

La logistica: funzione e condizioni di lavoro

di *Amedeo Rossi*

1. Il lavoro che cambia tra discriminazioni e sfruttamento

Nel 2004 ho collaborato, in qualità di responsabile della raccolta dei dati a Torino, a una ricerca dell'OIL (Organizzazione Internazionale del Lavoro, agenzia dell'ONU) sulla discriminazione nell'accesso al lavoro a danno di immigrati in Italia¹. Le informazioni sono state rilevate, oltre che a Torino, anche a Roma e a Napoli, seguendo un metodo già utilizzato dall'OIL in altri Paesi europei: quattro "attori", due italiani e due marocchini con un ottimo livello di italiano, dovevano rispondere a offerte di lavoro pubblicate su settimanali di inserzioni. Calcolando la differenza tra le risposte agli attori marocchini rispetto a quelle ricevute dagli italiani, il tasso di discriminazione a livello nazionale (considerando insieme le tre città e tutti i settori produttivi) è risultato essere del 43,2%. Questa percentuale indicherebbe le probabilità che un immigrato, quantomeno marocchino, ha di essere discriminato rispetto a un italiano nel momento in cui cerca di trovare un impiego rispondendo a un'offerta di lavoro attraverso inserzioni. La discriminazione era però quasi nulla in un settore particolare: il trasporto merci. La ragione di questa apparente indifferenza riguardo all'origine nazionale di chi si offriva per simili attività era piuttosto semplice: doveva essere dotato di un mezzo proprio (una bicicletta o un motorino per la consegna di pizze a domicilio, un furgone o un camioncino per consegne più consistenti e lontane), accollandosi tutti gli oneri relativi a manutenzione, pagamento di bollo e assicurazione, usura del mezzo ecc. Al contempo doveva garantire un'assoluta flessibilità di orari a fronte di un compenso variabile e aleatorio. Non c'era quindi da stupirsi che di settimana in settimana gli annunci si ripetessero sempre uguali, a dimostrazione di un elevato livello di turn over, e che il fatto di assumere uno straniero non fosse un problema, se non addirittura un vantaggio, stante le minori possibilità di trovare un altro lavoro e la necessità di rinnovare il permesso di soggiorno dimostrando di avere un contratto di lavoro, fattori che potevano rendere un lavoratore immigrato più "fedele" all'azienda. E all'epoca non erano ancora in auge i cosiddetti "lavoretti", di cui parleremo in seguito.

Nella notte tra il 14 e il 15 settembre 2016, a Piacenza, durante una protesta che chiedeva l'assunzione di alcuni dipendenti precari, un lavoratore egiziano di 53 anni e padre di 5 figli, Abdesselem El Danaf, assunto a tempo indeterminato ma solidale con i suoi colleghi precari, è stato investito e ucciso da un Tir che aveva tentato di superare il picchetto organizzato dal sindacato di base USB all'esterno della ditta SEAM, azienda di logistica

1. International Labour Papers, *La discriminazione dei lavoratori immigrati nel mercato del lavoro in Italia*, Employment Department International Labour Office, Geneva, 2004.

in appalto della GLS. Della tragica vicenda hanno dato notizia tutti i giornali e i notiziari radiofonici e televisivi, mettendo in luce le versioni contrastanti tra i manifestanti, le forze dell'ordine presenti e il magistrato incaricato delle indagini. Secondo i lavoratori, il camionista aveva cercato di forzare il blocco su istigazione del direttore dell'azienda². Poco spazio invece è stato dedicato alle ragioni della protesta e più in generale alle condizioni di lavoro in quel settore.

Da qualche anno nelle vie delle nostre città si vedono sfrecciare, con qualunque temperatura e condizione climatica, strane biciclette con grossi contenitori sistemati sulla ruota anteriore, oppure ciclisti che portano sulle spalle capienti zaini a forma di cubo. Si tratta di addetti (denominati in genere, come tipicamente nell'uso e soprattutto abuso che nel nostro Paese si fa della lingua inglese, "rider", ma che qui chiameremo "ciclo-fattorini"), per lo più giovani, di varie ditte che si occupano di consegne a domicilio. Hanno a proprio carico il mezzo di trasporto e lavorano a cottimo. Anche in questo settore stanno progressivamente aumentando in modo significativo gli stranieri e le donne.

Nell'ottobre 2016 i lavoratori italiani della multinazionale tedesca Foodora, quelli con i contenitori fucsia, hanno inscenato una clamorosa protesta dovuta a condizioni di lavoro pesantissime e precarie per 2,70 € a consegna³ (contro i 7 € dei loro colleghi in Germania e Francia⁴).

La vicenda relativa ai ciclo-fattorini ("riders"), è stata una spina nel fianco per le politiche del lavoro del Governo Cinque Stelle-Lega. Nel giugno 2018 il vice premier Di Maio ha fatto vari incontri con le parti in causa e ha promesso l'emanazione di un decreto per definire alcune imposizioni di legge migliorative della situazione. A parte Foodora, che ha annunciato di voler lasciare il mercato italiano, le altre imprese sembravano disponibili a un accordo⁵. Dopo vari annunci e smentite, soprattutto sulle questioni dell'inquadramento come lavoratori subordinati e sulle tutele da garantire ai dipendenti, le trattative sono state interrotte e il decreto legge promesso è stato accantonato. Il 26 ottobre, nell'ambito di uno sciopero dei sindacati di base, a Torino si è svolta una manifestazione di protesta a cui hanno partecipato anche i ciclo-fattorini, che hanno preso di mira sia alcune società del settore che il governo⁶. Dopo un periodo di prolungato silenzio, nel corso del quale

2. Al momento della pubblicazione di questa ricerca il processo per stabilire le responsabilità del camionista è ancora in corso. Vedi: <http://www.ilpiacenza.it/cronaca/il-camion-ha-schiacciato-quell-uomo-la-morte-e-stata-immediata.html>.

3. Sulla lotta dei lavoratori Foodora a Torino vedi l'interessante analisi di uno dei protagonisti: Marco, *La mia esperienza in Foodora*, pubblicata nella rivista *Nuvole*, n. 55 - luglio 2017: *Logistica: lavoro, infrastrutture, territori*. Più in generale sulla questione dei ciclo-fattorini vedi <http://www.giustapaga.it/le-catene-del-lavoro-in-bicicletta-al-salone-del-libro-di-torino/>.

4. Una *brochure* presentata dall'allora presidente Matteo Renzi nel settembre 2016 decantava come una virtù del nostro Paese quanto segue: «L'Italia offre un livello di retribuzione competitivo, che cresce meno che nel resto d'Europa, e una forza lavoro altamente qualificata...Un ingegnere in Italia guadagna in media un salario di 38.500 euro, quando in altri Paesi europei lo stesso profilo ne guadagna mediamente 48.800». Renzi sarà stato entusiasta di sapere che in Italia persino studenti e laureati che lavorano come fattorini guadagnano meno della metà dei loro colleghi del resto d'Europa.

5. <https://ilmanifesto.it/di-maio-riconosce-i-riders-in-lotta-per-i-diritti/>

6. https://torino.repubblica.it/cronaca/2018/10/26/news/torino_la_protesta_dei_riders_sfruttati_uova_contro_foodora_vernice_contro_glovo-210079703/; <https://ilmanifesto.it/sciopero-dei-sindacati-di-base-non-esistono-governi-amici/>

sono intervenute sentenze di segno contraddittorio⁷ e sono continuate in diverse città le manifestazioni e le proteste dei ciclo-fattorini⁸, la materia è stata regolata, peraltro in maniera ampiamente insoddisfacente dal decreto-legge n. 101 del 3 settembre scorso, recante *Disposizioni urgenti per la tutela del lavoro e la risoluzione delle crisi aziendali*, ultimo atto del Governo giallo-verde in materia di lavoro (che incorpora un pacchetto di disposizioni a tutela dei lavoratori della gig economy e, in particolare, dei ciclofattorini impegnati nella consegna di beni e cibo a domicilio)⁹.

Nonostante si stiano ormai da tempo avviando conflitti tra lavoratori e imprese, le aziende che investono nella consegna di cibo pronto a domicilio sono in costante aumento. Anche in questo settore ci sono stati incidenti, alcuni dei quali mortali. Uno dei più gravi ha coinvolto un fattorino di 51 anni, investito e ucciso il 10 giugno 2019 a Bologna da una volante della polizia che stava accorrendo sul luogo di una rapina. Significativamente l'incidente è avvenuto in via del Lavoro. Negli stessi giorni c'erano stati altri casi, anche se meno gravi, che hanno visto coinvolti ciclo-fattorini a Milano¹⁰. Nel caso di Bologna, oltre alle singolari circostanze dell'incidente mortale, va segnalata l'età avanzata della vittima, non corrispondente alle caratteristiche anagrafiche che fanno ritenere che i ciclo-fattorini siano quasi solo giovani studenti che si pagano in parte gli studi con i cosiddetti "lavoretti".

2. Logistica: le parole e la sostanza

Che cosa unisce le possibilità per un immigrato di trovare lavoro senza essere discriminato, la morte di un egiziano durante una protesta sindacale e i ciclo-fattorini che consegnano pizze e pacchi a domicilio? Una parola diventata di uso comune da pochi anni e il cui concreto significato è sconosciuto ai più: *logistica*.

Nel suo omonimo libro Giorgio Grappi ricorda che in due dizionari in inglese l'etimologia della parola rimanda alle radici francese e latina: la prima fa riferimento al suo uso militare di "alloggiare le truppe", la seconda a un luogo coperto, entrambe all'immagazzinamento di persone e/o beni¹¹. Sia il dizionario etimologico Treccani on line che il De Mauro fanno invece risalire il termine al greco λογιστική (sottint. τέχνη) [loghistiché tecné] «arte del computare», ma ritorna come principale significato quello legato alle attività militari. Lo stesso Grappi lo ricorda, ripercorrendo le vicende che legano la parola a un'attività fondamentale per tutti gli eserciti: l'approvvigionamento e l'accantonamento di viveri e armi. È noto quanto l'allungamento delle linee di rifornimento dell'esercito napoleonico prima e di quello nazista poi abbiano giocato un ruolo molto importante nelle disastrose campagne rispettivamente contro la Russia e contro l'Unione sovietica. Ma non è di questo aspetto della *logistica* che ci si occuperà in questo lavoro. È tuttavia importante ricordare l'origine militare del termine e della funzione, con tutto quanto è legato a un contesto di

7. <https://volerelaluna.it/lavoro-2/2019/01/21/da-fattorini-a-riders-cambiare-nome-per-abbattere-i-diritti/>

8. <https://ilmanifesto.it/sciopero-dei-riders-mai-piu-consegne-senza-tutele/>; <https://www.ilrestodelcarlino.it/bologna/economia/riders-deliveroo-sciopero-1.4438548>; <https://www.ilgiorno.it/milano/economia/rider-1.4464304>

9. <https://volerelaluna.it/lavoro-2/2019/09/16/tutele-per-i-riders-il-cerchio-si-chiude-ma-non-e-rotondo/>

10. <https://www.ilrestodelcarlino.it/bologna/cronaca/investito-auto-polizia-1.4638923>

11. Grappi G., *Logistica*, EDIESSE, Roma, 2016, p. 19.

irreggimentazione e di strutturazione gerarchica che questo riferimento evoca, anche in relazione con il suo ruolo strategico fondamentale.

La geografa canadese Deborah Cowen sintetizza il passaggio dall'accezione bellica a quella più legata alle attività economiche in generale proprio attraverso una mutazione nel suo ambito originario: «Per la maggior parte della sua vita militare, la logistica ha giocato un ruolo sussidiario, consentendo più che determinando la strategia militare. Ma le cose hanno iniziato a cambiare con il sorgere degli Stati moderni e poi delle guerre per il petrolio. In questo contesto la complessità della logistica di mobilitazione comportava che il successo o il fallimento delle campagne venissero affidati alla logistica. Nel corso del XX secolo ha avuto luogo un'inversione dei generi, e la logistica ha iniziato a dominare la strategia invece di essere al suo servizio»¹². Tuttavia, avverte Cowen, «la nascita della logistica commerciale non è mai stata una questione puramente civile, e interpretarla come tale ne fraintende il significato. La rivoluzione nella logistica non dovrebbe essere interpretata come una "civilizzazione" del settore [...]. Oggi i modelli dello spazio economico del mercato sono sempre più portati a guidare la scienza della logistica attraverso i confini sfumati dei campi militare e civile»¹³. Non è difficile comprendere quanto questa connessione possa incidere sul funzionamento del settore in termini di democrazia, diritti sindacali, umani e politici, trasparenza.

Una ricerca del CENSIS accoglie la seguente definizione della logistica "integrata": «Un insieme di attività aziendali – fisiche, gestionali e organizzative – che governano i flussi fisici di beni e di informazioni, dalla fase dell'acquisizione delle materie prime e dei materiali industriali, fino alla consegna dei prodotti finiti ai clienti [...] non è una semplice sommatoria di attività tradizionali [...] ma una vera e propria funzione organizzativa basata sulla gestione integrata delle attività, finalizzata all'ottimizzazione del sistema logistico globale, e non dei singoli sottosistemi (lo stoccaggio, i trasporti, ecc.) [...] Ne fanno parte integrante attività quali la previsione della domanda, le scelte localizzative di stabilimenti e depositi, l'approvvigionamento di materie prime, componenti e prodotti finiti, la movimentazione dei materiali, l'evasione degli ordinativi, il confezionamento, il magazzinaggio e lo stoccaggio ecc.»¹⁴.

Ovviamente il trasporto di beni a fini commerciali o produttivi non è un dato recente, rappresenta una costante nella storia dell'umanità ed è inscindibile dal processo che ha portato la rivoluzione industriale. Basti pensare alla centralità delle ferrovie e delle navi a vapore per lo sviluppo dell'economia moderna e intercontinentale a partire dalla seconda metà dell'800. Cowen spiega l'ulteriore cambiamento di prospettiva negli ultimi decenni con uno spostamento della logica che la sostiene: «Dagli inizi degli anni '60 la minimizzazione dei costi è stata sostituita da un modello che sottolinea il valore aggiunto. La natura di questo cambiamento è sottile ma sostanziale. Come spiega W. Bruce Allen (*The logistic revolution and transportation*, 1997) "L'analisi tradizionale sarebbe stata X tonnellate di beni devono essere spostate da A a B: qual è il modo con il costo più basso della distribuzione complessiva per la spedizione? Un approccio per la massimizzazione del profitto chiederebbe se X è l'ammontare ideale per la spedizione e se spedirlo dal punto A a quello B sia

12. Cowen D., *The deadly life of logistics. Mapping violence in global trade*, University of Minnesota Press, Minneapolis, 2014. Il libro non è stato pubblicato in italiano, quindi questo e gli altri brani citati da altri libri e articoli in inglese sono stati tradotti da chi scrive.

13. *Ibidem*, p. 185.

14. CENSIS, *Logistica e trasporti. Soggetti e processi per una competitività nel Sistema Paese*, Cangemi, Roma, 1998, p. 13.

l'accoppiata corretta di origine e destinazione"»¹⁵. Secondo la studiosa canadese, si è trattato di un mutamento fondamentale: «Il passaggio dalla minimizzazione dei costi dopo la produzione al valore aggiunto attraverso i sistemi di circolazione ha comportato l'ascesa della logistica a un ruolo strategico all'interno delle imprese»¹⁶.

Si tratta di una ridefinizione che implica una posizione fondamentale, mettendo ulteriormente al centro un aspetto caratterizzante dell'economia contemporanea: la supremazia della domanda rispetto all'offerta, del consumatore (che sia un'impresa o il singolo cliente) e dello scambio rispetto al produttore e alla produzione. Nella sua accezione più estrema, può prefigurare addirittura una funzione di direzione e di comando della logistica non solo sui flussi in entrata e di uscita, ma anche sugli stessi processi produttivi. Insomma, una clamorosa conferma che nel capitalismo contemporaneo non è più la produzione a determinare la creazione di valore, ma sono i flussi, di denaro o di merci. A questo si aggiunge il fatto che, nel sistema globalizzato e altamente competitivo del mercato, la presenza di un sistema logistico integrato rappresenta un fattore cruciale per definire la centralità o la marginalità non solo della singola azienda, ma di interi territori o addirittura Paesi¹⁷. Lo stesso settore produttivo si trova così a rappresentare una delle funzioni di un processo più generale di movimentazione, assemblaggio e distribuzione di beni e servizi, perdendo ulteriormente centralità e dovendosi adeguare a ritmi, tempi e modalità organizzative che lo sovradeterminano. La competitività (tra imprese, sistemi produttivi, aree geografiche, Stati) si gioca sempre più sul piano della disponibilità e accessibilità dei territori, mettendo in conflitto sia singoli Paesi che aree all'interno dello stesso Paese.

3. Logistica e organizzazione del lavoro

Sicuramente per qualunque attività di carattere civile, come la produzione e il commercio di beni, la logistica ha sempre avuto un ruolo molto importante, determinando la fortuna o la rovina di città, regioni, regni e imperi. La sua particolare importanza per l'economia mondiale si fa in genere risalire a due fenomeni concomitanti e spesso legati tra loro, che hanno assunto una crescente rilevanza a partire dalla fine degli anni '70 - inizi degli anni '80 e che alcuni studiosi hanno definito "post-fordismo" o "toyotismo": l'esternalizzazione della produzione e il sistema del *just in time*. La prima ha determinato lo spostamento di alcune fasi del processo produttivo dalle grandi fabbriche verso piccole e medie imprese (un caso tipico in Italia è lo sviluppo dell'indotto Fiat con il contemporaneo progressivo ridimensionamento dei grandi stabilimenti con decine di migliaia di dipendenti), legate alle commesse della grande azienda che poi assembla le varie parti per arrivare al prodotto finito. Il sistema *just in time* ha ridotto i costi di produzione e di stoccaggio, per cui le materie prime e i prodotti semilavorati o le varie componenti del manufatto da produrre

15. Cowen D., *The deadly life*, cit., p. 34.

16. *Ibidem*, p. 24.

17. Uno dei principali argomenti sostenuti da chi insiste sulla necessità di costruire il TAV Torino Lione è proprio che, se l'opera non venisse realizzata, i flussi di merci su rotaie passerebbero a nord delle Alpi, tagliando fuori il nostro Paese. Ma un semplice sguardo all'orografia dei territori evidenzia che quest'ultima soluzione sarebbe preferibile rispetto all'attraversamento della barriera rappresentata dalle montagne. Inoltre il flusso delle merci segue la direttrice sud-nord e non ovest-est, come dimostrato anche dal fatto che sia i Paesi della penisola iberica che quelli a est dei confini italiani si sono progressivamente sfilati dal progetto.

devono arrivare alla fabbrica di assemblaggio nei tempi e modi stabiliti per essere immediatamente avviati al processo produttivo. Questo metodo attribuisce un'importanza fondamentale all'ingegneria gestionale e al rigido controllo sui flussi in entrata (per la produzione) e in uscita (per la vendita del prodotto finito), eliminando i tempi morti e gli spazi per l'immagazzinamento.

Un'altra innovazione, in questo caso di carattere banalmente pratico, ha attribuito alla logistica un ruolo centrale nel sistema produttivo globale: il container, e in particolare la sua standardizzazione. In un sistema per il quale sono indispensabili la velocità dei trasporti e al contempo l'intermodalità, ossia la possibilità di utilizzare vari vettori (navi, ferrovie, strade, ecc.) cambiando mezzo di trasporto nel minor tempo possibile, il container con dimensioni standard è diventato fondamentale in quanto contenitore universale. Anche in questo caso il rapporto tra uso bellico e uso civile è molto stretto. Benché esistessero container anche in precedenza (l'esercito Usa li ha utilizzati sia durante la Seconda guerra mondiale che nella guerra di Corea), la standardizzazione delle loro dimensioni, che consente il trasporto merci su scala globale senza intoppi o necessità di spostamento dei prodotti da un contenitore all'altro a seconda dei Paesi di transito, è iniziata con la guerra del Vietnam¹⁸. Oltre a velocizzare le operazioni di trasporto, i container hanno consentito di ridurre la quantità di manodopera necessaria per gli spostamenti delle merci. Anche la diffusione dell'uso dei pallet ha contribuito notevolmente a rendere più veloci i flussi di merci dal vettore al magazzino e all'interno stesso del magazzino¹⁹.

Con un'immagine molto efficace Jasper Bernes descrive in questo modo il settore: «La logistica trasforma i solidi in liquidi – o, nella sua espressione più estrema, in campi elettrici – prendendo il movimento di elementi discreti e trattandoli come se fossero petrolio in un oleodotto che fluisce continuamente a pressioni regolabili in modo preciso»²⁰.

È evidente che per il rapido e redditizio funzionamento di un simile sistema sono di fondamentale importanza la corretta gestione e il continuo controllo della movimentazione delle merci, perché un imprevisto o un intoppo possono determinare il blocco di tutta la filiera. È una sorta di gigantesca catena di montaggio diffusa sul territorio, e, come in quel caso, se si inceppa un meccanismo è tutto il sistema a risentirne. La globalizzazione e l'informatizzazione hanno ulteriormente esteso questa rete di trasporti, avendo comportato lo spostamento di molte funzioni produttive oltre i confini nazionali, alla ricerca di minori costi nei Paesi in cui condizioni di lavoro e salari sono più bassi. Tutto questo ha esasperato la centralità del sistema di trasporto e distribuzione delle merci. La logistica è diventato lo snodo fondamentale del sistema produttivo e distributivo, e anche il punto potenzialmente più critico, in quanto può determinarne il collasso. Cowen sottolinea: «I tentativi contemporanei di proteggere le catene di approvvigionamento investono sistemi della logistica con imperativi biologici dei flussi e prescrive "resilienza" come mezzo

18. *Ibidem*, p. 31. Non è un caso che sulle copertine di due libri citati in questa introduzione campeggino proprio immagini che ai container fanno riferimento.

19. *Ibidem*, p. 44. Anzi, Cowen cita alcuni autori secondo cui il pallet sarebbe stato la prima tecnologia intermodale di successo, che avrebbe consentito già negli anni '30 di scaricare un carro merci in quattro ore invece che in tre giorni.

20. Jaspers Bernes, *Logistics, counterlogistics and the communist prospect*: <https://www.libcom.org/library/logistics-counterlogistics-communist-prospect-jasper-bernes>, citato in Benvegnù C., Cuppini N., *A Dissonant Italian Symphony. Struggles and Grassroots Organizing in an Extended European Choke-point*, p. 1: <http://www.intotheblackbox.com/articoli/a-dissonant-italian-symphony-struggles-and-grassroots-organizing-in-an-extended-european-choke-point/>

per sostenere non solo la vita umana ma il sistema in sé. In questo contesto, minacce alla circolazione sono trattate non solo come azioni criminali, ma come pericolo gravissimo per la vita dei commerci»²¹. Non stupisce quindi che «questa nozione di un imperativo organico per l'integrità del sistema sia diventata importante nei più recenti tentativi di proteggere le catene di distribuzione dalle perturbazioni e ciò ha delle conseguenze per il modo in cui si è sviluppato il sistema di messa in sicurezza»²². La studiosa canadese cita come conseguenza di questa ossessione per la "resilienza" dei flussi la "U.S. Transportation Worker Identification Credential" ["Credenziale Identificativa del Lavoratore dei Trasporti USA"] (TWIC), di cui sono responsabili l'amministrazione per la sicurezza dei trasporti, il dipartimento della sicurezza interna (DHS) e la guardia costiera USA, ma viene gestita nei fatti dall'impresa privata USA "Lookeed Martin", l'ennesimo caso di privatizzazione neoliberista della sicurezza pubblica²³.

A rendere ancora più centrale la funzione della logistica negli ultimi anni è stato lo sviluppo del commercio in rete (*e-commerce*), che consente di comprare qualunque prodotto direttamente da casa e di vederselo recapitare in tempi brevi a domicilio. Su di esso si sono strutturate grandi aziende multinazionali, come Amazon, eBay, Alibaba ecc., che fanno dei prezzi bassi e della rapidità nelle consegne i propri punti di forza. Alcuni di questi marchi, come ad esempio Amazon, date le dimensioni sono anche in grado di investire nell'innovazione tecnologica, accentuando l'automazione dei processi e riducendo quindi il personale. Nel 2012 Amazon ha comprato "Kiva", l'unica impresa che produce robot per magazzini, ottenendo due risultati: sviluppare il proprio sistema di immagazzinamento e distribuzione e, allo stesso tempo, rendere più difficile alle ditte concorrenti fare altrettanto, non vendendo loro le nuove tecnologie sviluppate da "Kiva"²⁴.

Tuttavia, sostengono Benvegnù e Cuppini, «se la logistica detta il ritmo del capitalismo contemporaneo, i suoi movimenti sono sempre anche instabili e contestati. Oltretutto, più l'"orchestra" della logistica accelera i propri flussi di merci, maggiore è il potere di interruzione di questi flussi»²⁵.

4. La situazione italiana: logistica e territorio

Come sottolinea Grappi, la logistica ha un ruolo fondamentale anche per lo stretto rapporto tra economia e decisioni politiche. Il sistema di trasporti deve essere conservato e innovato in base a flussi spesso in rapido mutamento, che richiedono un intervento dello

21. *Ibidem*, p. 3. L'importanza della logistica ha assunto negli Stati Uniti aspetti talmente parossistici da rischiare il grottesco: Cowen dedica una parte delle conclusioni del suo libro a raccontare come, nell'ambito della sua campagna "We ♥ logistics" ["Noi amiamo la logistica"], la multinazionale della logistica UPS sia stata la principale fonte di finanziamento di una serie di documentari del National Geographic sulle migrazioni degli animali. I filmati sono stati intervallati da spot pubblicitari dell'azienda, con slogan minacciosi come "Life itself must move or die", "Logistics is nature's way of surviving" e "Move or die" ["La vita stessa deve muoversi o morire", "La logistica è il modo di sopravvivere della natura", "Muoviti o muori"]. Questi concetti vengono continuamente ripetuti anche nel commento "scientifico" alle immagini. *Ibidem*, pp. 198-222.

22. *Ibidem*, p. 49.

23. *Ibidem*, p. 118.

24. <http://www.ilpost.it/2016/07/28/amazon-ha-cambiato-anche-la-robotica/>

25. Benvegnù C., Cuppini N., *op. cit.*, p. 1.

Stato per affrontare l'ingente mole di investimenti richiesti e scelte di intervento nel presente e per il futuro che non possono che essere prese a livello statale. Questa attività di pianificazione può anche determinare quali possano essere gli orientamenti dell'economia di un Paese, quali settori privilegiare e quali siano invece da considerare marginali²⁶, e quindi richiedono una programmazione economica e politica a medio-lungo termine.

Alcuni casi sono eclatanti, come la vicenda del TAV della Valsusa e della lunga lotta delle popolazioni locali contro la sua realizzazione. Inizialmente è stato venduto come un asse ferroviario fondamentale che avrebbe unito, da ovest verso est, il Portogallo all'Ucraina. Poi il percorso si è andato ridimensionando, riducendosi a un breve moncone che dovrebbe partire da Lione e raggiungere Torino, forse Milano, dopodiché il percorso fino a Trieste si presenta estremamente problematico da realizzare. Lì si fermerebbe, in quanto la Slovenia si è defilata dal progetto.

La crescente importanza della logistica spesso determina le sorti di un territorio. È il caso di città come Piacenza, principale snodo della pianura padana per la sua posizione centrale e punto di intersezione tra quattro regioni, di Novara e delle zone lombarde che gravitano attorno a Milano, fino a Bergamo e Brescia. Ed è il caso dei porti, soprattutto con il forte incremento del traffico marittimo, in primo luogo dalla Cina. La vicenda, per certi versi simile a quella del TAV, del terzo valico tra Genova e la pianura padana per riattivare il traffico portuale della città ligure pare non tener conto delle difficoltà di carattere geologico rappresentate dal fondale roccioso e troppo basso (15 metri) per il pescaggio delle grandi navi portacontainer a pieno carico, per non parlare di quelle di ultima generazione. Questo limite naturale sembra destinare il porto ligure a un inevitabile declino²⁷.

26. Ci sono autori che sostengono addirittura che i prodromi, se non l'origine, dell'unità europea si possano individuare in una serie di tappe successive, legate proprio alla logistica, che hanno preceduto decisioni strettamente politiche: l'uniformazione della rete ferroviaria iniziata nella seconda metà del XIX secolo e la rete comune di trasporti marittimi per il rifornimento delle truppe dell'Intesa (Francia, Gran Bretagna e Italia) durante la Prima Guerra Mondiale. Vedi Frappporti M., *Breve genealogia dell'integrazione (logistica) europea*, in *Nuvole*, n. 55 - luglio 2017 (<http://www.nuvole.it/wp/01-breve-genealogia-dellintegrazione-logistica-europea/>).

27. Come spesso capita nel nostro Paese, nella questione del Terzo Valico è difficile distinguere tra le scelte strategiche, in questo caso relative alla logistica, e gli interessi spiccioli di chi intende solo lucrare sulle grandi opere. Durante la trasmissione radiofonica di Rai3 "Tutta la città ne parla", costruita sull'approfondimento di telefonate ricevute dal programma "Prima pagina", sempre della stessa rete nazionale, il 28/10/2016 è andato in onda un esempio molto significativo. La trasmissione ha preso spunto dalla telefonata di una signora di Alessandria che affermava la propria contrarietà rispetto al progetto del Terzo Valico ferroviario, sostenendo tra l'altro che i fondali del porto di Genova sono troppo bassi per le grandi navi e che il tratto ferroviario, fino a Tortona, sarebbe stato troppo breve per essere conveniente e alternativo al trasporto su gomma. A favore del progetto è intervenuto il professor Musso, docente di economia dei trasporti e direttore del centro di ricerca sulla logistica integrata dell'Università di Genova. A proposito dell'intervento dell'ascoltatrice Musso ha letteralmente affermato: "Ho sentito prima un'enorme sciocchezza... che oggi le grandi navi sono troppo grandi per entrare nel porto di Genova... È vero il contrario. Il porto di Genova è il più grande porto [incomprensibile] italiano per l'accoglimento delle navi attuali ed è l'unico che si sta attrezzando anche per le navi portacontainer future, quelle che sono già in costruzione. In realtà è quasi l'unica possibilità che abbiamo come sistema portuale italiano di restare dentro questo sistema di traffico, di logistica, e di non essere completamente tributari dai porti del nord Europa". In seguito è intervenuto un rappresentante del comitato contro il progetto, che ha affermato che il fondale del porto di Genova è profondo solo 15 metri, roccioso e quindi difficile e molto costoso da abbassare, e che già le navi attuali devono arrivare in parte scariche per poter entrare senza incagliarsi, mentre ce ne sono altri, come quello di Savona (22 metri, ma con problemi per adeguare la linea ferroviaria), quello di Trieste (18 m.) e quello di Gioia Tauro (16,5 m.), che non presentano questi problemi. Inoltre ha sostenuto che tutti gli studi di logistica affermano che il trasbordo su rotaia è conveniente rispetto a quello su gomma solo se

Al contrario il porto di Trieste, una volta di gran lunga il più importante del grande impero asburgico e progressivamente decaduto, potrebbe vedere una rapida rinascita grazie all'interesse dei cinesi²⁸, che da qualche anno hanno rivitalizzato il porto greco del Pireo. Già ora il terminal del Molo VI è in grado di smistare su treno il 90% delle merci²⁹. Si prevede che l'ulteriore sviluppo del porto determinerà un aumento di 20.000 abitanti per una città che dal 1991 al 2016 ne ha persi 27.000³⁰. Si tratterebbe di un esempio eclatante di quanto la logistica sia in grado di influenzare il destino di un'intera area geografica, marginalizzandone altre.

Sembrerebbe un'ottima notizia per il capoluogo friulano, se non fosse che quanto avviene già ora nel porto del Pireo controllato dai cinesi presenta conseguenze inquietanti. Scrive Cowen: «Infatti il sindacato dei lavoratori del porto del Pireo vede l'accordo [*con la Cina*] come "l'importazione del modello di lavoro cinese in Grecia". Nei terminal della COSCO [China Ocean Shipping Company] i sindacati non sono riconosciuti; gli standard industriali in tutto, dagli stipendi, all'addestramento, alle ore di lavoro sono stati completamente ignorati. Ma secondo Nick Georgiou, presidente del sindacato dei portuali, il porto cinese sta ridefinendo le relazioni di lavoro anche oltre i confini dei terminal della COSCO: "Il risultato è che imprese non governate dai cinesi sono state influenzate da quello che i cinesi stanno facendo, riducendo il costo del lavoro e i diritti dei lavoratori"»³¹.

Oltre agli investimenti pubblici e alle scelte politiche, anche l'orografia gioca un ruolo molto importante nel rendere più o meno agevole la movimentazione delle merci in un Paese, e l'Italia, circondata dalle Alpi e percorsa dagli Appennini, da questo punto di vista non è certo favorita, nonostante la sua posizione centrale che ne farebbe un ponte ideale tra il Sud e l'Est del Mediterraneo verso il Nord Europa. Nella graduatoria biennale che la Banca Mondiale stila dal 2007 (il Logistic Performance Index) l'Italia oscilla tra il 19° e il 24° posto (<https://lpi.worldbank.org/international/global>). Nel 2018 era al 19° posto, preceduta da quasi tutti i Paesi sviluppati, e penalizzata soprattutto nei due fattori, tra i vari presi in considerazione dall'indice, della rapidità e prevedibilità del sistema di controllo delle dogane e della competenza nel settore della logistica.

avviene per una distanza di almeno 400 km, quindi ben oltre Tortona e Milano. A queste obiezioni Musso ha risposto: "Intanto io ho parlato di porti liguri e non di porto di Genova", smentendo quello che aveva appena detto. Inoltre ha sostenuto che la distanza di "200/300 km" perché sia conveniente il trasporto con il treno conferma l'utilità del Terzo Valico. <http://www.rai.it/dl/portaleRadio/media/ContentItem-b9ed62e2-b31a-4ea6-943d-22e73cfa16c5.html>. Di fronte a un simile comportamento contraddittorio da parte di un docente universitario esperto della materia (che peraltro ha manifestato nel suo intervento il suo parere negativo riguardo al TAV in Valsusa), i dubbi sulla reale utilità dell'ennesima grande opera sembrano più che fondati. Il recente crollo del ponte Morandi a Genova ha ravvivato le speranze dei sostenitori dell'opera.

28. Vedi ad esempio <http://ilpiccolo.gelocal.it/trieste/cronaca/2017/05/30/news/la-via-della-seta-porta-i-cinesi-a-trieste-1.15414204>; <http://ilpiccolo.gelocal.it/trieste/cronaca/2017/07/09/news/i-cinesi-tornano-a-trieste-lungo-la-via-della-seta-1.15597096>, su due successivi viaggi di una delegazione cinese a Trieste nel lasso di un mese e mezzo, nella primavera-estate del 2017. La polemica sul mega-progetto logistico cinese è diventata di stretta attualità dopo le critiche espresse dall'amministrazione Trump e da alcuni esponenti dell'UE.

29. Bologna S., *Logistica. Come vincere la sfida di Industria 4.0*, in *Inchiesta*, anno XXXVII, n. 197, luglio-settembre 2017, Dedalo, p. 79.

30. <http://ilpiccolo.gelocal.it/trieste/cronaca/2016/09/06/news/a-trieste-persi-27mila-residenti-negli-ultimi-25-anni-1.14068143>

31. Cowen D., *op. cit.*, p. 68.

Per quanto riguarda la percezione che le aziende italiane hanno del sistema logistico e della sua importanza, la già citata ricerca del CENSIS pubblicata nel lontano 1998³² cercò di fare il punto della situazione dell'epoca. Nella prima parte gli autori sostenevano che nel nostro Paese esistono quattro tipologie di imprese, con relativo peso percentuale di ognuna di esse: imprese integrate (30%), imprese "in movimento" verso una forte integrazione (16,8%), imprese definite "in mezzo al guado", quindi in transizione, (22%) e imprese arretrate (31,2%). Mentre il primo e il quarto gruppo tendevano a internalizzare le funzioni logistiche, gli altri due erano propensi ad esternalizzarle. La maggioranza delle imprese interpellate si lamentava delle carenze da parte della pubblica amministrazione e del suo mancato intervento per migliorare la situazione, sia a livello locale che nazionale.

L'articolo di Sergio Bologna citato a proposito di Trieste disegna per il 2017 un panorama non molto dissimile. A differenza della Germania, uno dei leader mondiali nel campo della logistica (nel Logistic Performance Index è al primo posto al mondo dal 2014), in Italia le dimensioni e le caratteristiche della struttura produttiva portano le imprese a vedere il settore della logistica come esclusivamente votato alla distribuzione e non come strumento per la produzione di valore aggiunto. Questo comporta un'altissima percentuale di esternalizzazioni (circa del 40%) di questi servizi ad imprese, spesso multinazionali, con una forte concentrazione degli operatori (il 10% delle imprese rappresenta l'84,8% del fatturato, il 75,3% tra gli spedizionieri). Esiste anche una grande disparità nelle caratteristiche dei magazzini e dei servizi offerti, che vanno dall'automazione spinta all'uso di cooperative di facchinaggio con condizioni di lavoro particolarmente precarie e pesanti³³.

In effetti la logistica sembra unire in sé tutte le contraddizioni di questo Paese. Per un verso la mancanza o la dubbia funzionalità della pianificazione, l'assenza ormai pluridecennale di una visione complessiva e in prospettiva di un modello di sviluppo, le carenze strutturali e la perdita di legittimità e di autorevolezza della politica (come dimostrano i già citati casi del TAV e del Terzo Valico), unite alla scarsità di risorse pubbliche per gli investimenti strutturali, dall'altro un sistema economico parcellizzato, che si basa sulla riduzione dei costi della manodopera, sulla precarizzazione del lavoro, su rapporti di lavoro basati sullo sfruttamento senza scrupoli e che approfittano della condizione di necessità dei più deboli, sembrano destinare il Paese a un progressivo declino.

5. La logistica e il conflitto sociale

Oltre che come settore vitale, la logistica si presenta anche come un esempio eclatante, negli USA come in Italia, della "razza al lavoro", per citare l'efficace titolo di un libro che riprende il concetto di "razzizzazione", intesa come «l'effetto sul tessuto sociale di una molteplicità di discorsi e di pratiche, istituzionali e non, orientati a una costruzione, a una rappresentazione gerarchicamente connotata delle differenze [...] tra i diversi gruppi e soggetti e quindi al disciplinamento dei loro effettivi rapporti materiali e intersoggettivi»³⁴. Un processo che non riguarda solo la segmentazione del mondo del lavoro: coinvolge tutti i meccanismi di controllo e dominio della società e vede nella logistica un ambito privile-

32. CENSIS, *op. cit.*, p. 19-21.

33. Bologna S., *op. cit.*

34. Curcio A., Mellino M. (a cura di), *La razza al lavoro. Rileggere il razzismo, ripensare all'antirazzismo in Italia*, p. 29, in Curcio A., Mellino M. (a cura di), *La razza al lavoro*, Manifestolibri, Roma, 2012.

giato di applicazione della “razza” come “tecnologia di governo”³⁵ del processo produttivo. In molti magazzini del Nord Italia la percentuale di addetti stranieri arriva a rappresentare l’80% della forza lavoro³⁶.

La specificità italiana riguarda alcuni interventi strutturali e caratteristiche normative. Lo sviluppo tra gli anni ’80 e ’90 degli interporti come luoghi privilegiati in cui concentrare le funzioni legate alla logistica ha creato grandi poli per la movimentazione merci. Nel contempo il notevole aumento del numero di cooperative (+ 50% dal 1991 al 2001), dovuto alla legislazione particolarmente favorevole per i datori di lavoro sia dal punto di vista fiscale e contributivo che della precarizzazione e flessibilizzazione della manodopera, ha segnato in modo particolare alcuni settori, tra cui la logistica³⁷.

La notevole pressione esercitata sulla forza lavoro ha determinato il progressivo insprimento dei conflitti, alcuni dei quali già ricordati. Le prime vertenze sono iniziate tra il 2007 e 2009 in alcune regioni del Nord Italia. Ma il movimento di rivendicazione nel settore è esploso tra il 2013 e il 2016. Dal 2011 al 2017 ci sono stati almeno 12 scioperi generali, di cui 9 dichiarati dai sindacati di base, oltre a rivendicazioni e mobilitazioni nelle situazioni locali³⁸. Questa conflittualità non è una caratteristica peculiare del nostro Paese: come evidenziano Cuppini, Frapporti e Pirone, a partire dallo sciopero del porto di Los Angeles nel dicembre 2012, nell’anno successivo ci sono stati scioperi a Hong Kong, Vancouver, Newcastle, in Australia e nei magazzini Amazon in Germania, configurando quella che gli autori definiscono «l’evidente dimensione globale del fenomeno degli scioperi degli operai della logistica»³⁹.

Tra il 2017 e il 2018 i giornali hanno dato conto di altri episodi, ad esempio all’Amazon di Milano e Origgio (*Il Manifesto*, 29 giugno 2017)⁴⁰ o a Mantova (*La Stampa*, 30 giugno 2017), dove ci sarebbero stati scontri anche tra i dipendenti fissi (italiani) di una ditta e gli addetti all’imballaggio (immigrati), dipendenti di una cooperativa rimasti senza lavoro. Quest’ultimo conflitto sembra indicare il preoccupante rischio di vertenze in cui si contrappongono lavoratori garantiti contro precari, una distinzione che, nel caso della logistica, passa anche per l’origine nazionale degli uni e degli altri: un terreno fertile per chi sui problemi dell’immigrazione ha costruito buona parte della propria fortuna politica, ed un

35. Fanon F., *Razzismo e cultura*, in *Scritti politici (vol. 1). Per la rivoluzione africana*. Deriveapprodi, Roma, 2006, citato in *Idem*, p. 30.

36. Benvegnù C., Cuppini N., *op. cit.*, p. 5.

37. Fana M., Massimo F., *Logistica*, in Somma A. (a cura di) *Lavoro alla spina, welfare à la carte. Lavoro e Stato sociale ai tempi della gig economy*, editore Meltemi, Sesto San Giovanni, 2019, pp. 73-75.

38. Fana M., Massimo F., *op. cit.*, pp. 85-86.

39. Cuppini N., Frapporti M., Pirone M., *Logistics Struggles in the Po Valley Region: Territorial Transformations and Processes of Antagonistic Subjectivation*, p. 121, in *South Atlantic Quarterly*, January 2015. Vedi: https://www.researchgate.net/profile/Niccolo_Cuppini/publication/273109499_Logistics_Struggles_in_the_Po_Valley_Region_Territorial_Transformations_and_Processes_of_Antagonistic_Subjectivation/links/58db70e7a6fdcca1c92407b/Logistics-Struggles-in-the-Po-Valley-Region-Territorial-Transformations-and-Processes-of-Antagonistic-Subjectivation.pdf

40. Il 4 luglio 2017 su *Il Manifesto* è comparso un articolo in cui si racconta che la lotta dei lavoratori di Amazon ha avuto successo. Il sindacato Filt CGIL Lombardia ha affermato che la mobilitazione ha visto “i lavoratori e il sindacato impegnati per il riconoscimento della professionalità, degli inquadramenti e della clausola di salvaguardia del contratto nazionale del trasporto merci e logistica.” Queste affermazioni dimostrano, come confermato dalle nostre interviste, quanto nel settore della logistica non vengano automaticamente riconosciuti i contratti nazionali di lavoro né i relativi diritti e garanzie.

campanello d'allarme per i sindacati, se vogliono evitare una deriva incontrollata quanto distruttiva dei conflitti sul posto di lavoro.

Questo timore è ulteriormente confermato da un altro fatto ancora più grave avvenuto a fine settembre 2017: un picchetto di facchini (al 90% stranieri) che lavoravano in un grande magazzino della logistica di Carpiano (a sud est di Milano) per una cooperativa che opera anche per Poste Italiane, è stato aggredito con spranghe e coltelli da un centinaio di padroncini, anche provenienti dal Sud Italia, al grido di "Vogliamo lavorare" (*Il Manifesto*, 27 settembre 2017; *La Stampa*, 28 settembre 2017). Nel caso specifico, a ciò si è aggiunto il fatto che, oltre all'assenza dei sindacati confederali, dal Si Cobas si è scissa una componente che ha fondato il Sol Cobas. Quest'ultimo ha firmato un accordo con la controparte aziendale, creando un'ulteriore frattura tra i lavoratori. Una delle ragioni della vertenza è il fatto che i lavoratori sono passati da una cooperativa all'altra, rischiando di perdere l'anzianità, gli scatti e di vedersi applicare il Jobs Act. Il conflitto, tra scioperi e serrate aziendali, è andato avanti per più di un mese, con danni economici per tutti i soggetti coinvolti, compresa la cassa integrazione per 1500 lavoratori direttamente inquadrati nella SDA. Ciò ha determinato anche in questo caso uno scontro tra dipendenti garantiti e facchini delle cooperative in lotta⁴¹.

Prendendo spunto da questi avvenimenti Radiouno ha mandato in onda un interessante reportage, con interviste a sindacalisti (tra cui due rappresentanti del Si Cobas) e lavoratori di Carpiano e non solo. Nella trasmissione, tendenzialmente critica nei confronti delle condizioni di lavoro nel settore, si sono distinti due lunghi e insistiti interventi del giuslavorista Pietro Ichino. Costui ha accusato i conduttori della trasmissione di evidenziare solo gli episodi negativi che possono mettere in cattiva luce la logistica, affermando che

«non possiamo demonizzare una realtà moderna che aumenta la valorizzazione del lavoro, dove si assumono migliaia di persone con rapporti di lavoro regolari, per la maggior parte a tempo indeterminato [...] Ma stiamo molto attenti a non generalizzare un giudizio negativo su quello che è in realtà un progresso nell'organizzazione del lavoro, nell'organizzazione della società. È un progresso che va, non come nella prima rivoluzione industriale, a vantaggio dei ricchi, ma a vantaggio di tutti, perché quando i prezzi scendono, quando si comincia a volare con poche decine di euro, quando si può ottenere un servizio che prima era molto più caro o più difficile da ottenere e invece lo si può ottenere facilmente in un supermercato con livelli di qualità molto superiori rispetto a quelli che poteva offrire la vecchia bottega tradizionale... Ecco, tutti questi benefici sono benefici per l'intera popolazione, in particolare per le classi meno agiate, per chi è più povero, diciamolo pure».

Marta Fana, giovane ricercatrice più volte citata in questo lavoro, tra le altre cose ha ricordato che dal 2015 al 2016 nella logistica il ricorso a cooperative esterne è aumentato del 273%, ha sottolineato lo sfruttamento cui sono sottoposti gli immigrati in quanto manodopera ricattabile e a buon mercato, con turni di lavoro di 15-16 ore nei magazzini Amazon. Rispondendo a Fana, Ichino è sbottato:

«Sento negli accenti del discorso di Marta Fana le stesse identiche cose, gli stessi accenti che si sentivano negli anni '50 nella polemica contro l'avvento dei supermercati... Invece i grandi supermercati hanno garantito una qualità del prodotto e una possibilità di avere

41. <http://www.radio1.rai.it/dl/portaleRadio/media/ContentItem-1da78cf3-6509-4af0-874216b784602ad0.html>

prezzi concorrenziali, prezzi determinati dalla concorrenza tra le imprese, che hanno eliminato delle rendite monopolistiche da parte di imprese locali e hanno favorito il consumatore, ma il consumatore più povero⁴² [...] Amazon consente un aumento della produzione e della vendita di libri che altrimenti non ci sarebbe. Il progresso tecnologico aumenta la quantità di servizi, apre settori nuovi al lavoro che prima non c'erano. Se noi lo demonizziamo, generalizzando un giudizio di sfruttamento, un giudizio socialmente negativo sul progresso tecnologico, su tutto quanto è prodotto dal progresso tecnologico e dalla globalizzazione, facciamo la stessa cosa che facevano i luddisti all'inizio del XIX secolo».

Persino il rappresentante dell'associazione dei consumatori CODACONS, pur criticando l'uso, non meglio specificato, della "violenza" nei conflitti di lavoro, ha obiettato che le condizioni di lavoro descritte nel servizio a suo avviso sono inaccettabili. La visione entusiastica del ruolo delle innovazioni capitalistiche, delle loro "magnifiche sorti e progressive", e l'assoluta preminenza che Ichino attribuisce al consumatore rispetto al produttore (persino nei casi ormai clamorosi di sfruttamento, come ad esempio quello dei voli a basso prezzo o delle grandi catene di distribuzione che impongono ai produttori agricoli prezzi insostenibili) meritano questa estesa citazione perché evidenzia quale sia il punto di vista di chi sostiene questo modello economico. Non si potrebbe immaginare un'esposizione più chiara ed efficace della logica del capitalismo contemporaneo di quella esternata dal giuslavorista nonché ex-parlamentare di PCI, PD e Scelta Civica.

In conclusione, si può affermare che il settore della logistica nel suo complesso è segnato da una serie di sviluppi e conflitti che lo rendono estremamente significativo da molti punti di vista. Se le indicazioni suggerite dai saggi citati in questa introduzione verranno confermate anche da quanto avverrà in Italia nei prossimi anni è una questione che a nostro parere andrebbe analizzata con ricerche sul campo. Per questo riteniamo che, per quanto ridotta e con i limiti che verranno evidenziati nel capitolo seguente, il nostro lavoro sia comunque significativo e possa essere interessante per chi si occupa di questi problemi.

42. A questo proposito uno degli estensori del presente lavoro ricorda due episodi legati agli anni '50, cui Ichino si riferisce. A Piacenza l'avvento dei supermercati portò al fallimento dell'Unione Cooperativa. Oltre a rappresentare una forma democratica e al contempo economica rivolta ai "consumatori più poveri" che stanno tanto a cuore a Ichino, organizzava anche attività culturali e portava a prezzi economici i soci a vedere gli spettacoli del Piccolo Teatro di Strehler a Milano. Ora questo modello viene almeno in parte ripreso dai gruppi di acquisto, che mettono direttamente in contatto produttori e consumatori e verificano che le condizioni di produzione garantiscano standard accettabili dal punto di vista etico e ambientale. Negli stessi anni la lavoratrice domestica, assunta in regola e che si occupava dei lavori di casa, iniziò a chiedere anticipi sullo stipendio del mese successivo perché non andava più a fare la spesa nel negozietto del quartiere ma al supermercato, dove l'abbondanza di merci la portava a fare acquisti al di là delle sue possibilità economiche. È quanto racconta magistralmente Italo Calvino nell'episodio *Marcovaldo al supermercato* del suo omonimo romanzo.