



Fondazione
Roberto Franceschi
Onlus



AGCI
ASSOCIAZIONE
GENERALE
COOPERATIVE
ITALIANE

Studio del contesto territoriale e sociale del settore logistico di Stradella attraverso il caso studio della Città del Libro

Promosso da: AGCI Nazionale Settore Servizi Logistica e AGCI Lombardia

A cura della Fondazione Roberto Franceschi ONLUS



Sommario

• Ringraziamenti _____	4
• Introduzione _____	5
• Contesto _____	10
• Domande di ricerca _____	13
• Revisione della letteratura _____	19
• Quale è stato l'impatto territoriale del settore logistico sulla Città di Stradella? _____	22
• Quali sono le caratteristiche del personale di magazzino? _____	57
• Quali sono le condizioni di lavoro nel settore del magazzinaggio logistico? _____	66
• Qual è il ruolo del sistema cooperativo nel sistema logistico? _____	70
• Conclusioni _____	73
• Note _____	78

Ringraziamenti

Questo rapporto di ricerca è stato redatto da Roberta Alidori. Si ringrazia Andrea Nosedà per i contributi dati in fase di elaborazione e stesura del rapporto.

Si ringrazia Codici Ricerche Intervento, in particolare Simona Colucci, Jacopo Larena Faccini e Paolo Maneo, per la realizzazione, le analisi e la redazione della sezione 4.

Si ringraziano CMA CGM, CEVA Logistics, GSL Srl, FiltCGIL, FitCISL, UIL Trasporti, SiCobas, Comune di Stradella, i soci lavoratori di Gea Società Cooperativa per la disponibilità data durante l'indagine sul campo.

Infine, si ringraziano la professoressa Valeria Cirillo, il professore Carlo Devillanova e la dottoressa Sabina Siniscalchi per la consulenza scientifica.

Introduzione

La presente ricerca si pone come obiettivo quello di fornire una fotografia delle condizioni di lavoro e dell'impatto territoriale del settore logistico nella Regione Logistica Milanese. Utilizzando come caso studio la Città del Libro di Stradella, ci siamo chiesti, in primo luogo, come si sia modificato il territorio conseguentemente alla costruzione del magazzino e come questo cambiamento sia stato interpretato da alcune persone con ruolo istituzionale del Comune di Stradella. In secondo luogo, abbiamo cercato di comprendere e riportare da chi sia composta la manodopera del magazzino e quali fossero le loro condizioni di lavoro. Infine, ci siamo interrogati sul ruolo del sistema cooperativo nel contesto studiato.



È importante sottolineare che i risultati di questa ricerca non possono essere generalizzati al settore logistico italiano nella sua totalità, in quanto riguardano un caso specifico in un contesto ben circoscritto. Quello che però può essere fatto è utilizzare le conclusioni a cui siamo arrivati in questo rapporto come **spunto di riflessione** sulle **dinamiche territoriali** e **sociali** relative al **mondo logistico**.

PERCHÉ LA LOGISTICA

Importanza della logistica nel contesto economico

L'allungamento e la frammentazione delle catene produttive/distributive globali e le continue innovazioni tecnologiche nell'ambito di informazione e comunicazione, hanno reso la logistica un **settore chiave** dell'economia di diversi paesi.

In Italia, secondo i dati del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, la logistica conta **oltre 89 mila imprese** e un **fatturato annuo di 85 mld di euro**¹.

Tale fenomeno ha riguardato in particolare la **Regione Logistica Milanese (RML)**, un'area che comprende le province di Milano, Lodi, Piacenza, Pavia, Novara, Varese, Lecco, Como e Bergamo. L'RML si configura, infatti, come **il crocevia più importante del sistema italiano** delle relazioni economiche internazionali².

PERCHÉ LA LOGISTICA

Importanza della logistica nel contesto sociale

Negli anni, i **media** hanno spesso dipinto le piattaforme logistiche con **contorni gravi**, e cioè come luoghi di sfruttamento intensivo dei lavoratori, caratterizzati da basse retribuzioni e diffusa illegalità³.

A partire dal 2007, si sono verificate **ondate di vertenzialità conflittuale**, che hanno rallentato la regolare circolazione delle merci, talvolta culminando in eventi tragici come la morte dell'operaio Abd Elsalam Ahmed Eldanf nel 2016⁴ e del sindacalista Adil Belakhdin nel 2021⁵.

I fenomeni sopramenzionati ci spingono a condurre un' **analisi approfondita** e **rigorosa**, che eviti generalizzazioni e possa essere fonte di riflessione su un settore che svolge un ruolo chiave nell'economia e società del territorio italiano.

Contesto



CONTESTO: LA CITTÀ DEL LIBRO DI STRADELLA

Stradella è un comune italiano di 11.430 persone – secondo i dati ISTAT in relazione all'anno 2021 ⁶ - della provincia lombarda di Pavia.

Nella città è collocato **uno dei più grandi magazzini italiani**⁷, nonché **il più grande distributore di libri italiano**⁸, la Città del Libro.

CONTESTO: LA CITTÀ DEL LIBRO DI STRADELLA

Con una dimensione di **oltre 80.000 metri quadri**, lo stabilimento movimentava ogni anno **oltre 90 milioni di libri**⁹: dal magazzino partono le spedizioni dei nuovi libri in uscita e dei rifornimenti di quelli in catalogo verso le librerie di tutta Italia e vengono gestiti i resi¹⁰.

Una storia travagliata. A partire dal 2018, **un'ondata di scioperi** ha interessato il magazzino, in cui i lavoratori denunciavano condizioni di lavoro irregolari¹¹. La situazione si è conclusa nell'agosto del 2018, con l'arresto di dodici persone ed il **cambio di appalto** per la gestione delle attività di logistica¹².

Domande di ricerca



Per fare ciò, ci siamo posti le seguenti quattro domande, che hanno guidato la fase di elaborazione, analisi dei dati e redazione del rapporto di ricerca

Qual è stato
**l'impatto
territoriale** del
settore logistico
sulla Città di
Stradella?

Quali sono le
caratteristiche del
personale di
magazzino?

Quali sono le
condizioni di lavoro
nel settore del
magazzinaggio
logistico?

Qual è il **ruolo del
sistema
cooperativo** nel
sistema logistico?

Metodologia

METODOLOGIA

L'inquadramento socio-urbanistico sul sistema logistico di Stradella fa uso di una **metodologia mista**, tipica dell'approccio socio-urbanistico alla lettura del territorio e permette di evidenziare alcuni elementi qualificanti del campo di ricerca particolarmente rilevanti nella **descrizione dei fenomeni sociali e territoriali** indagati poi nelle interviste e nei questionari somministrati ai lavoratori e alle lavoratrici della Città del Libro. Il campo di ricerca – il territorio di riferimento – viene preso in considerazione nelle diverse analisi a scale differenti, in particolare:

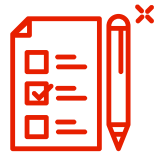
- **scala vasta sovraregionale per le letture connesse al sistema della logistica e delle infrastrutture;**
- **meso scala intercomunale (con riferimento ai comuni compresi nel Piano di Zona di Stradella) per le analisi territoriali e demografiche**
- **scala comunale per le analisi territoriali riguardanti specificamente la città del libro e per le analisi dei flussi.**

L'inquadramento socio-lavorativo fa uso di strategie quantitative e qualitative.

Strategie quantitative: indagine campionaria sociale (*survey research*) sul personale di magazzino della Città del Libro.



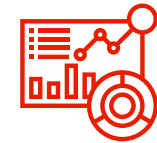
Selezione
preliminare degli
aspetti concettuali
da indagare



Adozione di un
questionario da
sottoporre ai soci
lavoratori



Estrazione casuale
di un campione di
99 casi individuali



Elaborazione
statistica dei dati

Le **strategie qualitative** utilizzate sono quelle delle interviste semi strutturate e focus groups.

Più in specifico abbiamo utilizzato le seguenti modalità:

- **Interviste semi-strutturate:** rifacendoci agli aspetti concettuali individuati nella fase iniziale dell'analisi quantitativa, abbiamo elaborato una serie di **domande aperte**, che lasciassero **flessibilità** e spazio all'intervistato di esprimere le proprie considerazioni e, contemporaneamente, all'intervistatore di **approfondire diversi concetti**. Utilizzando queste domande sono stati intervistati l'attuale sindaco di Stradella, Alessandro Cantù, e il sindaco della precedente amministrazione, Pierangelo Lombardi.
- **Focus groups:** Una volta elaborati i dati statistici dell'analisi quantitativa, abbiamo individuato le questioni che ci sembravano più interessanti da approfondire. Conseguentemente, abbiamo organizzato **4 gruppi da 7-8** membri del personale addetto al magazzino. Con ciascun gruppo abbiamo svolto una discussione in cui i partecipanti hanno avuto modo di confrontarsi ed **approfondire i temi proposti**. Un ultimo focus group si è tenuto con i rappresentanti dei tre gruppi sindacali attivi nel magazzino (SiCobas, CGIL e CISL) nella cui discussione abbiamo approfondito le dinamiche di collaborazione e dialettica tra dirigenza e parti sociali.

Revisione della letteratura

Oggi, ci si riferisce comunemente al concetto di logistica per indicare quel settore di **attività economica finalizzato all'organizzazione, spostamento e distribuzione di materiali e prodotti**¹³. All'interno della letteratura vengono utilizzate **tre definizioni** denotano **tre diversi livelli analitici** con cui è stato declinato il termine logistica¹⁴.

Logistica come attività di trasporto, magazzinaggio e corrieri espressi, principalmente utilizzata nelle statistiche ufficiali, come l'Istat

Logistica come insieme di attività finalizzate al movimento di merci sia nella fase di produzione che in quella di distribuzione finale

Logistica viene come concetto prismatico attraverso cui analizzare in maniera multidisciplinare il capitalismo contemporaneo, la globalizzazione e la sovranità, utilizzato dai critical logistics studies

La presente ricerca si colloca in un **livello analitico intermedio**; se da un lato lo scopo di questa ricerca è modesto, ed è cioè quello di fornire una **fotografia di una porzione della catena di valorizzazione delle merci**, e cioè il magazzinaggio, d'altro canto, partendo dal concetto di logistica, vogliamo riportare osservazioni che riguardano dinamiche ben più ampie della sola sfera economica, proponendo **osservazioni multidisciplinari su dinamiche di produzione, distribuzione e concorrenza, diritti sul lavoro, lotte sindacali, cooperazione, creazione di spazi e infrastrutture.**

Quale è stato l'impatto territoriale del settore logistico sulla Città di Stradella?

SPES
PAVIA
ALPENSATA

Contesto generale

L'espansione della logistica negli ultimi vent'anni ha avuto un impatto notevole sul territorio italiano.

Lo sviluppo ed espansione della logistica ha avuto un ruolo decisivo nel ridimensionare la conformazione territoriale e sociale dell'area della valle del Po, una macroregione che viene identificata nella letteratura come la Regione Logistica Milanese (RML) ¹⁵. Ne è risultato lo scardinamento della divisione centro-periferia: si è passati da un insieme di città aventi nitidi confini con la campagna, ad un territorio con una diffusa urbanizzazione¹⁶.

In termini di scelte di locazione, alcuni studi hanno rilevato come la modalità di diffusione dei centri logistici sul territorio della RML sia caratterizzata dal cosiddetto *logistics sprawl*, e cioè il proliferare spontaneo dei magazzini in maniera indipendente, guidato da logiche di strategia di mercato piuttosto che da principi di regolazione che tenessero in conto le esigenze della popolazione locale e l'impatto che tali infrastrutture avrebbero avuto sul territorio in termini di consumo di suolo, speculazione immobiliare e tutela ambientale¹⁷.

Risultati della ricerca nel contesto di Stradella

Questa sezione è stata sviluppata e redatta da Codici Ricerche Intervento, in particolare da Simona Colucci, Jacopo Larenò Faccini e Paolo Maneo.

La città del libro nel sistema urbano padano

Stradella è **situata nella fascia urbana pedemontana dell'appennino**, un lungo sistema urbano lineare orbitante sul fascio infrastrutturale che dal Piemonte si sviluppa fino alla Romagna sfruttando i terreni asciutti a ridosso delle prime colline.



Figura 1: rappresentazione schematica della "megapoli padana", il sistema urbano che si sviluppa lungo le dorsali pedemontane (da "Megapoli Padana", E. Turri)

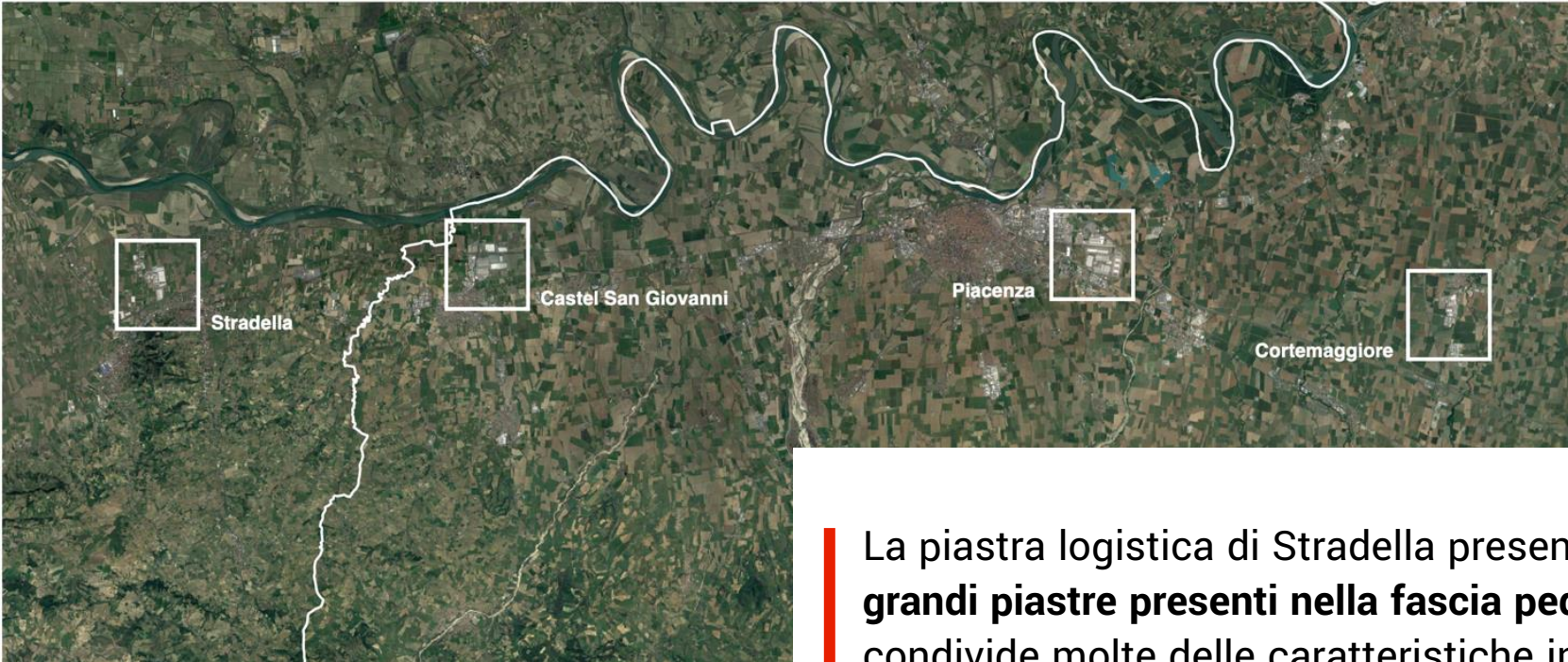
La città del libro nel sistema urbano padano

La sua localizzazione in prossimità del territorio del milanese e l'**alta accessibilità garantita dal sistema autostradale** ha reso il comune particolarmente appetibile per l'insediamento di funzioni logistiche, ma le **tematiche che emergono qui sono facilmente riscontrabili anche in altri poli logistico-produttivi presenti in questo 'filamento urbano'** continuo e omogeneo sotto il profilo delle modalità insediative:

- **Inadeguatezza del sistema infrastrutturale** rispetto a carichi di traffico, che negli ultimi 10 anni sono notevolmente aumentati senza prevedere modalità di trasporto diverse dalla gomma;
- Interferenze tra i nuovi poli logistici e i sistemi urbani tradizionali dovuti all'eccessiva rapidità dello sviluppo del settore logistico;

Difficoltà di *governance* dei processi di sviluppo urbano dovuta alla natura transcomunale della nuova geografia della produzione e della movimentazione delle merci.

La città del libro nel sistema urbano padano



La piastra logistica di Stradella presenta **caratteristiche analoghe ad altre grandi piastre presenti nella fascia pedemontana appenninica**, con le quali condivide molte delle caratteristiche insediative e dei problemi ad esse correlati. Fra le altre piastre si segnalano l'hub Amazon di Castel San Giovanni, l'area industriale di Piacenza ma anche situazioni più distanti come il distretto delle Ceramiche a Sassuolo e Maranello.

Tutte queste realtà condividono con il caso di Stradella la genesi localizzativa e le questioni urbane che esse generano nel rapporto con la città preesistente. Le notevoli estensioni delle strutture logistiche comparate con la compattezza dei centri abitati, infatti, sono diventate in tutti questi casi la caratteristica distintiva dei territori, portando con sé esternalità negative quali gli eccessivi carichi di traffico e l'affaticamento dei sistemi urbani a supportare con adeguati servizi una trasformazione del territorio così repentina.

Evoluzione storica

Evoluzione storica

Al fine di comprendere la portata territoriale dell'insediamento della Città del Libro a Stradella, è stata ricostruita l'evoluzione cronologica degli usi del suolo che ha portato alla configurazione attuale.

Nelle pagine successive alcune cartografie rappresentano l'uso del suolo alle soglie di riferimento, classificando le aree urbanizzate come prevalentemente residenziali o a maggior vocazione logistico-industriale.

Dalla lettura diacronica di tali carte emergono chiaramente i pattern evolutivi del territorio e l'importanza (anche in termini dimensionali) della Città del Libro all'interno del territorio comunale.

Evoluzione storica

Al termine degli anni '90

Stradella non presentava ancora alcun indizio delle scelte localizzative che avrebbero portato alla costituzione della Città del Libro: la SP55 – attuale asse portante del sistema logistico oggetto della presente ricerca – era già caratterizzata da alcune piccole presenze industriali immerse nel tessuto agricolo, ma queste erano prevalentemente legate alle economie produttive locali.

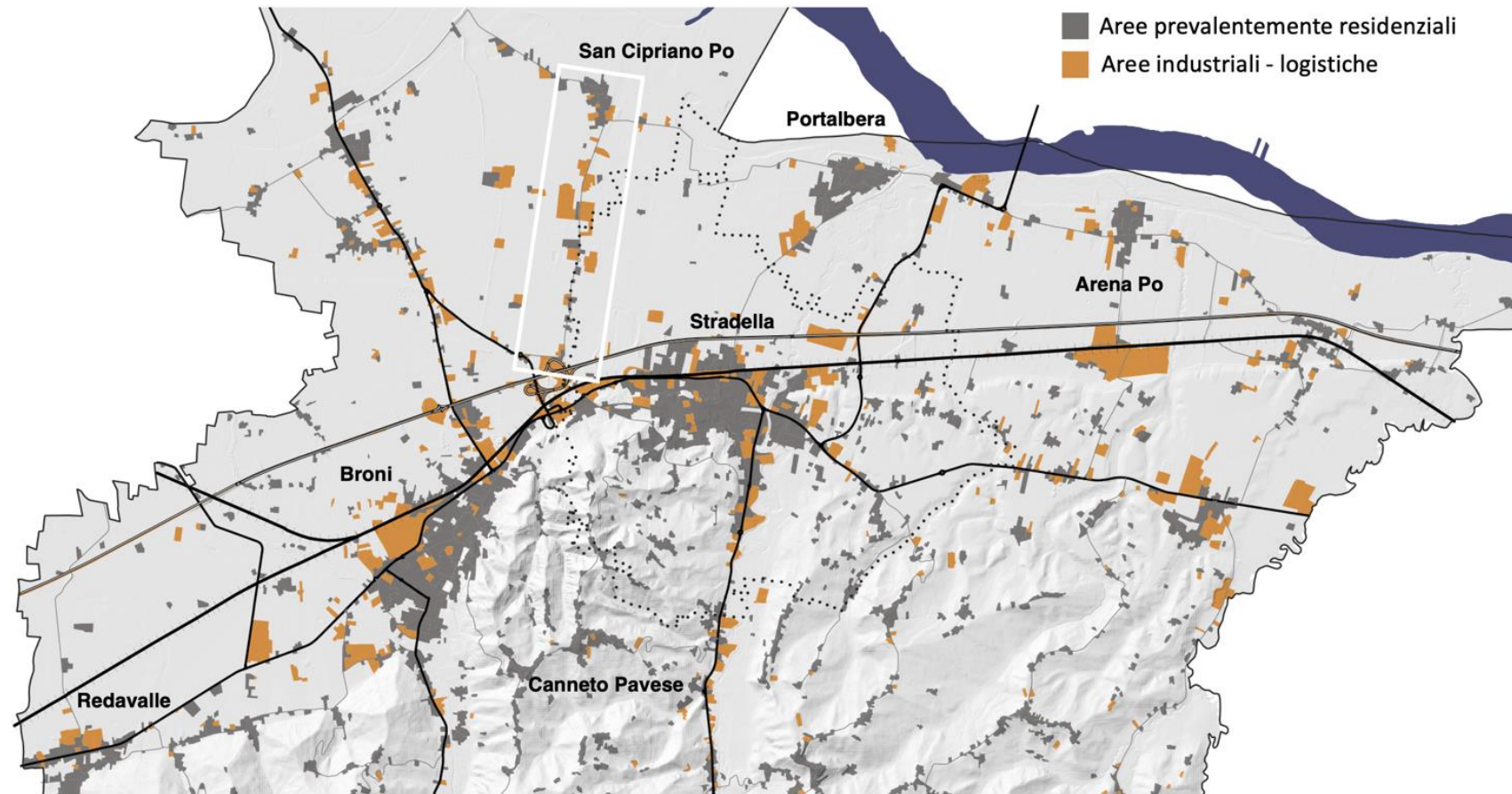


Figura 2: 1999 – Fonte dati: Regione Lombardia, DUSAF

Evoluzione storica

A metà avanzata degli anni 2000

risultano evidenti alcune logiche localizzative inedite che interessano le nuove industrie. Le nuove espansioni risultano essere prevalentemente legate alla logistica, e poggiate sui principali assi infrastrutturali in modo da ottimizzare l'accessibilità delle merci in entrata e in uscita. Le prime piastre logistiche – caratterizzate da capannoni a forma quadrato-rettangolare e dalla presenza di importanti spazi di manovra e parcheggio esterni – si iniziano a collocare lungo la SP55, innescando il processo che porterà alla realizzazione della Città del Libro.

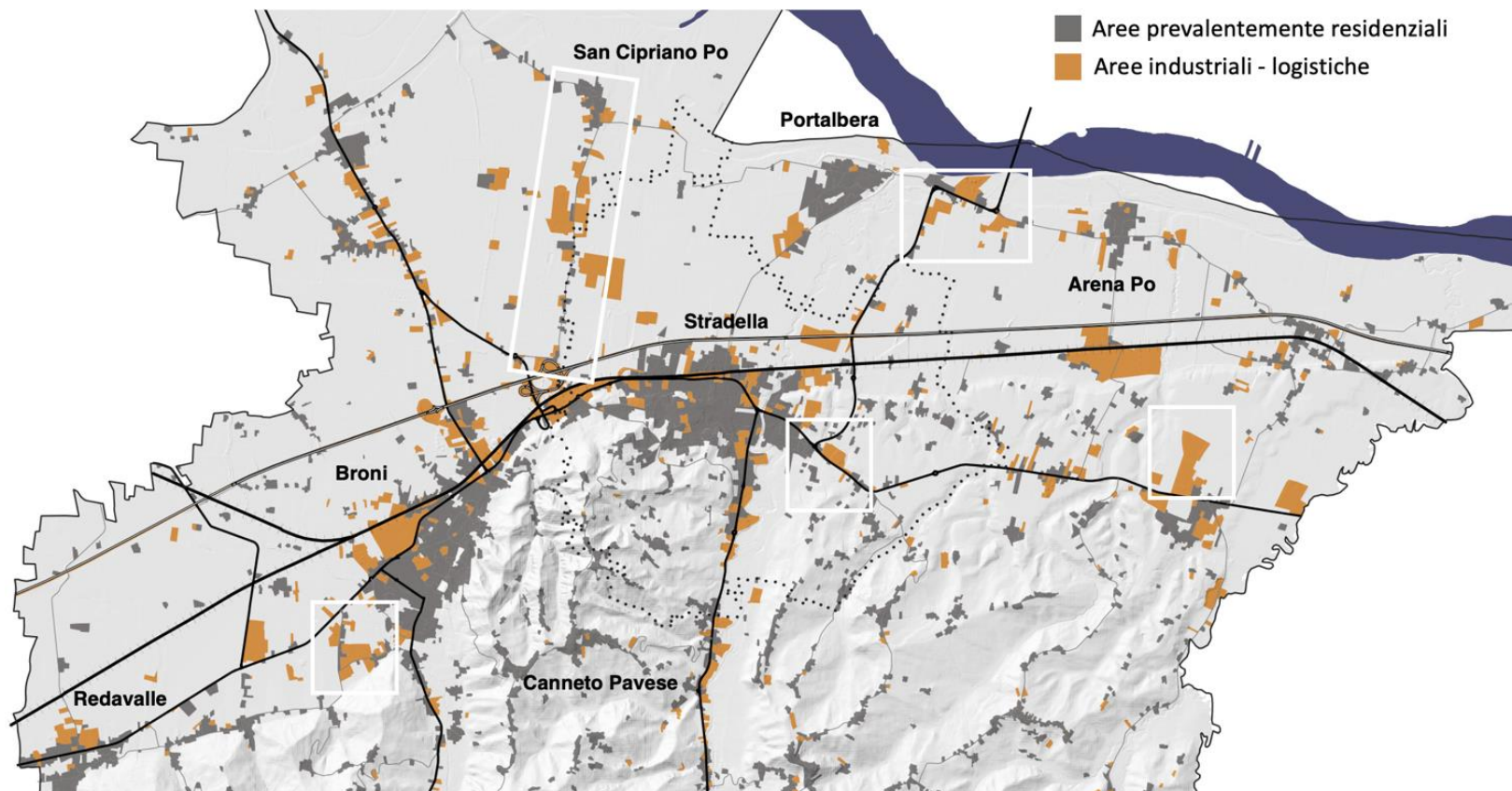


Figura 3: 2007 – Fonte dati: Regione Lombardia, DUSAF

Evoluzione storica

Nel 2015 tale trend risulta confermato e rafforzato: in pochi anni l'area logistica assume forme simili a quelle attuali, penetrando all'interno del tessuto agricolo in profondità rispetto alla SP55 grazie alle importanti opere di urbanizzazione primaria create a supporto di tale espansione. Interessante notare anche come, probabilmente anche a causa della crisi del 2008, fenomeni espansivi e di completamento delle aree industriali esterne al distretto del libro si fermano, mentre il settore logistico continua a consumare suolo in modo importante.

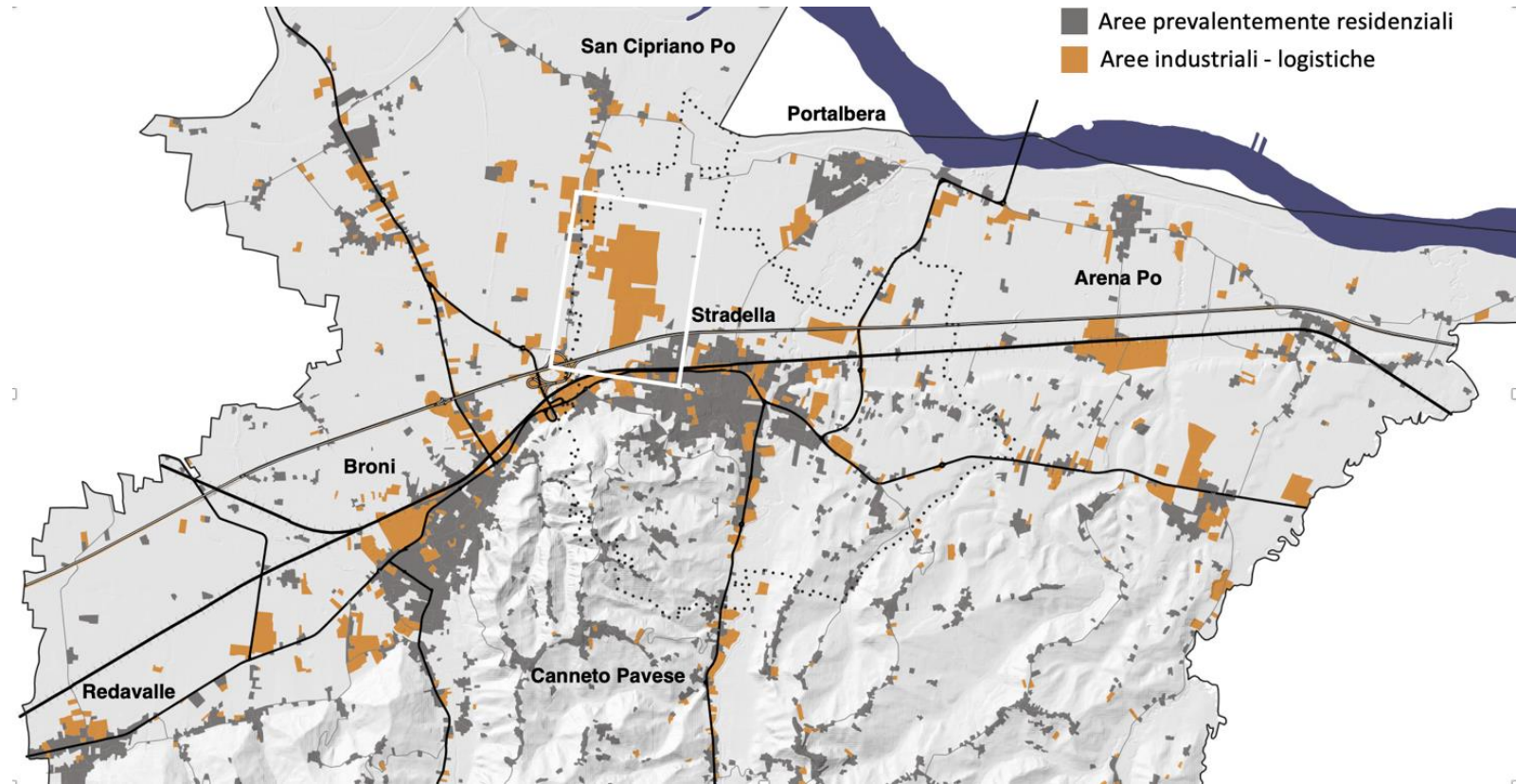


Figura 4: 2015 – Fonte dati: Regione Lombardia, DUSAF

Evoluzione storica

Dalla lettura degli ultimi dati disponibili sull'uso del suolo (**2020**) è evidente come il distretto del libro abbia attratto ulteriori espansioni logistiche esterne al mercato librario, concentrate questa volta nella vicina località di Cascina Monache, caratterizzata anch'essa da un'elevata accessibilità grazie alla prossimità con lo svincolo e dalla separazione con il centro abitato tramite la presenza della autostrada e della ferrovia.

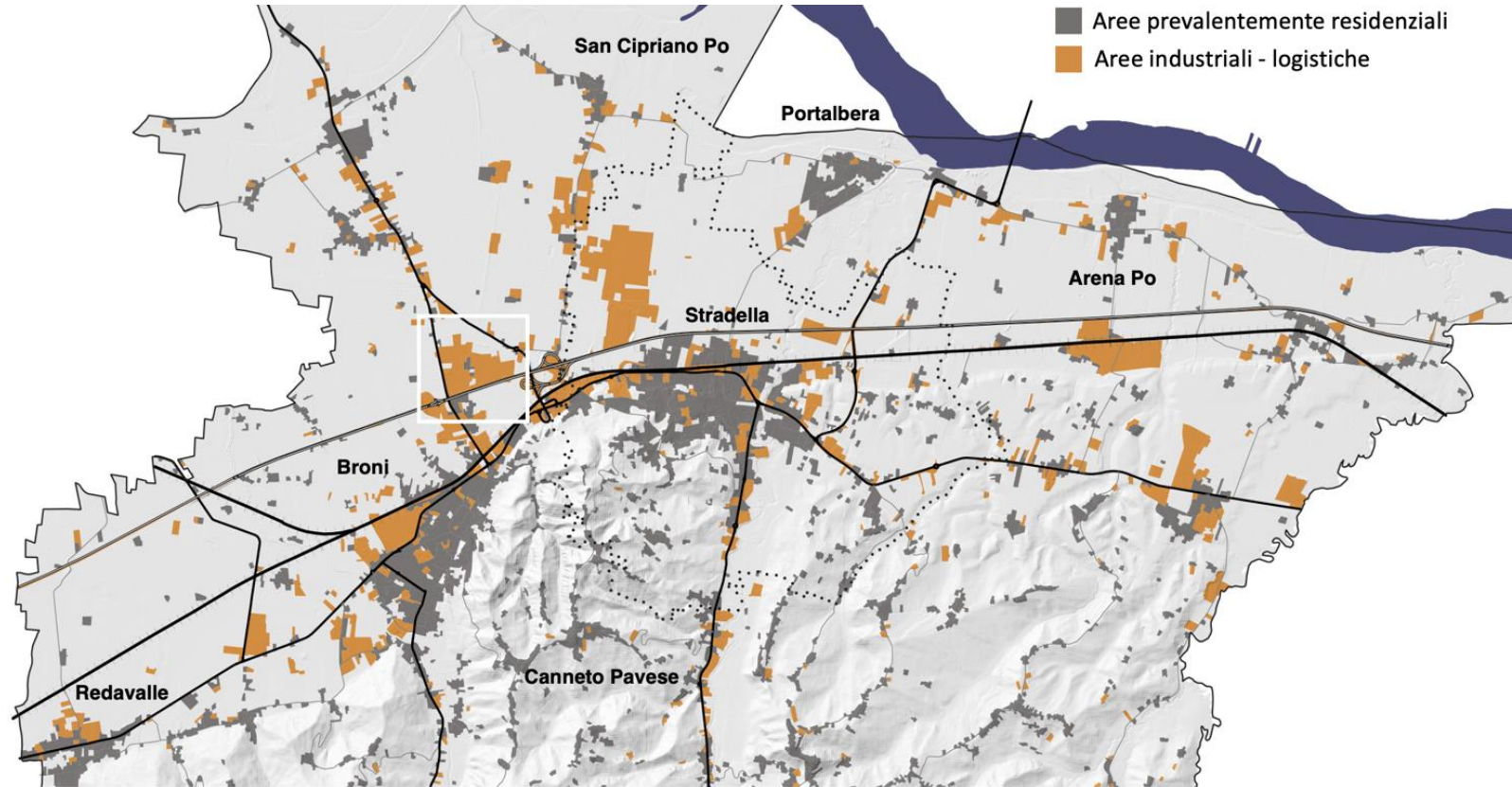


Figura 5: 2020 – Fonte dati: Regione Lombardia, DUSAF

Evoluzione storica

Dalla carta sinottica dell'evoluzione storica è interessante in particolare notare una caratteristica delle dinamiche di espansive del sistema logistico – produttivo: se fino agli anni 2000 le scelte localizzative erano prevalentemente legate al sistema ferroviario e delle strade minori di fondovalle e di pianura, la spinta al settore logistico dovuta in prevalenza all'*e-commerce* ha orientato le nuove espansioni in aree maggiormente legate all'accessibilità su gomma. La mancanza di una connessione ferroviaria diretta con Milano unitamente alle esigenze particolari della logistica in un mercato come quello librario rende poco interessante un sistema di movimentazione delle merci legate al ferro, a favore di un trasporto su gomma più economico e flessibile ma con ricadute ambientali e territoriali notevolmente più pesanti.

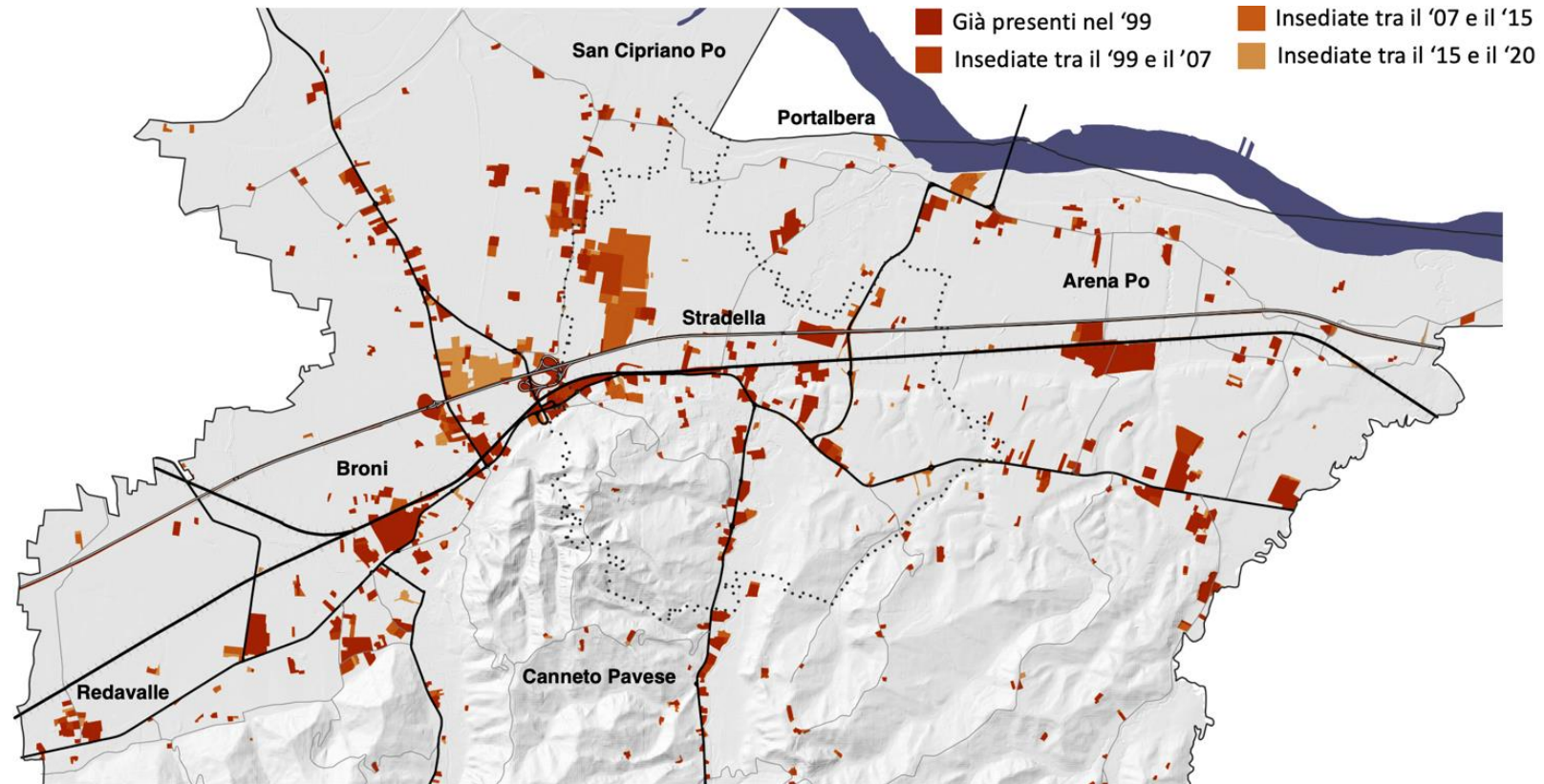
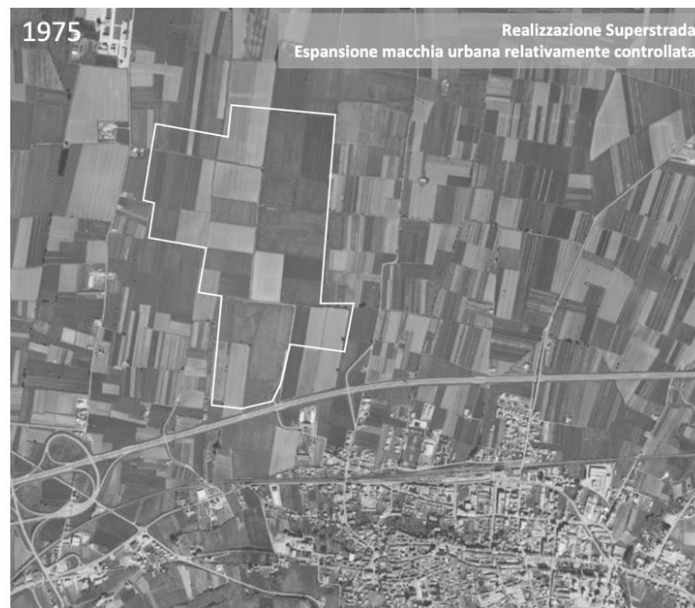


Figura 6: Evoluzione storica sinottica delle aree industriali e logistiche a Stradella – Fonte dati: Regione Lombardia, DUSAF

Evoluzione storica

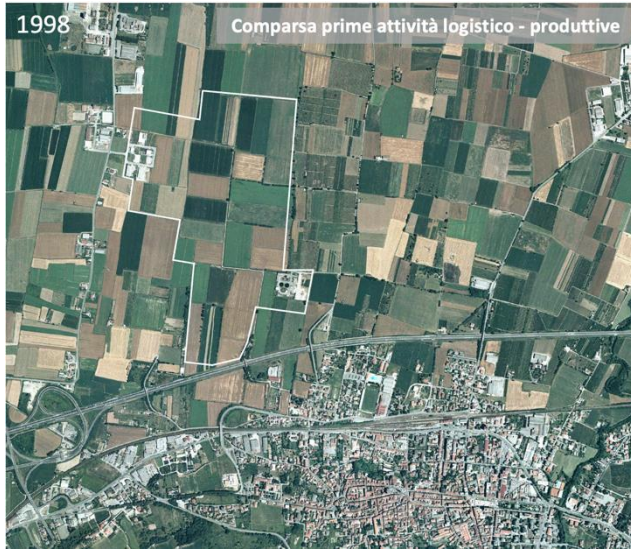
L'analisi delle ortofoto storiche permette di vedere più nel particolare gli impatti delle trasformazioni territoriali sopra descritte.



Fonte Dati: Regione Lombardia, Ortofoto

L'area oggi occupata dalla piastra logistica è rimasta totalmente ad uso agricolo fino al termine del XX secolo, quando le prime espansioni industriali hanno iniziato ad interessare i terreni adiacenti alla SP55. Dalle ortofoto si nota come le geometrie dei campi agricoli nell'area ora occupata dal distretto fossero molto diverse dalle forme agrarie a "lotto gotico" tradizionali tipiche della pianura padana in quegli anni. La motivazione può essere o un regime di proprietà unico dei suoli tale da permettere un'ottimizzazione della coltivazione dei campi oppure una diversa e più asciutta caratterizzazione geologica del terreno, la stessa che potrebbe aver contribuito (unitamente all'accessibilità) a rendere questo luogo come idoneo alla creazione del distretto.

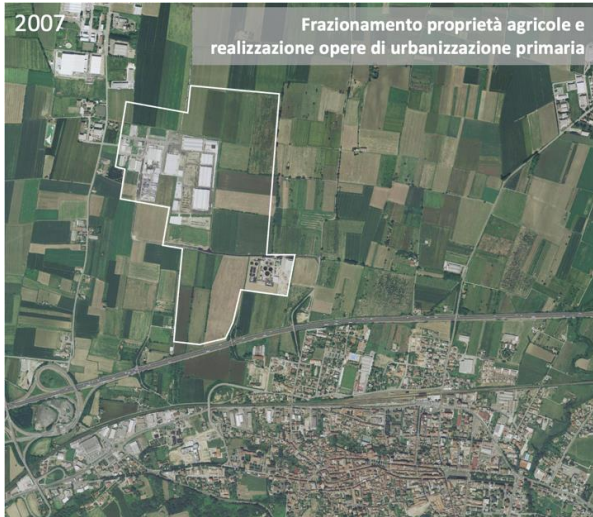
Evoluzione storica



Fonte Dati: Regione Lombardia, Ortofoto

A cavallo degli anni 2000 anche l'assetto agrario circostante è mutato in forme più moderne adeguandosi alle nuove tecniche agricole mentre l'area della Città del Libro inizia gradualmente a saturarsi, occupando prima le aree più prossime alla SP55 ma predisponendo già le opere di urbanizzazione necessarie alle future espansioni.

Evoluzione storica



Se fino al 2007 le espansioni risultano essere gradualì e sempre prossime alla strada, nel 2012 si avviano i lavori per la realizzazione dei grandi capannoni posti più distanti dalla SP55 (Ceva Logistics, Fiege Logistics ecc.) che in breve tempo porteranno la piastra alla configurazione attuale ormai stabilizzata come evidente dalle ultime due soglie temporali (2015 e 2021).

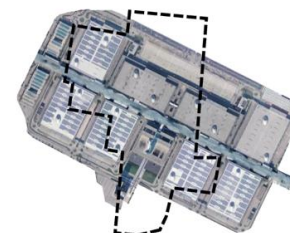
Confronti dimensionali

La piastra che forma la Città del Libro ha raggiunto nel tempo un'estensione territoriale notevole. A causa dell'isolamento nel territorio e nella mancanza di poli attrattori in grado di portare nell'area persone non coinvolte nei lavori, risulta difficile rendersi conto della dimensione effettiva del comparto.

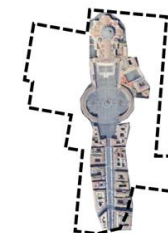
Sotto sono mostrati dei sistemi urbani noti sovrapposti al sedime della Città del Libro. Il confronto fa emergere, ad esempio, che l'estensione della Città del Libro pari a quella di un centro storico di una città media (Siena), equivalente al totale dell'urbanizzato di Stradella o leggermente minore del polo fieristico di Expo, ha una lunghezza pari a quella di Piazza San Pietro in Vaticano e potrebbe entrare comodamente nel perimetro della Città Proibita a Pechino: dimensioni ragguardevoli che meritano un ragionamento approfondito sugli impatti territoriali e sociali che la piastra ha generato, anche a causa della rapidità della sua formazione.



Piastra Logistica



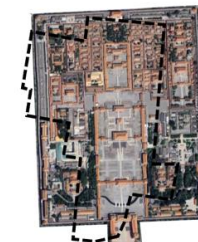
Area Expo, Milano



Piazza San Pietro, Vaticano



Macchia urbana, Stradella



Città Proibita, Pechino



Centro Storico, Siena



Accessibilità e flussi della Città del Libro



Accessibilità e flussi della Città del Libro

Data la peculiare posizione del polo della logistica “Città del Libro” sembra interessante approfondirne l’accessibilità adottando la prospettiva delle persone che lavorano all’interno dell’impianto. Se nelle analisi precedenti riguardanti l’evoluzione del sistema della logistica è infatti evidente la collocazione strategica su larga scala dell’impianto, in questo paragrafo ci si **concentra sulla raggiungibilità a scale diverse dalla piastra per il personale, elemento particolarmente utile per delineare la relazione tra il Comune di Stradella, alcuni comuni limitrofi e l’area della logistica oggetto della ricerca.**

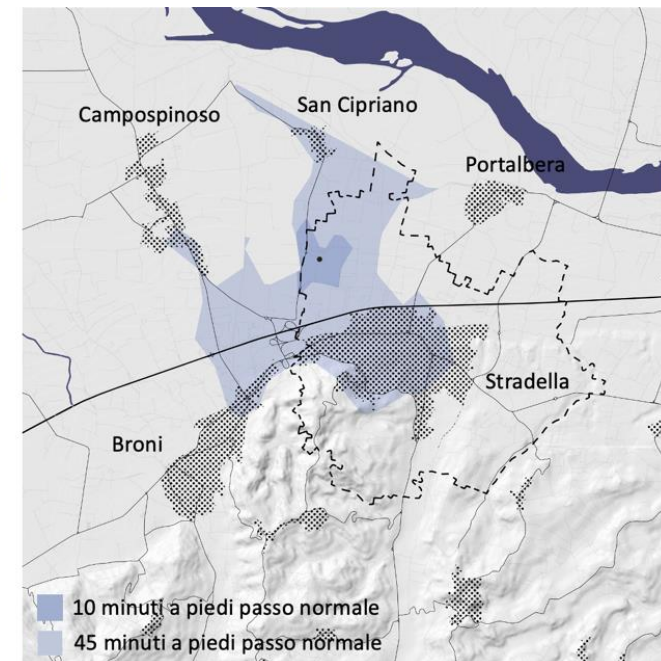
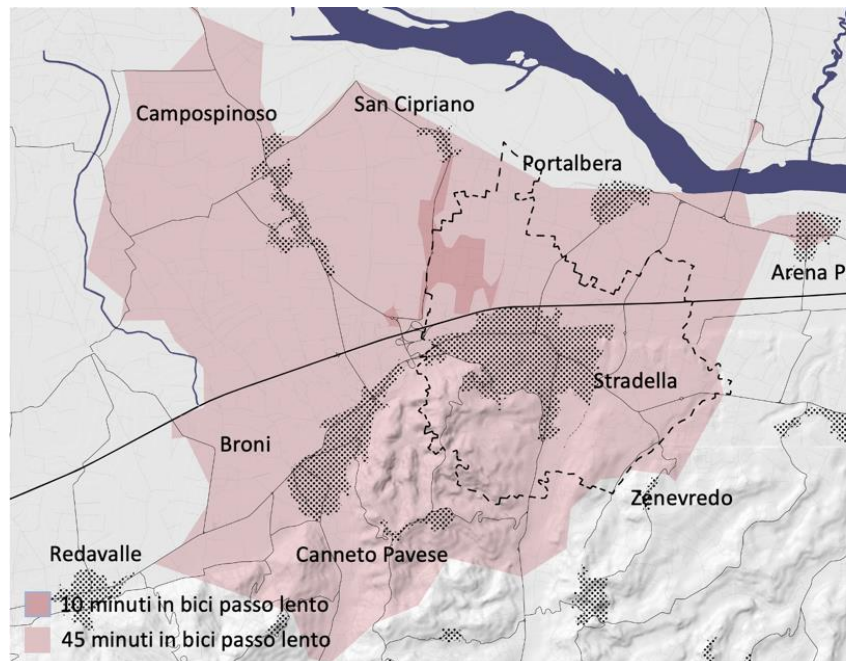
Un primo oggetto di indagine ha riguardato la raggiungibilità della Città del Libro attraverso i sistemi di mobilità lenta.

La peculiare posizione dell'impianto di logista nelle vicinanze può fare pensare ad una sua raggiungibilità anche attraverso sistemi di mobilità lenta. Questa ipotesi è particolarmente interessante se si ipotizza che la Città del Libro, a differenza di altri sistemi di logistica diffusa, abbia una relazione più consolidata con il tessuto sociale e territoriale dei comuni limitrofi e in particolare del Comune di Stradella. L'analisi è stata costruita sui grafi stradali e sulle barriere infrastrutturali "reali" presenti su territorio definendo delle aree omogenee in termini di tempi di percorrenza per raggiungere gli impianti.

Il risultato dell'analisi mostra come l'impianto sia solo parzialmente raggiungibile attraverso sistemi di mobilità lenta, nonostante una forte prossimità con i centri abitati.

Mobilità lenta: raggiungibilità della Città del Libro

Le analisi infatti mettono in luce come la A21 sia una barriera rilevante per l'accessibilità dai comuni maggiori posti sul lato opposto rispetto all'impianto, a cui si aggiunge la quasi totale mancanza di aree pedonali o ciclabili protette di collegamento. Va ricordato che si tratta di una condizione "tipica" dei centri di logistica, che raramente interessati da politiche di sviluppo della mobilità lenta casa/lavoro, determinando così una costante "de-spazializzazione" del lavoro rispetto ai sistemi abitativi di prossimità. A partire da questo assunto l'analisi ha esplorato le geografie del pendolarismo verso Stradella, nell'assunto che in parte questi dati descrivano l'impatto della Città del Libro sui sistemi di mobilità.



Fonte Dati: Regione Lombardia, Geoportale - Elaborazione propria

Geografia del pendolarismo

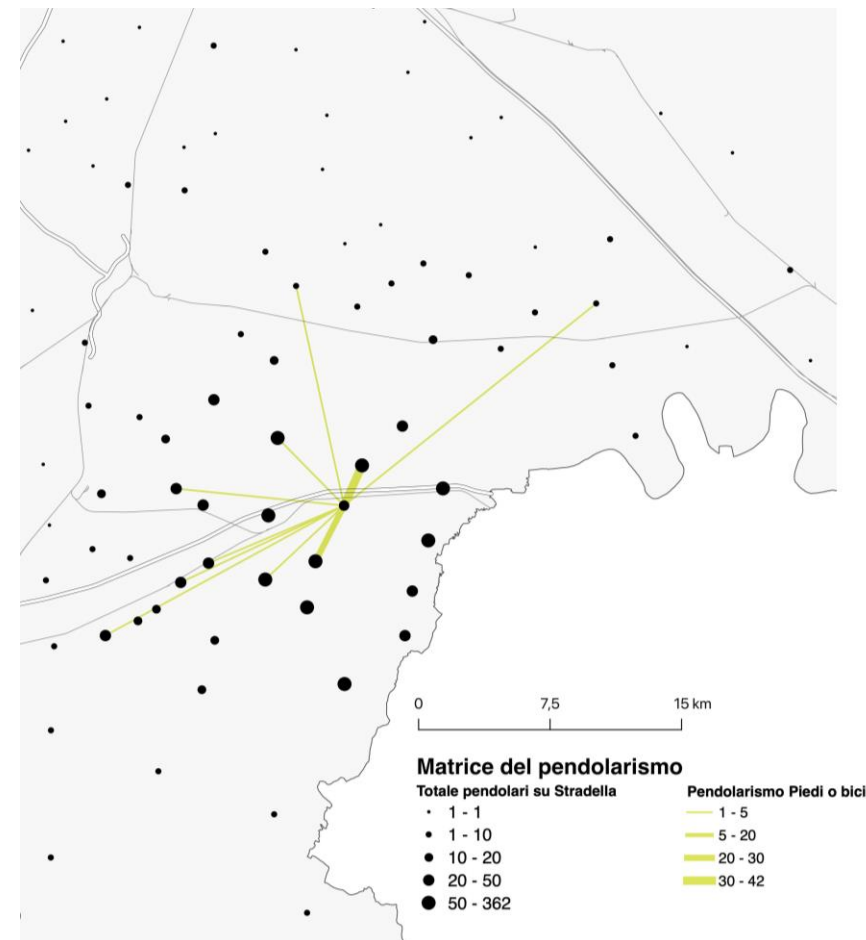
Le analisi di seguito presentate si basano sulla Matrice del Pendolarismo sviluppata da Regione Lombardia che stima la numerosità e le modalità degli spostamenti casa/lavoro per singolo comune di provenienza e di arrivo. Si tratta di stime basate su un modello statistico¹, ma può essere utile per mettere in luce alcune ipotesi rispetto alla relazione tra il polo e i sistemi urbani di prossimità.

La matrice mostra che gli spostamenti casa lavoro effettuati per e nel Comune di Stradella sono circa 4.320 di cui il 58% è rappresentato da spostamenti provenienti da altri comuni.

1. Si veda Matrice O/D 2020 distribuito nel portale OpenData di Regione Lombardia

Geografia del pendolarismo

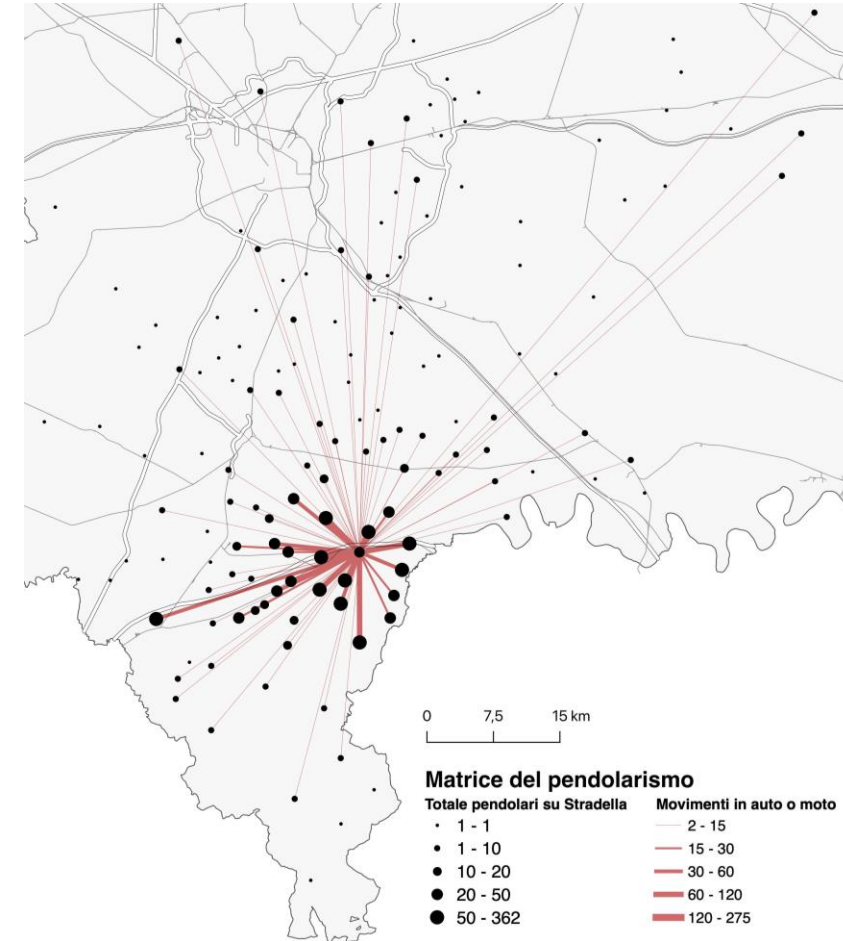
Nello specifico la matrice mostra che un totale di circa **2.500** ingressi in Stradella per motivi di lavoro avvenga con **mezzo privato motorizzato, pari all'88% del totale**. I principali comuni di provenienza sono quelli limitrofi, ma non mancano lavoratori provenienti da comuni più distanti come Voghera o Piacenza².



2. i flussi extraregionali non sono rappresentati in cartografia

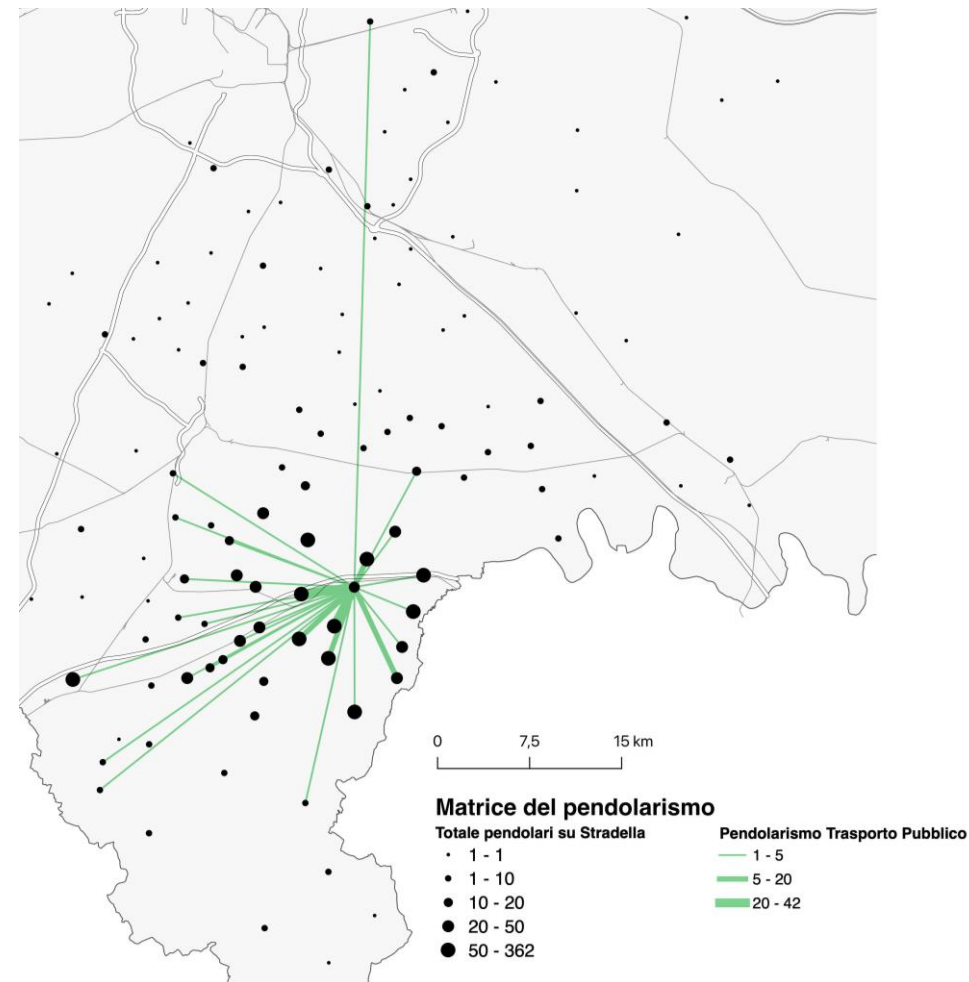
Fonte Dati: Regione Lombardia, Matrice Origine-Destinazione 2020

Auto e moto sono il mezzo di spostamento preponderante per i lavoratori, in particolare per coloro che provengono da comuni distanti o da comuni collinari. Gli spostamenti per motivi di lavoro interni a Stradella **si svolgono con mezzo privato nel 66% dei casi.**



Fonte Dati: Regione Lombardia, Matrice Origine-Destinazione 2020

Il trasporto pubblico è utilizzato solamente dall'8% dei lavoratori che entrano in Stradella da altri comuni. I comuni di provenienza di coloro che si muovono in autobus sono quasi tutti poco distanti da Stradella, mentre coloro che provengono da territori più distanti (anche da extra regione come Piacenza o Alessandria) si recano qui in treno sfruttando la dorsale ferroviaria pedemontana. Più ci si allontana da Stradella, più il treno diventa la scelta di mobilità preferita.



Fonte Dati: Regione Lombardia, Matrice Origine-Destinazione 2020

Geografia del pendolarismo

In generale solo il 4% dei lavoratori entra in Stradella senza l'ausilio di mezzi motorizzati, e ovviamente la grande maggioranza di questi arriva da comuni limitrofi. Broni, Portalbera e Canneto Pavese sono i comuni dai quali proviene la maggior parte dei lavoratori che si muovono in questa modalità. I flussi interni a Stradella per motivi di lavoro a piedi o in bici costituiscono il 32% del totale.

Questi dati, sebbene generici rispetto al sistema della Logistica, rafforzano però l'ipotesi che il sistema della Città del Libro abbia con il sistema insediativo di Stradella una duplice relazione: da una parte una peculiare vicinanza spaziale ad un centro abitato di medie dimensioni, dall'altra una relazione fragile rispetto alle dinamiche di prossimità e dall'abitare, ponendo come un'isola attrattiva a sé stante, attraversa principalmente da flussi automobilistici.

Principali comuni di origine dei lavoratori in ingresso a Stradella

Provenienza	Totale	Auto o Moto	Trasporto Pubblico	Piedi o Bici
STRADELLA	1825	1207 (66%)	39 (2%)	579 (32%)
BRONI	362	275 (76%)	42 (12%)	45 (12%)
MONTESCANO - MONTU' B. - ZENEVREDO	187	175 (94%)	11 (6%)	1 (1%)
PIACENZA	167	144 (86%)	23 (14%)	1 (1%)
PORTALBERA	137	98 (72%)	7 (5%)	32 (23%)
GOLFERENZO - LIRIO - SANTA M.d.V.	114	112 (98%)	3 (3%)	0 (0%)
CANNETO PAVESE	106	59 (56%)	26 (25%)	21 (20%)
ARENA PO	101	97 (96%)	3 (3%)	0 (0%)
ALBAREDO ARN. - CAMPOSPINOSO - SAN CIPRIANO PO	78	76 (97%)	0 (0%)	1 (1%)
CIGOGNOLA	74	65 (88%)	9 (12%)	1 (1%)
BOSNASCO	55	49 (89%)	5 (9%)	0 (0%)
CASTANA	52	46 (88%)	6 (12%)	0 (0%)
VOGHERA	52	49 (94%)	3 (6%)	0 (0%)
BELGIOIOSO - TORRE DE' NEGRI	45	45 (100%)	0 (0%)	1 (2%)
REDAVALLE	44	41 (93%)	2 (5%)	1 (2%)
PAVIA 2	43	39 (91%)	3 (7%)	0 (0%)

Fonte: Regione Lombardia, Matrice Origine-Destinazione 2020

La matrice O/D di Regione Lombardia realizzata nel 2019 individuava lo scenario al 2020 tenendo conto delle trasformazioni infrastrutturali previste.

Sono stimati i flussi per motivo (studio, lavoro, altro) e modalità di spostamento. In questa sede sono stati estrapolati i dati relativi ai lavoratori con destinazione Stradella (in allegato elenco completo).

Provenienza degli addetti della Città del Libro

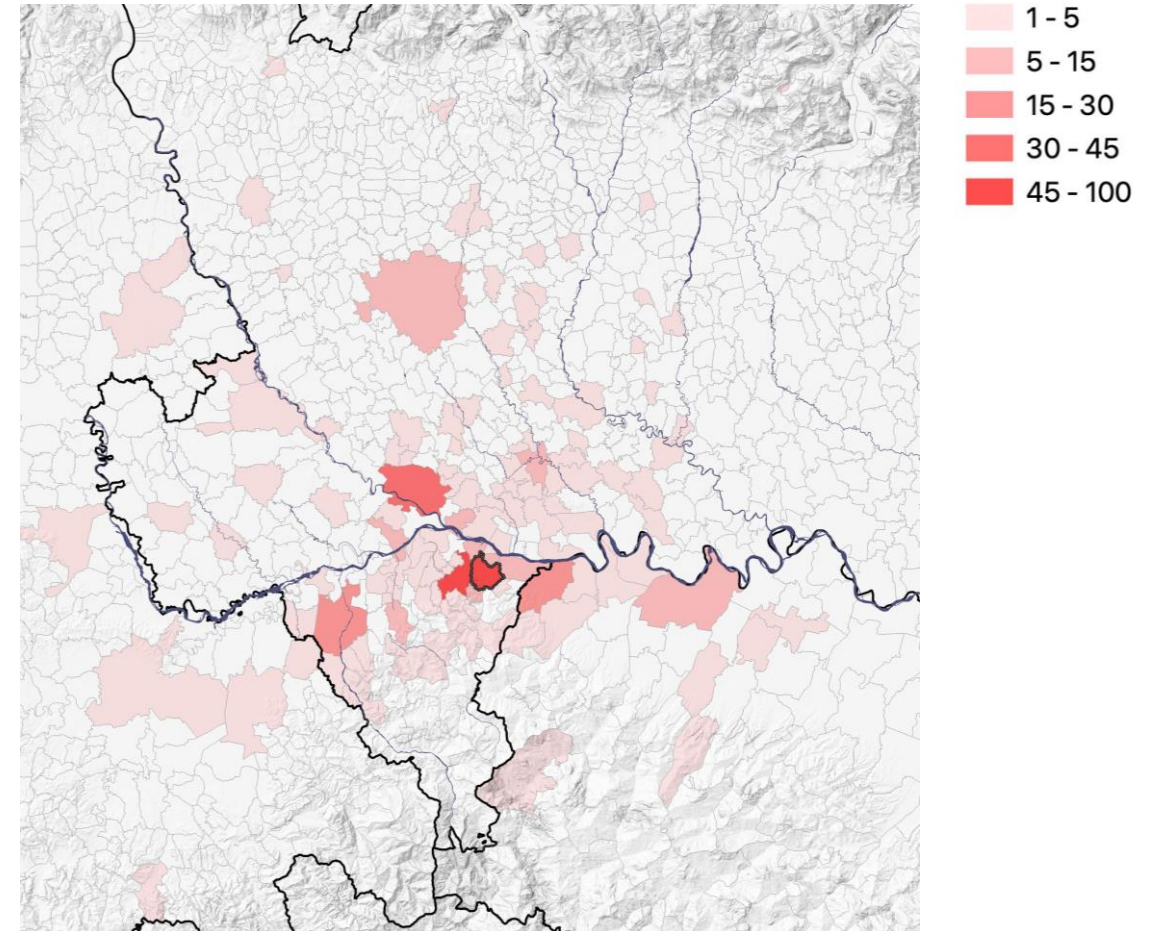
L'analisi del database anonimizzato dei lavoratori e delle lavoratrici³ della Città del Libro ha permesso di mettere in relazione i dati statistici precedenti con gli effettivi domicili, e quindi con le ipotesi di provenienza e di modalità di spostamento delle persone impiegate all'interno del Polo logistico. L'analisi mette in risalto come, nonostante l'assenza di direttrici di mobilità dolce e il quasi necessario utilizzo del mezzo privato per raggiungere il luogo di lavoro, la

Casa del Libro ha addetti che provengono per il 30% circa dai due comuni più prossimi all'impianto Cittadella e Broni – rispettivamente il 15,2% e il 14,1%. Molto rilevante anche la provenienza da comuni di medio-grandi dimensioni di prossimità come Pavia (5,7%) e Voghera (4,3%), mentre tra i comuni limitrofi emergono Castel San Giovanni e Campo Spinoso.

1. Il dato riguarda unicamente il personale impiegato con contratti stabili all'interno dell'impianto e non considera dunque il personale stagionale.

Provenienza degli addetti della Città del Libro

In generale l'analisi delle geografie localizzative mette in evidenza due tendenze parallele: da un lato un interessante legame tra l'impianto e i comuni più prossimi, non usuale per il sistema della logistica tipicamente poco "ancorato" territorialmente; dall'altro una generale diffusione della mano d'opera in raggio ampio di comuni che evidenzia come le scelte localizzative si basano sull'utilizzo di mezzi privati per il raggiungimento del luogo di lavoro, indebolendo l'impatto sui sistemi abitativi dei singoli comuni, ma sovraccaricandone i sistemi ambientali e di mobilità.



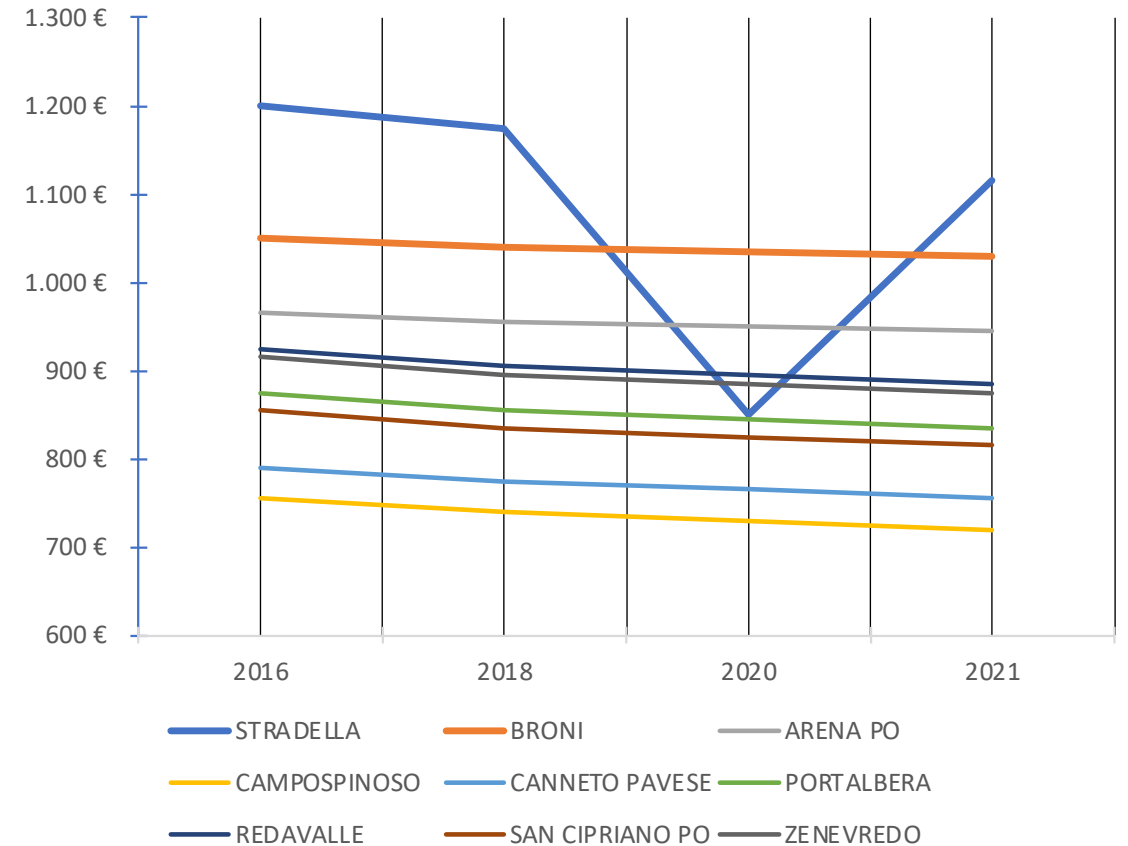
Fonte Dati: Database proprio

Provenienza degli addetti della Città del Libro

L'analisi territoriale ha preso in considerazione anche i dati OMI Osservatorio Mercato Immobiliare dell'Agenzia delle Entrate. I dati analizzati hanno riguardato unicamente le compravendite poiché la scarsa offerta in locazione nei comuni in esame rendeva poco attendibili o assenti i dati medi. Nel periodo 2016 - 2021⁴ i valori immobiliari dell'area hanno visto una costante svalutazione in tutti i comuni dell'ambito.

Il periodo di riferimento è dovuto alle modalità con cui OMI fornisce i dati ad enti terzi per cui non è stato possibile analizzare gli andamenti negli anni precedenti. I dati presentati sono stati rilevati nel 2016-2018-2020-2021

LO STATO DEL MERCATO IMMOBILIARE NEL BACINO DI ACCESSIBILITÀ DEGLI ADDETTI



Fonte Dati: Agenzie delle Entrate, OMI 2016-2021

Provenienza degli addetti della Città del Libro

I dati a disposizione non permettono una correlazione o ipotesi specifiche su un “effetto logistica” sul mercato delle abitazioni, ma allo stesso tempo evidenziano un andamento territoriale negativo rispetto alla tenuta dei valori immobiliare che può essere determinato anche dalla presenza di grandi poli logistici. In particolare il dato per il comune di Stradella vede una diminuzione particolarmente rilevante tra il 2016 e il 2021, senza considerare il dato del 2020 che sembra influenzato dal basso volume di compravendite, nell’anno dello scoppio della pandemia Covid.

Costo di medio compravendita delle Abitazioni Civili (€/mq)

Comune	Distanza da Polo Logistico*	2016	2018	2020	2021
Stradella	3.000 mt	1.200 €	1.175 €	850 €	1.115 €
Broni	4.200 mt	1.050 €	1.040 €	1.035 €	1.030 €
Arena Po	8.200 mt	965 €	955 €	950 €	945 €
Campospinoso	4.100 mt	755 €	740 €	730 €	720 €
Canneto Pavese	7.180 mt	790 €	775 €	765 €	755 €
Portalbera	4.500 mt	875 €	855 €	845 €	835 €
Redavalle	10.000 mt	925 €	905 €	895 €	885 €
San Cipriano Po	2.200 mt	855 €	835 €	825 €	815 €
Zenevredo	7.500 mt	915 €	895 €	885 €	875 €

*Distanza calcolata a partire da grafo stradale accessibile a bici e pedoni

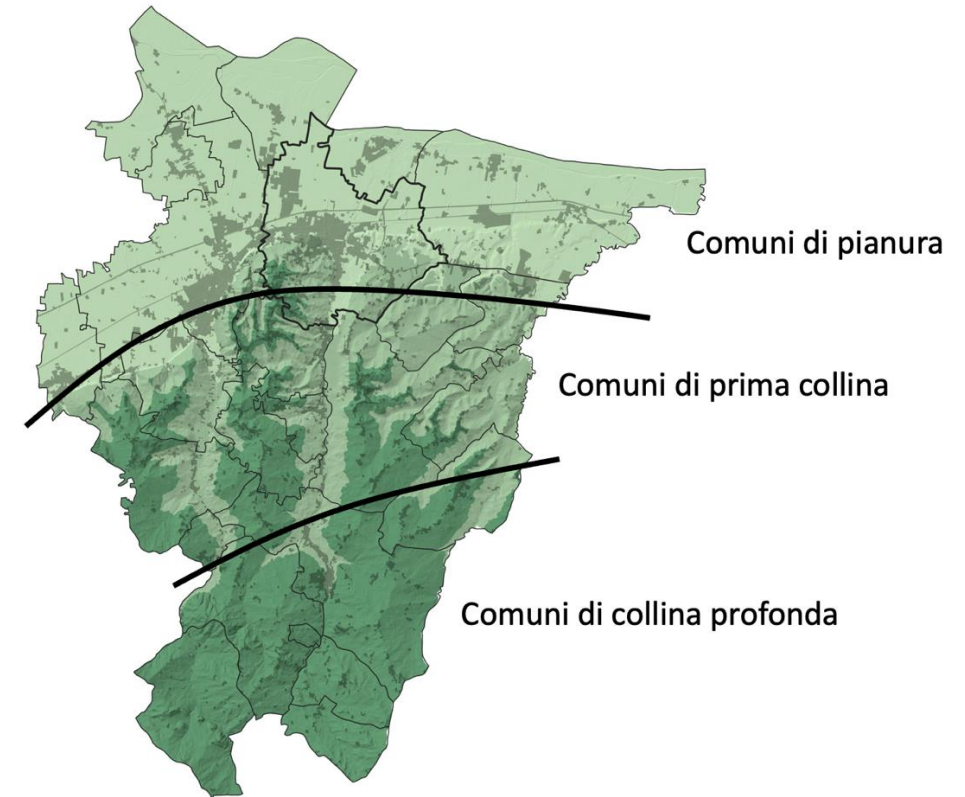
Fonte: Osservatorio Mercato Immobiliare AdE, dati relativi ai primi semestri degli anni indicati

Letture Demografiche

Lecture demografiche

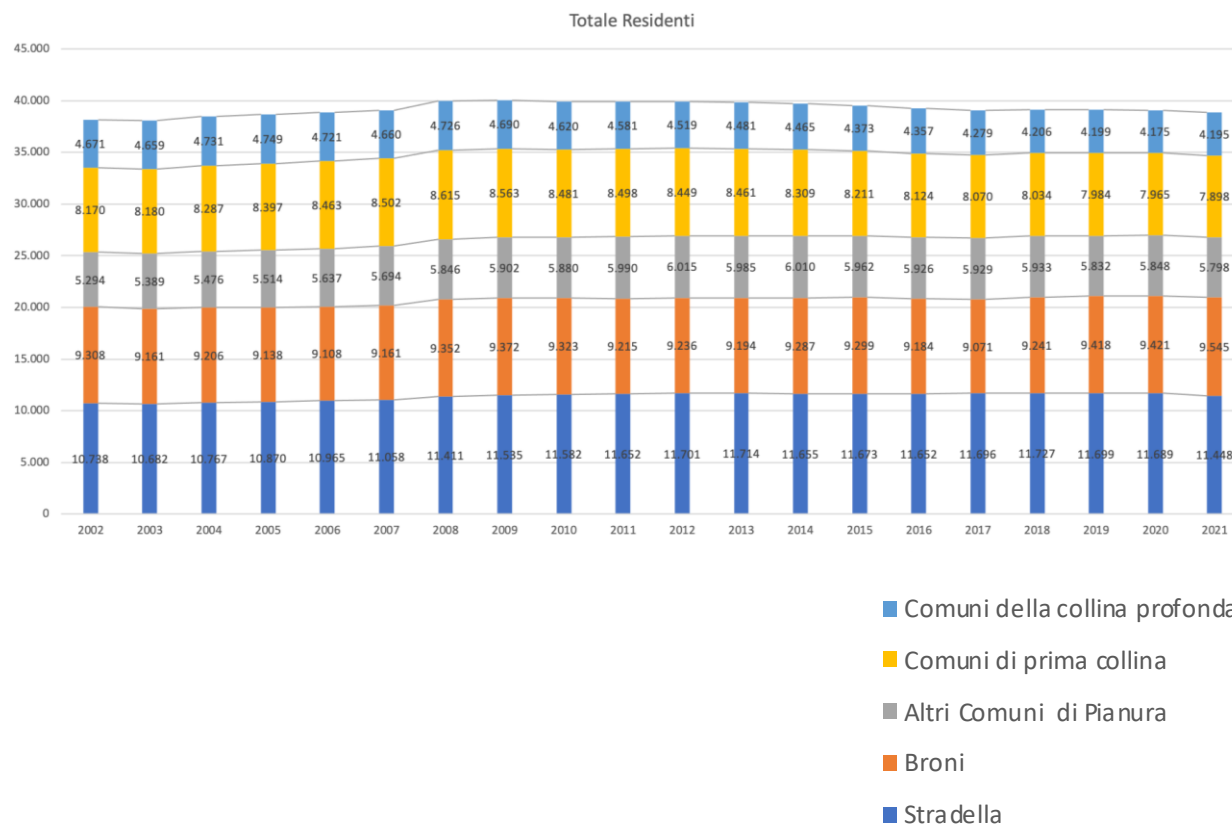
A corredo delle analisi territoriali e urbanistiche sono stati analizzati alcuni dati demografici utili a collocare l'approfondimento di ricerca riguardante i lavoratori e le lavoratrici della logistica all'interno del quadro territoriale. Le analisi sono state condotte a partire dai dati demografici annuali di Istat e riorganizzati all'interno di tre macro-insiemi territoriali tipici del territorio pavese: i Comuni di Pianura, i Comuni di prima collina i Comuni di collina profonda. Questa divisione si fonda sulla specificità dell'organizzazione territoriale e produttiva dell'area in esame. In particolare:

- I **comuni di pianura pedemontana**, ove si collocano le principali funzioni produttivo-logistiche e scorrono le principali arterie infrastrutturali;
- I **comuni di prima collina**, caratterizzati da una buona accessibilità, una forte prominenza di colture vinicole e esistenza presenza di popolazione che vive qui spostandosi altrove per lavorare (coprendo anche distanze considerevoli)
- I **comuni della collina profonda**, contraddistinti da una maggiore promiscuità di usi agricoli, minor carico antropico e fenomeni di pendolarismo praticamente assenti.



Lecture demografiche

Il primo grafico riportato mostra una dinamica particolarmente rilevante per il territorio in analisi: mentre i comuni di pianura vedono un generale aumento della popolazione insediata, +5,7% negli ultimi 20 anni, i comuni di prima collina e di collina profonda vedono una progressiva diminuzione demografica passando rispettivamente del -3,1% e del -10,2%. Questa variazione demografica è particolarmente significativa tra il 2007-2008 anni in cui il comune di Stradella vede una crescita importante di oltre 400 nuovi abitanti. Questi sono anche gli anni dei primi insediamenti logistici nell'area che si sedimenteranno poi con la Città del Libro nel 2012. In generale sembra decisivo l'acquisizione da parte dei comuni di pianura di un ruolo sempre più centrale rispetto alle economie che caratterizzano la dorsale pedemontana appenninica, connessa con i grandi poli logistici di Piacenza e Tortona, fino alla connessione con i porti di Genova ed Ancona. A questo fattore di sviluppo industriale delle aree di pianura si aggiunge la maggiore connessione di queste con i capoluoghi di provincia limitrofi e con le grandi città di Milano, Torino e Bologna.



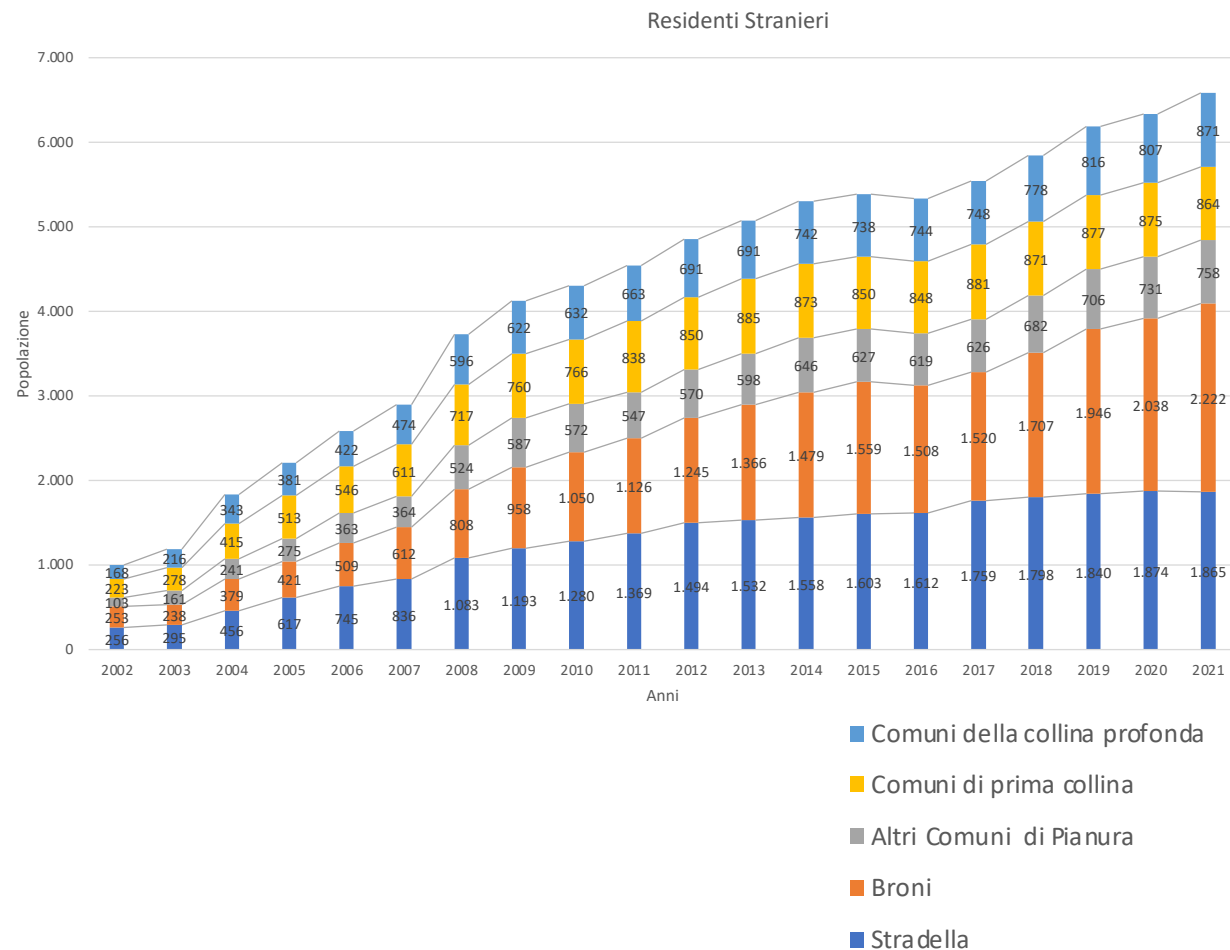
Fonte Dati: Istat, Indagine demografica sui comuni, Popolazione Residente dal 2012 al 2021

Lecture demografiche

Parallelamente a questo processo di nuova centralità economica di queste aree le aree collinari di prima fascia e di seconda fascia vedono un progressivo impoverimento dei sistemi produttivi e di un'agricoltura sempre più centralizzati e a basso impiego di manodopera continuativa.

Questi fenomeni demografici appaiono particolarmente condizionati dalla presenza straniera nel territorio, presenza che in generale ha rappresentato un elemento di tenuta demografica nel territorio. Se infatti nel medesimo periodo di riferimento in Lombardia la popolazione di origine straniera è passata dal 4,2% all'11,9% e nello specifico nella Provincia di Pavia dal 2,6% all'11,7% nei territori di riferimento si registra un passaggio nei comuni di pianura dal 2,4% al 18,1% mentre la fascia di prima e seconda collina raggiungono rispettivamente il 10,9% e il 20,8%.

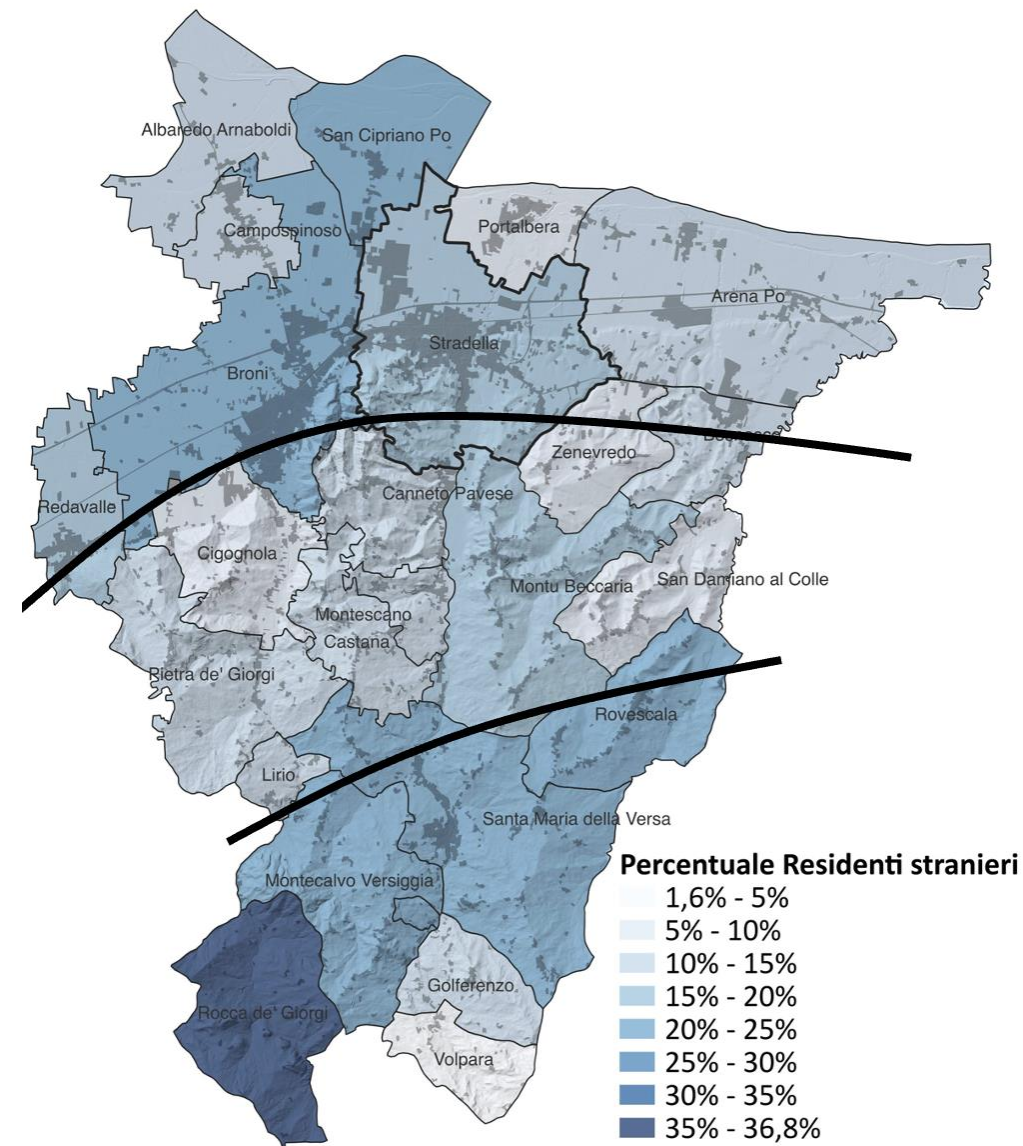
Questo incremento può essere dovuto proprio alle economie sviluppate nel territorio, ma anche dell'accessibilità economica di alcuni mercati immobiliari locali specie nelle aree più interne.



Fonte Dati: Istat, Indagine demografica sui comuni, Popolazione Residente dal 2012 al 2021

Lecture demografiche

La distribuzione geografica della popolazione straniera mostra infatti un'importante connessione tra i comuni in cui si concentrano i poli della logistica – Broni, Stradella e San Cipriano Po – con la presenza di cittadini con cittadinanza non italiana.



Quali sono le caratteristiche del personale di magazzino?



Contesto generale

La forza-lavoro complessiva occupata nel settore del magazzinaggio e attività di supporto ai trasporti ha visto un **costante incremento** a partire dal **2000**, passando da 297.300 unità a 359.800 nel 2019¹⁸. Nella letteratura viene infatti evidenziato un importante ricorso a risorse umane nell'ambito dello stoccaggio, nonostante la sempre più avanzata evoluzione tecnologica¹⁷.

In termine di genere, alcune ricerche riportano come il settore logistico sia prevalentemente maschile. Secondo il report di PoliS-Lombardia¹⁹, nella regione lombarda il peso complessivo degli **uomini** sugli occupati nel settore logistico oscilla attorno al **75%**.

Per quando riguarda il luogo di provenienza della manodopera, Curcio e Roggero²⁰ riportano che la gran parte del personale operante nei magazzini logistici, in particolare nelle cooperative di facchinaggio, è di **origine straniera**, secondo le loro stime circa il 98%.

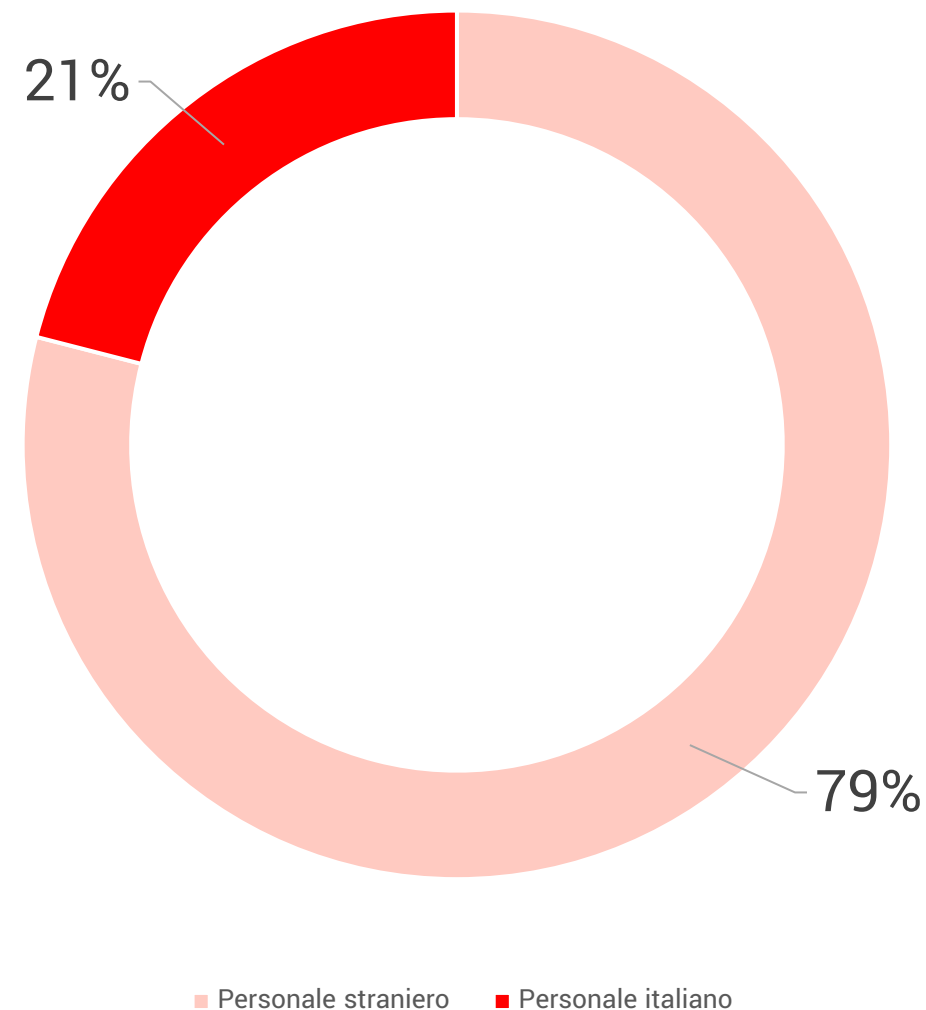
Circa il grado di istruzione, secondo il report di PoliS-Lombardia²¹ gli occupati nel settore hanno registrato un tasso di lavoratori in possesso di un **titolo di studio** pari al **49,8%** e un **titolo universitario** pari al **9,5%**, dato che è incrementato rispetto alle rilevazioni del 2016, ma ancora considerevolmente inferiore a quello del mercato del lavoro nel suo insieme.

Quali sono le caratteristiche del personale di magazzino?

Risultati della ricerca nel contesto di Stradella

La provenienza del personale di magazzino è piuttosto varia: vi è una maggioranza di personale straniero, **79%**, rispetto al **21%** di personale nato in Italia. La maggior parte dei lavoratori nati fuori dall'Italia proviene dall'Est Europa (soprattutto Albania e Ucraina), ma possiamo poi trovare anche una quantità considerevole di lavoratori provenienti da Perù e Pakistan.

Provenienza del personale di magazzino



Quali sono le caratteristiche del personale di magazzino?

Risultati della ricerca nel contesto di Stradella

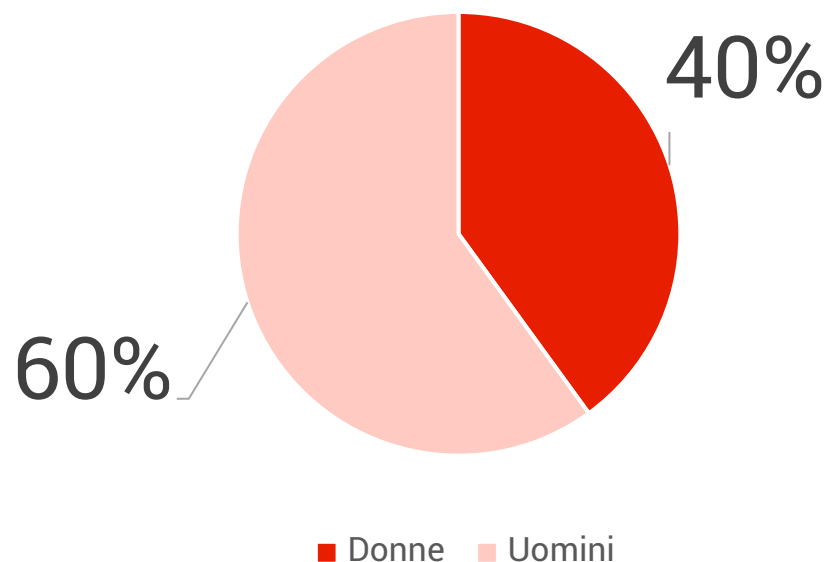
Il personale è radicato da anni sul territorio italiano: il 66,7% ha vissuto più di 10 anni in Italia.

I membri della forza-lavoro, per essere assunti, devono avere un **buon livello di conoscenza della lingua italiana**, data la necessità da parte del personale di comprendere istruzioni e comunicare in italiano. Infatti, il **93%** del personale dichiara di essere sia in grado di leggere, scrivere e parlare in lingua italiana.

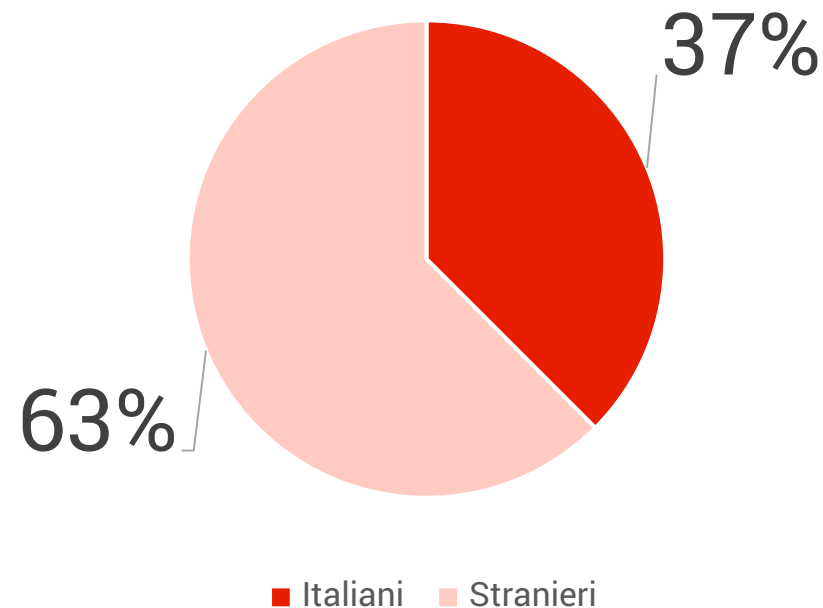
Quali sono le caratteristiche del personale di magazzino?

Risultati analisi quantitativa

GENERE DIPENDENTI INTERVISTATI



NAZIONALITÀ INTERVISTATI

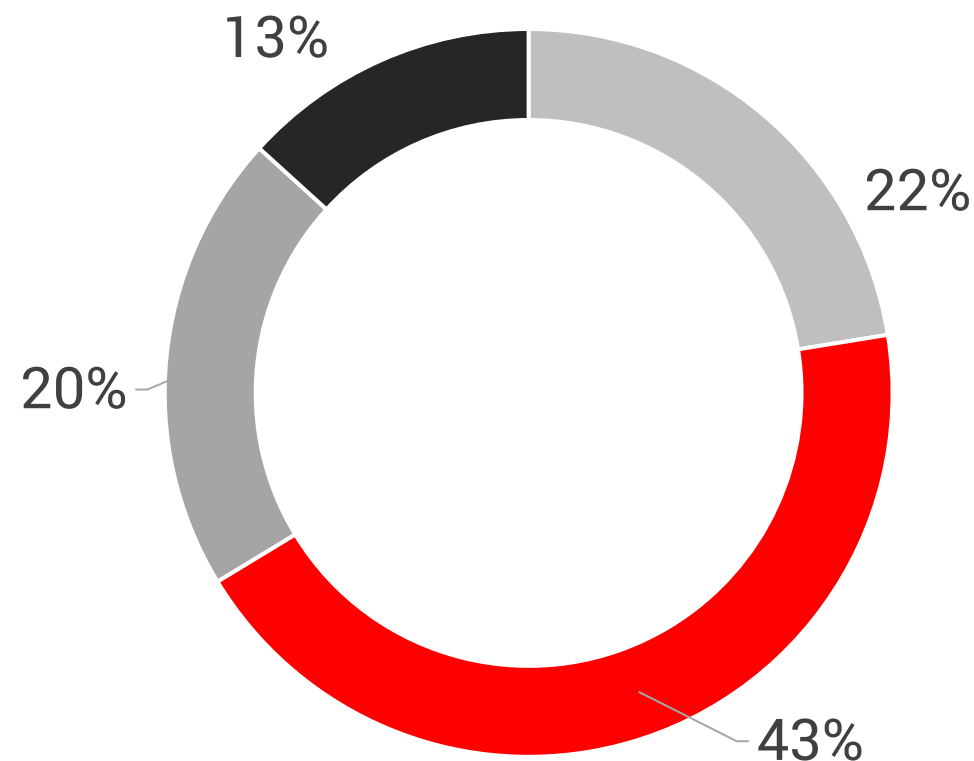


- La maggior parte del personale straniero è radicato da anni sul territorio italiano (il **66,7% ha vissuto più di 10 anni in Italia**)
- Le **nazionalità più diffuse** (diverse da quella italiana) sono quella **Rumena, Albanese, Peruviana ed Ucraina**

Risultati della ricerca nel contesto di Stradella

Dal punto di vista dell'età, abbiamo trovato un personale composto da una **popolazione prevalentemente giovane** (il **43% ha tra i 30 e i 39 anni**, mentre il **22% tra i 20 e i 29 anni**). Questo dato potrebbe essere dovuto al fatto che la manodopera deve essere costituita da personale molto flessibile e in grado di svolgere un lavoro fisicamente impegnativo; una popolazione giovane si presta a questo tipo di esigenza lavorativa.

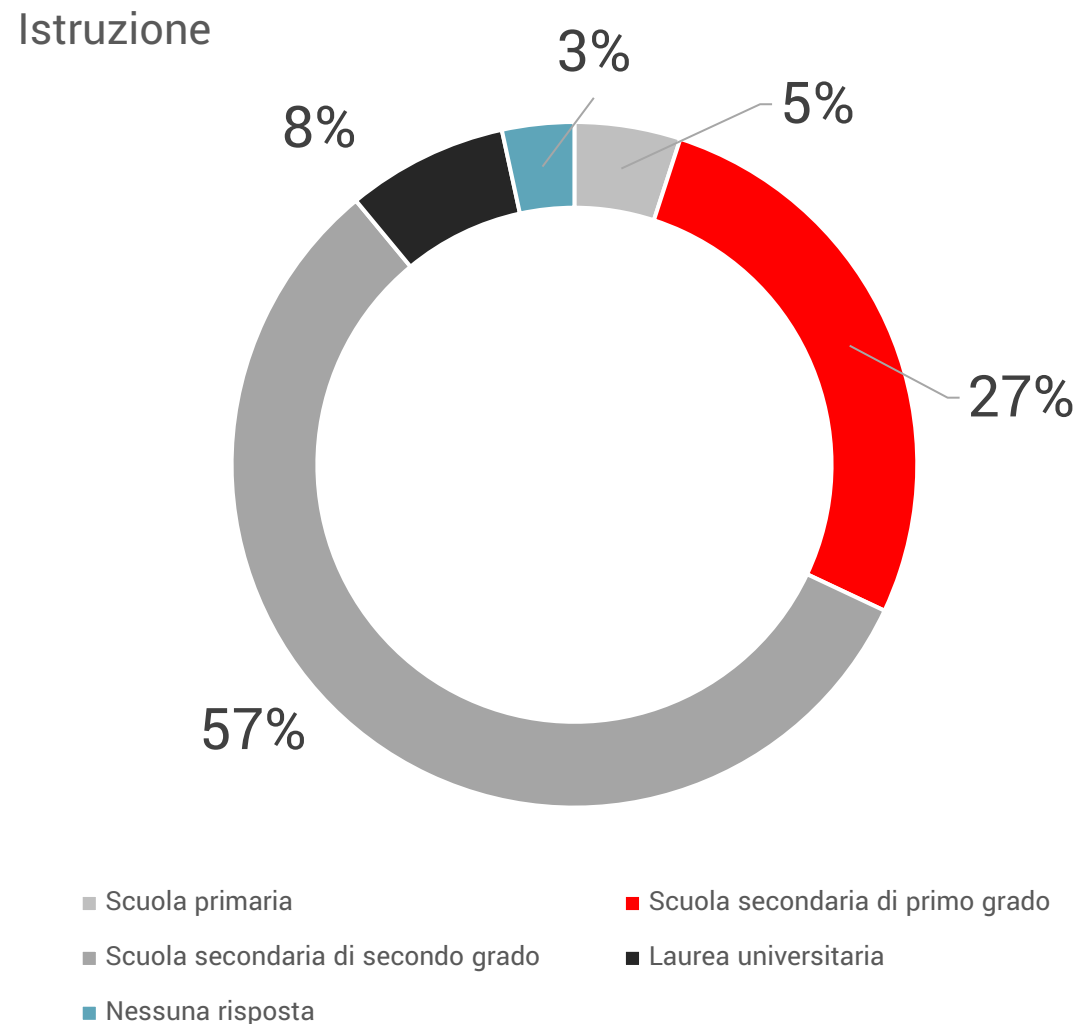
Età del personale di magazzino



■ Tra i 20 e i 29 anni ■ Tra i 30 e i 39 anni ■ Tra i 40 e i 49 anni ■ Tra i 50 e i 59 anni

Risultati della ricerca nel contesto di Stradella

Per quanto riguarda la formazione scolastica, il **personale è mediamente istruito**, con il **57% che ha ottenuto un diploma di scuola secondaria di secondo grado**, mentre il **27% ha completato la scuola secondaria di primo grado**. Non manca, però, personale che abbia ottenuto una **laurea universitaria**, costituito dal **7,6%**, che sembra testimoniare una crescita di funzioni qualificate connesse alle trasformazioni in atto, in particolare all'espansione della digitalizzazione.



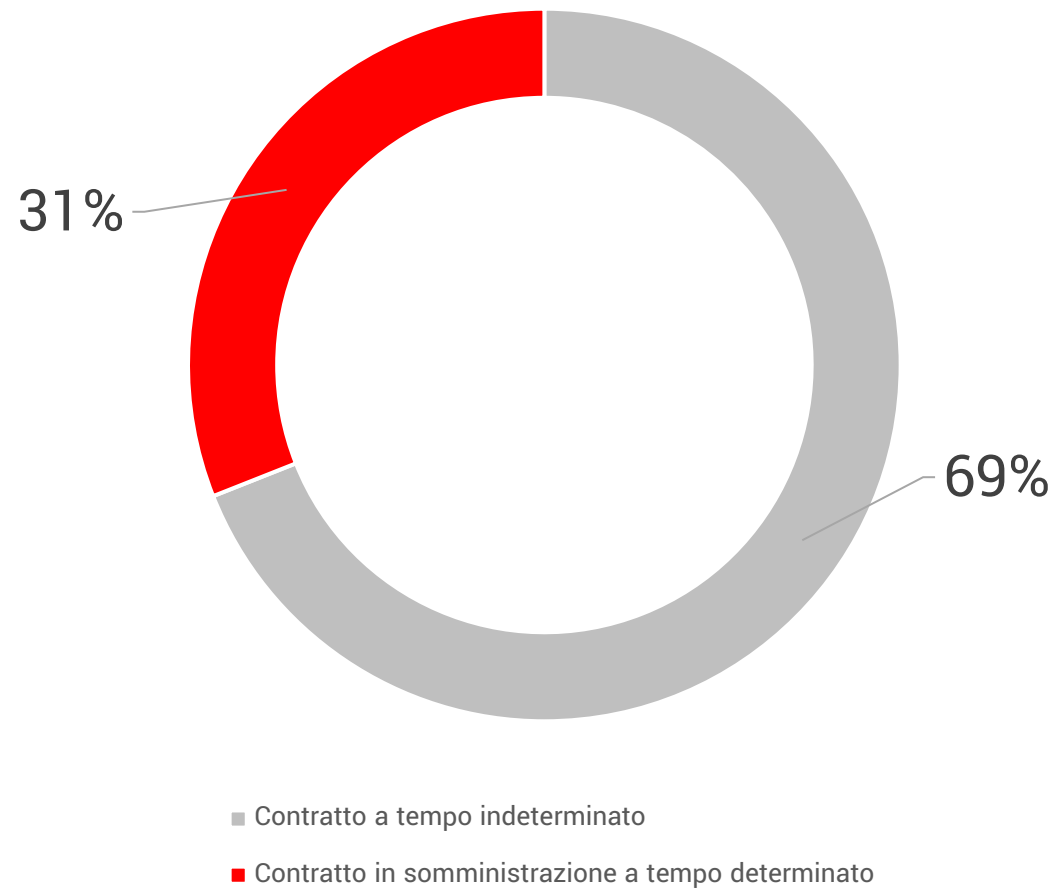
Risultati della ricerca nel contesto di Stradella

Circa la condizione familiare dei lavoratori, il personale sembra avere una **vita familiare stabile**, con il **43,8% coniugato/a** e il **13,5% convivente**. In termini di genitorialità, la maggioranza della manodopera (**55,7%**) ha **figli**; di questa porzione della manodopera, il **77,8% vive con i propri figli**. Ci troviamo, dunque, in presenza di una forza-lavoro ben radicata nel territorio e con relazioni stabili. Questi indici di stabilità ci segnalano che nella Città del Libro viene impiegata una manodopera più consolidata nel territorio e meno ricattabile rispetto a quanto documentato in letteratura.

Risultati della ricerca nel contesto di Stradella

In termini di contratto di lavoro, dal nostro questionario emerge che il **69% del personale ha un contratto a tempo indeterminato**, mentre il restante **31% ha un contratto in somministrazione a tempo determinato**. La presenza di una percentuale rilevante di personale con contratto in somministrazione deriva dal fatto che questa modalità contrattuale garantisce all'azienda logistica la possibilità di gestire i picchi o cali di richieste - e quindi di necessità o meno di manodopera - durante determinati periodi dell'anno.

Contratto di lavoro



Quali sono le condizioni di lavoro nel settore del magazzinaggio logistico?



Contesto generale

- Vi è numero importante di ricerche che descrivono le condizioni di sfruttamento lavorativo all'interno di diverse imprese e cooperative operanti nell'ambito della logistica²².
- Secondo Benvegnù e Cuppini²³, la natura spesso irregolare delle condizioni di lavoro dei magazzini logistici è emersa soprattutto durante il **ciclo di lotte che ha interessato la RML a partire dal 2011**. Durante le proteste, i lavoratori hanno denunciato una serie di **condizioni di grave violazione e sfruttamento sul luogo di lavoro**, tra cui retribuzioni medie attorno ai 700 euro mensili per orari di lavoro estremamente lunghi, un crescente malessere fisico con relativi infortuni o malattie professionali non riconosciuti, intimidazioni ai lavoratori sindacalizzati, decurtazione o sottrazione di ferie, straordinari, bonus, scatti d'anzianità e tredicesima.
- Un ulteriore fattore di preoccupazione che emerge dalle ricerche svolte nell'ambito delle condizioni di lavoro riguarda il **controllo esercitato sul personale**: in alcuni magazzini logistici i gesti, movimenti e spostamenti dei lavoratori vengono ordinati e controllati in tempo reale tramite l'uso di strumenti tecnologici di rilevazione, con lo scopo di esercitare controllo sulla forza lavoro e intensificare i ritmi di lavoro²⁴.

Risultati della ricerca nel contesto di Stradella

- In generale, abbiamo riscontrato che i vari soggetti intervistati concordano sul **clima di proficua collaborazione professionale** e sull'attenzione al **rispetto delle normative vigenti** all'interno dello stabilimento. I lavoratori sentono che il proprio posto li garantisce stabilità e continuità.
- Il **2019**, anno in cui è avvenuto il cambio di appalto e la nuova gestione della manodopera di magazzino, ha rappresentato uno **spartiacque**: sia il personale di magazzino che operava nel centro che i rappresentanti sindacali concordano che vi sia stato un **profondo cambiamento per quanto riguarda le condizioni di lavoro**. In particolare, ci sono stati segnalati miglioramenti relativamente all'orario di lavoro, agevolazioni per madri single e relazioni tra personale e dirigenza.
- Relativamente all'**orario di lavoro**, tutti i nostri interlocutori concordano che questo sia uno degli aspetti che ha subito il maggiore miglioramento. Precedentemente al cambio di gestione, una giornata lavorativa durava 12-13 ore e l'orario di fine lavoro veniva indicato con un generico FS, Fine Servizio. Oggi, il contratto del personale di magazzino prevede **40 ore** di lavoro a settimana per 5 giorni.

Risultati della ricerca nel contesto di Stradella

Il secondo elemento di miglioramento in termini di condizioni di lavoro riguarda le **agevolazioni per madri single**. Precedentemente al 2019, tutte le lavoratrici che erano anche madri single dovevano lavorare le stesse ore del resto del personale. Successivamente, attraverso una contrattazione di secondo livello con i sindacati, è stato reso possibile per le madri single richiedere un orario ridotto. La disposizione è il risultato di una contrattazione di secondo livello tra cooperativa e sindacati, ciò mostra la volontà delle diverse parti di dialogare e venire incontro alle necessità dei membri del personale oltre le provvisori del CCNL.

Come terzo miglioramento, ci è stato riferito che, mentre prima del cambio di appalto, il **rapporto e la comunicazione tra i lavoratori e i loro superiori** era problematico, oggi vi è un clima disteso e i lavoratori si sentono sereni nell'esprimere le proprie necessità.

Sicuramente, ci sono **margini di miglioramento**. In particolare, abbiamo riscontrato alcune **difficoltà di comunicazione** riguardo ad alcuni **benefici** di cui godono i lavoratori, ma di cui sembrano ignorare il funzionamento. Un esempio di questi è il **pagamento della malattia**, di cui la maggioranza dei membri del personale sembra non avere ben chiaro come funzioni la retribuzione della malattia e le decisioni che sono state prese a riguardo.

Qual è il ruolo del sistema cooperativo nel sistema logistico?



Contesto generale

- A partire dagli anni 2000, vi è stata una tendenza da parte delle aziende produttive di esternalizzare i processi di movimentazione e imballaggio merci ad aziende esterne²⁵. Questo processo ha avuto come conseguenza la nascita di un numero, negli anni sempre più incrementale, di cooperative²⁶. Secondo Fana e Massimo²⁷, tra il 1991 e il 2001 il numero delle cooperative aumenta del 50% e l'impiego del 41%. In tale contesto, il committente affida la movimentazione merci a una cooperativa, che si occupa della gestione del magazzino. Il contratto di appalto determina i volumi di merci in un determinato periodo di tempo e il prezzo di ogni unità. I volumi sono soggetti alle variazioni del flusso e di **conseguenza le cooperative sono l'anello più esposto su cui si scarica la flessibilità della catena**²⁸.
- Diversi autori hanno sottolineato come nel mondo del facchinaggio-logistica, il rapporto mutualistico che vi è alla base sia stato spesso violato²⁹. Si è, in particolare, assistito alla diffusione in ambito logistico delle così chiamate **cooperative spurie, e cioè cooperative non affiliate a leghe e svincolate da codici etici**. Si tratta di cooperative di comodo, in cui, ad esempio, non vengono convocate le assemblee dei soci e i soci lavoratori vengono gestiti dal personale dell'azienda committente, favorendo il generarsi di fenomeni di caporalato³⁰.

Risultati della ricerca nel contesto di Stradella

L'attuale gestione del magazzino ci illustra che **il sistema cooperativo può svolgere un ruolo positivo nel settore della logistica, provvedendo condizioni di miglior favore per i propri soci, pur mantenendosi all'interno di un mercato estremamente competitivo**. Oltre ad avere stipulato con i sindacati dei benefici per i lavoratori che eccedono le provvisioni del CCNL – tra cui la malattia, i turni ridotti per madri single e l'aumento dei ticket mensa – la cooperativa svolge annualmente una riunione dei soci e ridistribuisce i dividendi.

In primo luogo, per quanto riguarda le **riunioni dei soci**, ci è stato comunicato dalla maggior parte del personale di magazzino con cui abbiamo parlato che essi non vi partecipano, ma delegano il rappresentante sindacale della sigla cui sono iscritti a prendervi parte al proprio posto. Il motivo della **mancata partecipazione** riguarda principalmente il momento e il luogo in cui le riunioni vengono tenute.

In secondo luogo, e probabilmente connesso alla mancata partecipazione all'assemblea dei soci, abbiamo riscontrato che alcuni membri del personale di magazzino **non sanno che da alcuni anni vengono distribuiti i dividendi**. Ciò potrebbe ricollegarsi al fatto che molti di loro non partecipano all'assemblea dei soci e non conoscono, di conseguenza, le decisioni prese e alcuni dei loro benefici.

Conclusioni



Conclusioni

- Il presente studio ha avuto lo scopo di condurre una mappatura urbanistica e sociale del territorio di Stradella in riferimento al settore della logistica. Utilizzando come caso studio la Città del Libro di Stradella, ci siamo chiesti come il territorio di Stradella sia cambiato nel corso delle ultime due decadi - durante le quali Stradella si è trasformata da area agricola a sede di grandi poli logistici - chi sono i lavoratori del centro logistico di riferimento, quali sono le caratteristiche del loro lavoro e quali sia il ruolo del sistema cooperativo nel gestire un magazzino logistico.
- La Città del Libro rappresenta un esempio virtuoso di magazzino logistico, che si distingue da altre realtà descritte nella letteratura. Vi è un rispetto della normativa in materia di sicurezza e condizioni di lavoro, il magazzino è sindacalizzato, vi è una contrattazione di secondo livello ed esiste una buona comunicazione tra sindacato e cooperativa.
- Il caso della Città del Libro mostra come le cooperative operanti nel settore logistico non siano, come descritto nella narrazione dominante, delle “agenzie della precarietà” - improntate alla dequalificazione del lavoratore e al disinteresse rispetto alle condizioni di lavoro-, ma possano rappresentare una professionalità di alto profilo, operare anche in regime di spiccata flessibilità conformemente alla normativa vigente, con un’apertura nei confronti dei sindacati e rispettando il valore mutualistico che vi è alla base della nozione di cooperazione.

- Quanto emerge da questa ricerca, che esprime un focus limitato e specifico, è che il settore della logistica, caratterizzato da una componente massiva della prestazione d'opera, è stato investito da un incremento di operatori e volumi movimentati elevatissimo concentrato in uno spazio temporale ristretto, a cui si è affiancato un forte incremento degli insediamenti logistici caratterizzato da uno sviluppo caotico, spesso identificati come “non luoghi” perchè non inseriti in una visione urbanistica sociale, connessa alla tradizione e cultura del territorio.
- Dalle testimonianze raccolte durante le interviste è chiaramente emerso che il fenomeno dell'affidamento di appalti verso soggetti spuri è stata la causa che ha determinato nel tempo forte criticità da parte dei lavoratori impiegati. E' indubbio che il mercato si regola sul principio dell'offerta ad una determinata domanda. E' quindi evidente che quei soggetti, che operavano nell'irregolarità, rappresentavano la risposta ad una domanda specifica da parte degli operatori logistici.

- L'esempio della Città del Libro rappresenta la dimostrazione che la cooperazione – naturalmente non ci riferiamo a modelli negativi-, per sua natura è improntata al dialogo e al confronto con i propri soci lavoratori, che nel settore della logistica è una protagonista in grado di rispondere alle sollecitazioni del mercato, alla esigenza di legalità, di trasparenza e di collaborazione.
- La sana cooperazione all'interno del magazzino della Città del Libro si manifesta non solamente nel rispetto delle norme contrattuali e di legge, ma anche nella capacità di portare a sintesi le esigenze operative di flessibilità coinvolgendo i lavoratori e i sindacati in accordi specifici, favorendo una crescita professionale, quindi anche sociale, proprio nel rispetto dello spirito mutualistico del sistema cooperativo individuando anche soluzioni che coniughino la gestione del tempo famiglia lavoro per le donne.

- Certamente, vi è un margine di miglioramento, che dovrebbe essere preso in considerazione da tutti gli attori che operano nella logistica - ricordiamo che la logistica oggi muove un volume d'affari pari a oltre il 9% del Pil italiano- dai committenti agli operatori cui sono affidati in gestione le attività, quindi alle cooperative ma anche a società di capitale, che, in senso più lato, e cioè dagli enti di governo e di controllo e dalle pubbliche amministrazioni che operano su più livelli, tramite interventi strutturali in loco e a livello nazionale con verifiche ex ante sugli operatori ed ex post sulla gestione degli appalti, che permettano di contrastare quei fenomeni negativi di dumping basato essenzialmente sul costo della mano d'opera, che nella storia è stato lo strumento di penetrazione di fenomeni negativi, favorendo anche interventi strutturali a favore delle condizioni di lavoro.

A tutti i soggetti che hanno partecipato alle interviste e focus groups è stata consegnata una copia della “Lettura guidata della Carta Costituzionale” edita dalla Fondazione Roberto Franceschi ONLUS.

Note

- ¹ Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili (2021) *Dieci anni per trasformare l'Italia*, Presentazione dell'Allegato Infrastrutture al Documento di Economia e Finanza 2021, Luglio 2021, https://www.mit.gov.it/sites/default/files/media/notizia/2021-07/Presentazione%20Allegato%20Infrastrutture%20DEF_DEF.pdf
- ² Maggioni, A. (2016) 'La Regione Logistica Milanese', Economia e Sostenibilità, 18 Novembre 2016.
- ³ Sainato, M. (2020), 'I'm not a robot': Amazon workers condemn unsafe, grueling conditions at warehouse', The Guardian, 5 Febbraio 2020, <https://www.theguardian.com/technology/2020/feb/05/amazon-workers-protest-unsafe-grueling-conditions-warehouse>.
- ⁴ Corriere della Sera (2016) 'Piacenza: operaio travolto e ucciso da un tir durante una protesta', 15 settembre 2016, Corriere della Sera, 15 settembre 2016, https://www.corriere.it/cronache/16_settembre_15/piacenza-operaio-travolto-ucciso-un-camion-picchetto-a-un-azienda-2f0969de-7b03-11e6-ae27-bc43cc35ec72.shtml
- ⁵ Mastrandrea, A. (2021) 'Per chi e per cosa è morto il sindacalista Adil Belakhdim', Internazionale, 30 Giugno 2021, <https://www.internazionale.it/reportage/angelo-mastrandrea/2021/06/30/adil-belakhdim-lidl-biandrate-logistica>
- ⁶ ISTAT (2022) Popolazione residente al 1° gennaio, <http://dati.istat.it/index.aspx?queryid=1602#>
- ⁷ Ciccarelli, R. (2021) 'Logistica, sciopero ferma la distribuzione dei libri in Italia', Il Manifesto, 13 Giugno 2021, <https://archiviopubblico.ilmanifesto.it/Articolo/2003262752>
- ⁸ Il Post (2021) 'Lo sciopero alla "Città dei Libri"', Il Post, 10 Giugno 2021 <https://www.ilpost.it/2021/06/10/citta-dei-libri-stradella-sciopero>
- ⁹ Logisticamente.it (2022) Ceva inaugura la Città del Libro, 25 febbraio 2022, https://www.logisticamente.it/Articoli/1913/ceva_inaugura_la_citta_del_libro/
- ¹⁰ Ibid. nota 8
- ¹¹ D'Alessandro, M. (2018) 'Turni di 12 ore (7 euro l'ora) per raccogliere non pomodori, ma libri. Una storia', 9 Agosto 2018, https://www.agi.it/cronaca/braccianti_caporalato-4251649/news/2018-08-09/; Il Post (2019) 'La distribuzione di libri è bloccata da sei giorni', Il Post, 7 Marzo 2019, <https://www.ilpost.it/2019/03/07/sciopero-stradella-distribuzione-libri-bloccata/>
- ¹² Loschiavo, A. (2018) 'Blitz della Gdf a Stradella: 12 persone arrestate', Newsly, 31 Luglio 2018 <https://www.newsly.it/blitz-gdf-stradella-12-persone-arrestate/>
- ¹³ Grappi, G. (2016) Logistica, p.20
- ¹⁴ Fana, M. e Massimo, F. (2019) 'La logistica: Un'analisi quantitativa e qualitativa', in Somma, E. (Ed) Lavoro alla spina, welfare à la carta, Meltemi Editore, pp.39 – 66
- ¹⁵ Dallari, F. (2017) La Regione Logistica Milanese: infrastrutture, imprese e flussi di merci, Firenze, Milano: Thèsis Contents s.r.l.
- ¹⁶ Cuppini, N. e Pallavicini, A. (2015), 'Le Lotte della Logistica nella Valle del Po', inotheblackbox, 17 Gennaio 2015, <http://www.intotheblackbox.com/articoli/le-lotte-nella-logistica-nella-valle-del-po/>; Dallari, F. e Curi, S. (2020) Regional Logistics Performance: La Regione Logistica Milanese e l'Europa a confronto, Camera di Commercio di Milano Monza Brianza Lodi; Pinto, F. (2009) 'Governo del territorio e grandi trasformazioni nella regione urbana milanese', Trimestrale del Laboratorio Territorio Mobilità e Ambiente – TeMALab, Vol 2 - No 4 - dicembre 2009 - pagg. 71-80
- ¹⁷ Ibid. nota 2
- ¹⁸ Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili (2022) Conto Nazionale delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili: Anni 2020-2021, Roma - Istituto Poligrafico e Zecca dello Stato S.p.A., <https://www.mit.gov.it/nfsmitgov/files/media/pubblicazioni/2022-07/Conto%202020-2021.pdf>
- ¹⁹ PoliS-Lombardia (2019) L'impatto occupazionale della logistica in Lombardia, giugno 2019, https://www.polis.lombardia.it/wps/wcm/connect/613b83bf-9968-4b04-a510-46c1a3fa7b3b/L%27impatto+occupazionale+della+logistica+in+Lombardia+-+giugno+2019_revCLA.pdf?MOD=AJPERES&CACHEID=ROOTWORKSPACE-613b83bf-9968-4b04-a510-46c1a3fa7b3b-mLw17kR
- ²⁰ Curcio A., Roggero G., (2013) 'La precarietà della logistica. Composizione, sciopero, scommesse', Quaderni di San Precario, 5, Milano, pp. 141-158
- ²¹ Ibid. nota 18

Note

- ²² Cuppini, N. e Pallavicini, A. (2015), 'Le Lotte della Logistica nella Valle del Po', inotheblackbox, 17 gennaio 2015, <http://www.intotheblackbox.com/articoli/le-lotte-nella-logistica-nella-valle-del-po/>; Curcio A., Roggero G., (2013) 'La precarietà della logistica. Composizione, sciopero, scommesse', Quaderni di San Precario, 5, Milano, pp. 141-158; Fana, M. e Massimo, F. (2019) 'La logistica: Un'analisi quantitativa e qualitativa', in Somma, E. (Ed) Lavoro alla spina, welfare à la carta, Meltemi Editore, pp.39 – 66
- ²³ Benvegnù, C. e Cuppini, N. (2016) 'Spettri del lavoro. Note sulle lotte logistiche nella megalopoli padana', Napolimonitor, <https://napolimonitor.it/spettri-del-lavoro-le-lotte-logistiche-nella-megalopoli-padana/>
- ²⁴ Allamprese, A. e Bonardi, O. (2020) 'Studio sulle condizioni di lavoro nella logistica: tempo e salute', Diritto della Sicurezza sul Lavoro (2), pp. 42-86; Bologna (2013) Lavoro e capitale nella logistica italiana: alcune considerazioni sul Veneto, 15 marzo 2013, Padova
- ²⁵ Ibid. nota 22
-
- ²⁶ Ibid. nota 22
- ²⁷ Ibid. nota 14
- ²⁰ Curcio A., Roggero G., (2013) 'La precarietà della logistica. Composizione, sciopero, scommesse', Quaderni di San Precario, 5, Milano, pp. 141-158
- ²¹ Ibid. nota 18
- ²² Cuppini, N. e Pallavicini, A. (2015), 'Le Lotte della Logistica nella Valle del Po', inotheblackbox, 17 gennaio 2015, <http://www.intotheblackbox.com/articoli/le-lotte-nella-logistica-nella-valle-del-po/>; Curcio A., Roggero G., (2013) 'La precarietà della logistica. Composizione, sciopero, scommesse', Quaderni di San Precario, 5, Milano, pp. 141-158; Fana, M. e Massimo, F. (2019) 'La logistica: Un'analisi quantitativa e qualitativa', in Somma, E. (Ed) Lavoro alla spina, welfare à la carta, Meltemi Editore, pp.39 – 66
- ²³ Benvegnù, C. e Cuppini, N. (2016) 'Spettri del lavoro. Note sulle lotte logistiche nella megalopoli padana', Napolimonitor, <https://napolimonitor.it/spettri-del-lavoro-le-lotte-logistiche-nella-megalopoli-padana/>
- ²⁴ Allamprese, A. e Bonardi, O. (2020) 'Studio sulle condizioni di lavoro nella logistica: tempo e salute', Diritto della Sicurezza sul Lavoro (2), pp. 42-86; Bologna (2013) Lavoro e capitale nella logistica italiana: alcune considerazioni sul Veneto, 15 marzo 2013, Padova
- ²⁵ Ibid. nota 22
-
- ²⁶ Ibid. nota 22

Contatti



**Fondazione
Roberto Franceschi**
Onlus

Via Val d'Ossola, 19 - 20162 Milano

Tel. 02 36695661

Fax 02 36728471

fondazione@fondfranceschi.it

www.fondfranceschi.it

Sede Legale:

Via Emilio de Marchi, 8 - 20125 Milano

Referente: Roberta Alidori

Tel. 3516406710

roberta.alidori@fondfranceschi.it

