



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 di: *Fondazione Roberto Franceschi ONLUS*

Sommario

Ringraziamenti	p.3
Introduzione	p.4
1. Contesto	p.6
2. Metodologia	p.8
3. Revisione della letteratura	p.12
4. Quale è stato l'impatto territoriale del settore logistico sulla Cittadella di Stradella?	p.14
5. Quali sono le caratteristiche del personale di magazzino	p.31
6. Quali sono le condizioni di lavoro nel settore del magazzinaggio logistico?	p.37
7. Qual è il ruolo del sistema cooperativo nel sistema logistico?	p.41
8. Conclusioni	p.44
Bibliografia	p.47

Ringraziamenti

Questo rapporto 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 per la realizzazione, le analisi e la redazione del capitolo 4, in particolare Simona Colucci, Jacopo Larenò Faccini e Paolo Maneo.

Per ulteriori informazioni sui temi trattati in questa pubblicazione rivolgersi all'indirizzo fondazione@fondfranceschi.it.

Questo rapporto è soggetto a copyright ma il testo può essere usato gratuitamente a fini di attività di campagne di opinione, formazione e ricerca, a condizione che venga citata integralmente la fonte. Il titolare del diritto d'autore chiede che ogni utilizzo gli sia notificato. Per l'utilizzo in altre pubblicazioni, la traduzione o l'adattamento deve essere richiesta un'autorizzazione: fondazione@fondfranceschi.it.

Si ringraziano CMA CGM, CEVA Logistics, GSL Srl, Filt CGIL, Fit CISL, UIL Trasporti, SiCobas, Comune di Stradella, i soci lavoratori 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 logistica, intesa come quell'insieme di conoscenze, pratiche, idee, persone, macchinari, aziende, mezzi e infrastrutture che spostano merci, ha acquisito negli ultimi venti anni sempre una maggiore rilevanza sia da un punto di vista prettamente economico che come argomento di dibattito pubblico. In termini economici, 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 euro¹. 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.

Oltre all'importanza prettamente economica, il settore logistico all'interno del nostro paese ha acquisito una sempre maggiore rilevanza anche all'interno del dibattito pubblico. Nelle loro narrazioni, i vari 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 tali descrizioni si aggiungono le narrazioni delle varie ondate di vertenzialità conflittuale che, a partire dal 2007, intralciano la circolazione di merci, talvolta culminando in eventi tragici come la morte dell'operaio Abd Elsalam Ahmed Eldanf⁴ nel 2016 e del sindacalista Adil Belakhdim⁵ nel 2021.

È all'interno di questo scenario che si colloca la presente ricerca. 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. In particolare, con questo studio ci poniamo come obiettivo quello di indagare alcune dinamiche territoriali e lavorative inerenti al settore logistico focalizzandoci su un caso singolo e circoscritto. Utilizzando come caso studio la Città del Libro di Stradella, cercheremo di *fotografare* le questioni territoriali e lavorative del magazzino logistico preso in esame. La presente ricerca ha dunque un obiettivo multiforme. Da un lato, indagheremo da un punto di vista urbanistico come si sia trasformato il territorio con la costruzione del magazzino della Città del Libro e quali sono stati gli impatti per il tessuto sociale e territoriale. Dall'altro lato, proporrò un'analisi che mirerà a riportare un quadro delle caratteristiche della manodopera di magazzino e la ricostruzione di percezioni e punti di vista di diversi attori circa gli standard lavorativi nel settore e del ruolo del sistema cooperativo nel settore logistico.

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>

È importante sottolineare che questa ricerca ha lo scopo di fornire una fotografia di un caso specifico in un contesto ben circoscritto, ricostruendo e raccontando in modo rigoroso – e cioè utilizzando il metodo dell’analisi scientifica - fenomeni legati al mondo logistico. I risultati di questa ricerca non possono dunque essere generalizzati al settore logistico italiano nella sua totalità. Quello che però può essere fatto è utilizzare le conclusioni a cui siamo arrivati in questo rapporto come spunto di riflessione per meglio comprendere da chi è costituito il personale addetto al magazzino considerato, quali sono le sue caratteristiche, nonché alcune dinamiche legate alla questione territoriale e lavorativa del mondo logistico e considerarne i punti di forza e le problematiche.

Questo report è stato strutturato nella seguente modalità: dopo una breve introduzione al contesto in cui abbiamo svolto la ricerca e spiegazione della metodologia utilizzata, abbiamo suddiviso il rapporto in 4 sezioni principali. Ogni sezione corrisponde ad una domanda di ricerca ed è divisa in sottosezioni in cui abbiamo cercato di dare una risposta alla domanda. La prima sottosezione corrisponde al contesto generale, in cui viene utilizzata la letteratura disponibile sull’argomento, mentre la seconda sottosezione utilizza i risultati della nostra analisi nel contesto specifico della Città del Libro per rispondere alla domanda di ricerca. Il report si conclude con la sezione finale delle *Conclusioni*, che ha lo scopo di riassumere e riflettere sui risultati ottenuti.



1. Contesto

Per avere una comprensione delle dinamiche sociali, lavorative e territoriali dei magazzini logistici nella RML, abbiamo individuato uno stabilimento specifico, la Città del Libro di Stradella, Pavia, che abbiamo utilizzato come caso studio per la presente ricerca. La Città del Libro di Stradella si presenta, infatti, come un caso particolarmente interessante, date le dimensioni dello stabilimento, la sua importanza in qualità di più grande magazzino di libri sul territorio italiano e per la sua storia peculiare.

Stradella è un comune italiano di 11.430 persone – secondo i dati ISTAT in relazione all’anno 2021⁶ - della provincia lombarda di Pavia. Nella città è collocato uno dei più grandi magazzini italiani⁷, nonché il più grande distributore di libri italiano⁸, la così chiamata Città del Libro. Il magazzino fu inaugurato il 18 ottobre 2010⁹. Con una dimensione di oltre 80.000 metri quadri, lo stabilimento movimentata ogni anno oltre 90 milioni di libri¹⁰: 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 resi¹¹.

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 AKNO Group (2010) *The “Città del Libro – Book City” is born in Stradella (Pv)*, 15 Ottobre 2010 <https://aknogroup.com/en/2010/10/15/the-citta-del-libro-book-city-is-born-in-stradella-pv/>

¹⁰ Logisticamente.it (2022) *Ceva inaugura la Città del Libro*, 25 febbraio 2022, https://www.logisticamente.it/Articoli/1913/ceva_inaugura_la_citta_del_libro/

¹¹ Ibid. Nota 8

La Città del Libro ha però avuto negli anni una storia un po' travagliata per quanto concerne le condizioni lavorative del proprio personale. A partire dal 2018, un'ondata di scioperi ha interessato il magazzino¹². I lavoratori hanno rivendicato turni di lavoro da 12 ore, contratti 'settimanali' rinnovati per anni, 200 ore di straordinari mensili, tra le varie cose¹³. La situazione è culminata nell'agosto del 2018, con l'arresto di dodici persone coinvolte nella cooperativa che gestiva il personale del magazzino con l'accusa di sfruttamento della manodopera e di frode all'erario nell'ambito di un'inchiesta condotta dalla procura di Pavia¹⁴. È dunque seguito un cambio di appalto delle attività di logistica ad un nuovo consorzio, con il conseguente trasferimento della manodopera impiegata.¹⁵ È importante notare che la presente ricerca non ha lo scopo di indagare vicende e contestazioni passate. Riteniamo, però, importante conoscere, seppur in linea generale, la storia del magazzino, in quanto ha avuto, inevitabilmente, un impatto sulle condizioni di lavoro attuali e le percezioni del personale, dei sindacati e dell'amministrazione pubblica, nonché la percezione reputazionale delle imprese impiegate. È per questo motivo che la storia del magazzino sarà parte integrante delle questioni che verranno affrontate e discusse con i soggetti di questa ricerca. Non vi sarà alcuno scopo di critica o di denuncia, ma si avrà l'obiettivo di comprendere meglio la situazione attuale.

¹² 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/>

¹³ D'Alessandro, M. (2018) 'Turni di 12 ore (7 euro l'ora) per raccogliere non pomodori, ma libri. Una storia', *Agenzia Giornalistica Italia*, 9 agosto 2018, https://www.agi.it/cronaca/braccianti_caporalato-4251649/news/2018-08-09/

¹⁴ Ibid. Nota 8

¹⁵ 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/>



2. Metodologia

2.1 Domande di ricerca

Con questo progetto vorremmo ottenere una cognizione, seppur limitata, del settore di magazzinaggio della logistica in termini urbanistici e sociali, chiedendoci quale sia l'impatto territoriale dei magazzini logistici, chi vi lavori dentro, quali siano le condizioni di lavoro secondo le prospettive dei diretti interessati e quale ruolo riveste il settore cooperativo all'interno della logistica. Per questo motivo abbiamo sviluppato un numero di domande di ricerca che hanno guidato l'indagine e l'analisi dei risultati. Le domande di ricerca sono, infatti, una o una serie di domande a cui un progetto di ricerca cerca di rispondere. Esse costituiscono le linee guida che strutturano l'intera ricerca, definendone gli scopi, i limiti, le modalità e gli oggetti dell'indagine. Qui di seguito, vengono riportate le domande a cui il presente progetto di ricerca ha cercato di rispondere:

- *Quale 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?*

2.2 I metodi di ricerca

La presente ricerca si è svolta nei mesi compresi tra gennaio e giugno 2022. Per raggiungere il suo obiettivo, la ricerca ha fatto uso del *mixed methods approach*, cioè una metodologia mista.

Per quanto riguarda l'inquadramento socio-urbanistico sul sistema logistico di Stradella, l'approccio metodologico presenta alcune peculiarità. In particolare, l'analisi socio-urbanistica si basa su una metodologia mista che affianca all'elaborazione di dati statistici e demografici – ISTAT, Agenzie delle Entrate, Open Data Regione Lombardia – sia analisi GIS (Geographic Information System) di dati spaziali – Geoportale Regione Lombardia, DusaF (Destinazione d'Uso dei Suoli Agricoli e forestali) – sia analisi interpretative di dati di natura cartografica come l'acquisizione e lettura qualitativa di immagini aerofotogrammetriche. Il campo di ricerca – il territorio di riferimento – viene preso in considerazione nelle diverse analisi a scale differenti, in particolare:

- scala vasta sovregionale 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.

Questa metodologia mista è 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.

Per quanto riguarda l'analisi socio-lavorativa della Città del Libro di Stradella, l'approccio metodologico si è basato su strategie quantitative e qualitative. Le strategie *quantitative* fanno uso di tecniche standardizzate di rilevazione e tecniche statistiche di analisi dei dati con il fine di indagare l'esistenza di regolarità e tendenze circa l'oggetto di ricerca. La popolazione di ricerca – e cioè l'insieme di soggetti o elementi che sono oggetto di ricerca – era costituita dall'insieme del personale addetto al magazzino della Città del Libro, 789 persone. Per raccogliere le informazioni sull'oggetto di ricerca, abbiamo utilizzato la tecnica dell'indagine campionaria sociale (*survey research*) e cioè la somministrazione di un questionario ad un campione rappresentativo della popolazione. In specifico, abbiamo adottato il seguente metodo:

- *Selezione preliminare degli aspetti concettuali da indagare*: gli elementi teorici da esaminare tramite questionari sono stati individuati tramite tre modalità. In primo luogo, si è svolto un incontro con due ricercatori i cui studi si sono focalizzati sugli aspetti sociali del settore logistico. L'incontro ha avuto lo scopo di provvedere un supporto nell'orientarsi all'interno della letteratura corrente ed avere una comprensione degli aspetti teorici importanti da

considerare nell'elaborazione dei questionari. In secondo luogo, si è condotta un'analisi della letteratura esistente sulla tematica della logistica, focalizzandoci specificatamente sulle ricerche di tipo sociale per identificare le tematiche principali affrontate così come le lacune di informazioni. In terzo luogo, si sono eseguite una serie di discussioni informali con alcuni membri direttivi del personale, nonché un sopralluogo del magazzino, che hanno anche permesso di conoscere meglio ed osservare il contesto di ricerca.

- *Elaborazione del questionario*: una volta selezionati i concetti chiave da indagare, abbiamo elaborato le domande con cui comporre il questionario, ispirandoci ai sondaggi del Benessere e Sostenibilità dell'ISTAT e a quelli dell'European Working Conditions Surveys sulla qualità del lavoro dell'agenzia Eurofound. Ne è risultato un questionario a domande chiuse, suddiviso in sette sezioni principali: dati generali sul lavoratore, dati generali sul lavoro, organizzazione del lavoro, percezione della precarietà, conciliazione vita-lavoro, condizione familiare, percorso casa-lavoro.
- *Estrazione casuale di un campione di casi individuali*: dalla popolazione di riferimento è stato estratto casualmente un campione di 99 membri del personale addetto al magazzino.
- *Elaborazione statistica dei dati*.

L'indagine quantitativa è stata seguita da un'indagine **qualitativa**, che prevede tecniche di analisi non standardizzate che prediligono le parole e profondità all'estensione e tipizzazione. Le strategie qualitative ricorrono ad un approccio interpretivista: tramite una serie di modalità di raccolta dati, tale approccio tende a comprendere l'oggetto di studio ricostruendo il senso e l'interpretazione attribuitogli dagli attori sociali. Nel caso della presente ricerca, sono state utilizzate due tecniche di ricerca qualitativa: interviste semi strutturate a membri dell'amministrazione locale e focus groups con il personale addetto al magazzino e rappresentanti sindacali. 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. In particolare, le tematiche affrontate erano incentrate su come si sia modificato il territorio e la società civile in seguito alla realizzazione di magazzini logistici a Stradella e quali siano state le conseguenze in passato ed attuali.
- *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.



3. Revisione della letteratura

La presente sezione fornisce una breve revisione della letteratura corrente sul settore della logistica. Lo scopo di questa sezione è quello di illustrare in che modo il tema della logistica sia stato affrontato e discusso nella letteratura accademica e dove si colloca la presente ricerca all'interno di questo dibattito.

3.1 Che cos'è la logistica

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 prodotti¹⁶. È interessante notare che il termine "logistica", che negli ultimi anni è diventato il focus di un numero crescente di ricerche, ha acquisito una molteplicità di significati. In particolare, Fana e Massimo identificano tre definizioni che sono state maggiormente utilizzate nella letteratura e che denotano tre diverse prospettive e livelli analitici con cui è stato utilizzato e declinato il termine logistica¹⁷. Vi è la definizione più ristretta che associa la logistica alle attività di trasporto, magazzinaggio e corrieri espressi e che viene principalmente utilizzata nelle statistiche ufficiali, come l'Istat. Vi è poi un secondo livello di definizione, più ampio, che fa riferimento all'insieme di attività finalizzate al

¹⁶ Grappi, G. (2016) *Logistica*, p.20

¹⁷ 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

movimento di merci sia nella fase di produzione che in quella di distribuzione finale. Per concludere troviamo il terzo livello, utilizzato dai *critical logistics studies*, in cui la logistica viene utilizzata come un concetto prismatico attraverso cui analizzare in maniera multidisciplinare il capitalismo contemporaneo, la globalizzazione e la sovranità¹⁸. La presente ricerca si colloca in un livello analitico intermedio, tra un'analisi più ristretta, che fa riferimento alla logistica come attività di movimentazione di merci, e una più ampia e critica, che concepisce la logistica come un paradigma attraverso cui comprendere vari aspetti del mondo contemporaneo. Se da un lato lo scopo di questa ricerca è modesto, ed è cioè quello di fornire una fotografia, uno spaccato 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. In questo rapporto, dunque, ci focalizzeremo sulla porzione di logistica dedicata al magazzinaggio, attraverso cui osservare e comprendere meglio alcuni aspetti sociali e territoriali che si sviluppano nel mondo logistico.

¹⁸ Ibid. Nota 17



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

4.1 Contesto generale

L'espansione della logistica negli ultimi vent'anni ha avuto un impatto notevole sul territorio italiano. La costruzione di grandi stabilimenti, i flussi di traffico del trasporto di merci e lo spostamento di persone che si recano a lavorare nei centri logistici sono alcuni dei fattori che hanno necessariamente modificato il suolo, le infrastrutture, l'ambiente e la rete sociale del luogo che ospita i magazzini della logistica. In particolare, lo sviluppo ed espansione della logistica ha avuto un ruolo decisivo nel ridimensionare la conformazione territoriale dell'area della valle del Po¹⁹. Questa *macroregione*, che comprende le province di Milano, Lodi, Piacenza, Pavia, Novara, Varese, Lecco, Como e Bergamo, viene identificata nella letteratura come la Regione Logistica Milanese (RML)²⁰. A partire dal 1990, l'espansione della logistica ha ridefinito la geografia dell'area, scardinando l'antonomia centro-periferia: si è passati da un insieme di città aventi nitidi confini con

¹⁹ Dallari, F. (2017) La Regione Logistica Milanese: infrastrutture, imprese e flussi di merci, Firenze, Milano: Thésis Contents s.r.l.

²⁰ Ibid. Nota 19

la campagna, ad un territorio con una diffusa urbanizzazione²¹. Dallari e Curi²² riportano che sul territorio della RML sono stati identificati oltre 800 siti logistici per un totale di oltre 12 milioni di metri quadri; rispetto alla rilevazione del 2009, i metri quadri di superficie coperta di magazzini sono più che raddoppiati, passando da 7 milioni di metri quadri a 12. Secondo la fotografia fornita dal Rapporto 2022 Consumo di Suolo del Sistema Nazionale per la Protezione dell'Ambiente²³, negli ultimi anni in Italia, una delle principali cause di incremento della superficie nazionale consumata è attribuibile alla logistica e alla grande distribuzione organizzata; tale consumo di suolo si concentra principalmente nelle regioni del Piemonte, Lombardia, Emilia-Romagna e Lazio. In termini di scelte di locazione, alcuni studi²⁴ 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 quelle pianificatorie del territorio. Dallari e Curi (p.21) parlano infatti di "zone logistiche spontanee", in riferimento al propagarsi di piccoli, medi ed anche grandi magazzini che si muovono con una logica indipendente rispetto al loro costituirsi nel territorio. Nella letteratura²⁵, vengono evidenziati un numero di fattori che guidano le scelte locative degli immobili logistici; in particolare vengono identificati le seguenti motivazioni:

- Costo del terreno: spesso viene sfruttata la riqualificazione di aree industriali dismesse o gli oneri di urbanizzazione garantiti dalle amministrazioni locali per la costruzione in aree verdi
- Presenza di bacini di manodopera a basso costo: i magazzini tendono ad essere costruiti in aree di periferia o regioni urbane dove ci sono tassi di disoccupazione rilevanti
- Accesso a vie di comunicazione, come strade, stazioni e snodi aeroportuali

Secondo Maggioni²⁶, con il *logistics sprawl* è venuta a mancare una pianificazione a livello locale e regionale che stabilisse dei 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 ambientale.

4.2 Risultati della ricerca nel contesto di Stradella

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

²¹ 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) 'Governare 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

²² 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

²³ SNPA (2022) *Consumo di suolo, dinamiche territoriali e servizi ecosistemici. Edizione 2022*, doc n.177/22. https://www.snpambiente.it/wp-content/uploads/2022/07/Rapporto_consumo_di_suolo_2022.pdf

²⁴ 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; Maggioni, A. (2016) 'La Regione Logistica Milanese', *Economia e Sostenibilità*, 18 novembre 2016

²⁵ 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; Maggioni, A. (2016) 'La Regione Logistica Milanese', *Economia e Sostenibilità*, 18 Novembre 2016

²⁶ Maggioni, A. (2016) 'La Regione Logistica Milanese', *Economia e Sostenibilità*, 18 novembre 2016.

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.

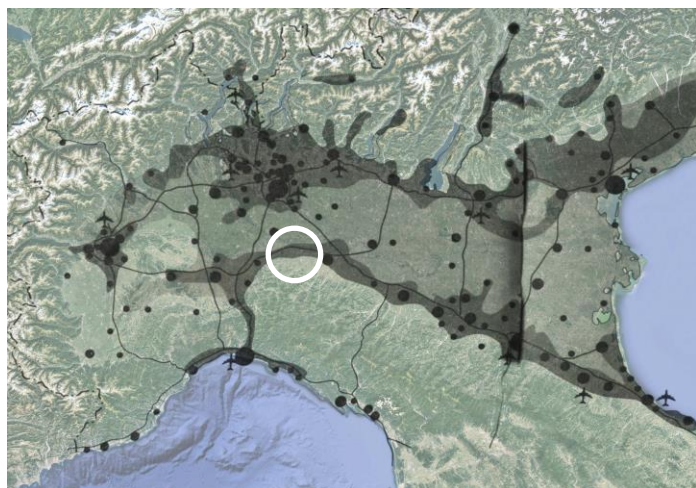


Figura 1: rappresentazione schematica della "megalopoli padana", il sistema urbano che si sviluppa lungo le dorsali pedemontane (da "Megalopoli Padana", E. Turri)

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 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, non supportati con adeguati servizi per far fronte ad una trasformazione del territorio così repentina.

4.2.1 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.



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

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.

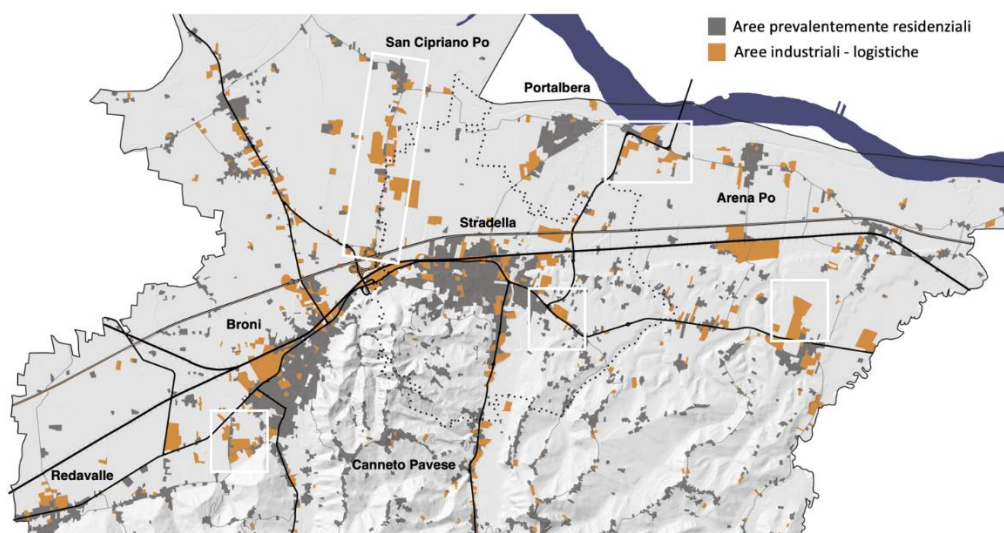


Figura 3: 2007 – Fonte dati: Regione Lombardia, DUSAF

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.

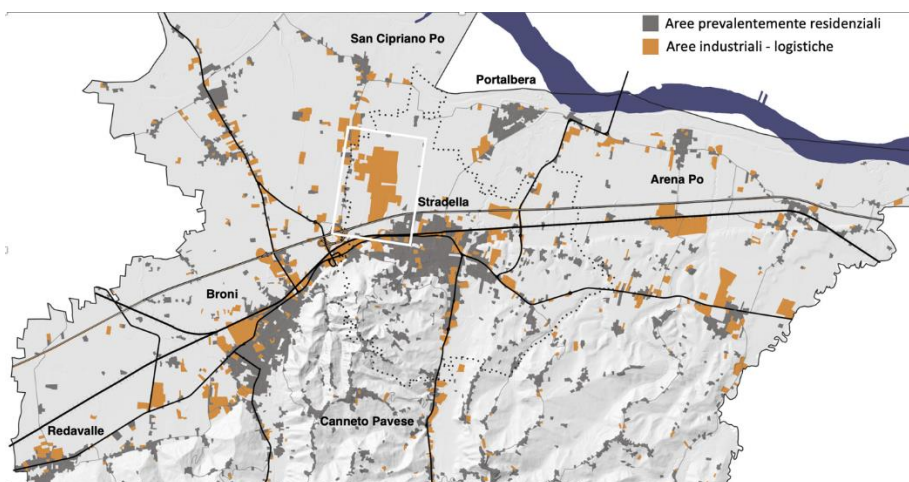


Figura 4: 2015 – Fonte dati: Regione Lombardia, DUSAF

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.

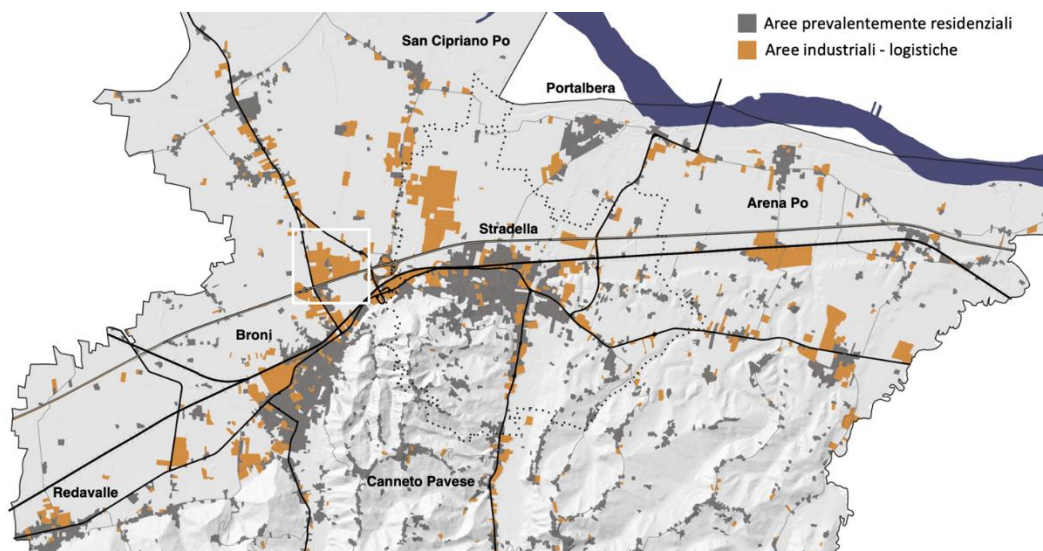


Figura 5: 2020 – Fonte dati: Regione Lombardia, DUSAF

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.

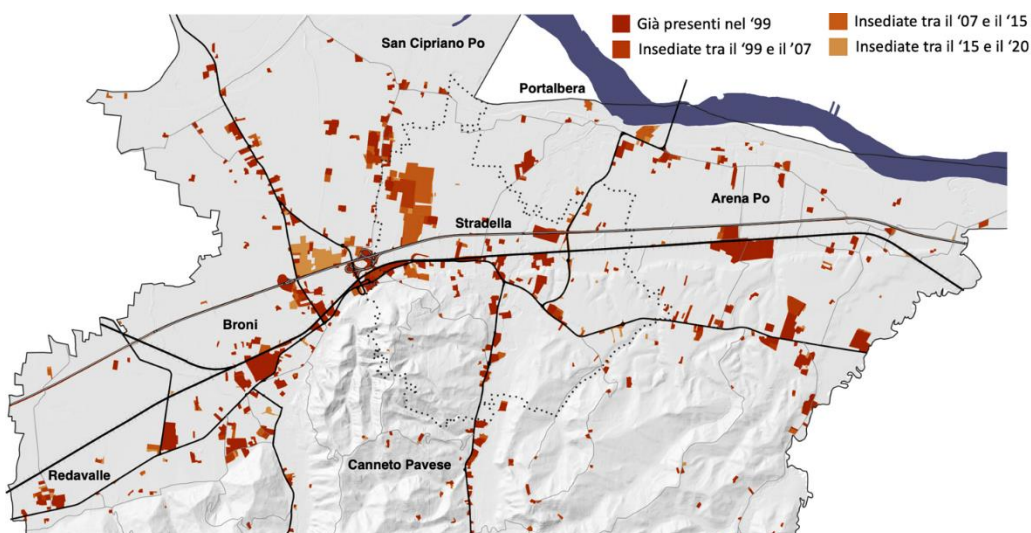


Figura 6: Evoluzione storica sinottica delle aree industriali e logistiche a Stradella – Fonte dati: Regione Lombardia, DUSAF

Dalla carta sinottica dell'evoluzione storica è interessante in particolare notare una caratteristica delle dinamiche di espansione del sistema logistico – produttivo: se fino agli anni 2000 le scelte localizzative erano prevalentemente legate al sistema ferroviario e alle 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

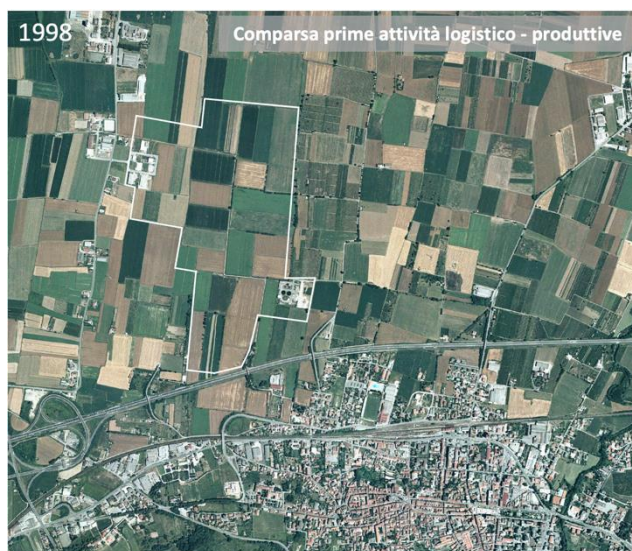
movimentazione delle merci legate al ferro, a favore di un trasporto su gomma più economico e flessibile ma con ricadute ambientali e territoriali notevolmente più pesanti.

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



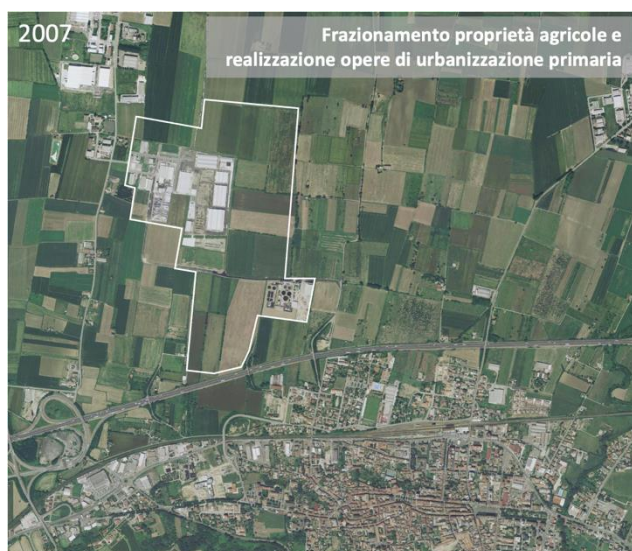
Fonte Dati: Regione Lombardia, Ortofoto

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.



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.



Fonte Dati: Regione Lombardia, Ortofoto



Se fino al 2007 le espansioni risultano essere graduali 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).



Fonte Dati: Regione Lombardia, Ortofoto



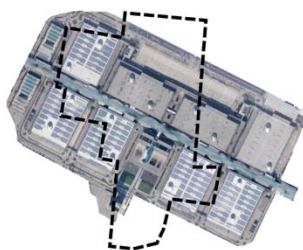
4.1.3 Confronti dimensionali

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.



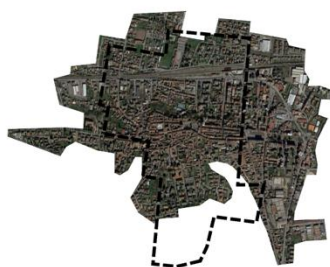
Piastra Logistica



Area Expo, Milano



Piazza San Pietro, Vaticano



Macchia urbana, Stradella



Città Proibita, Pechino

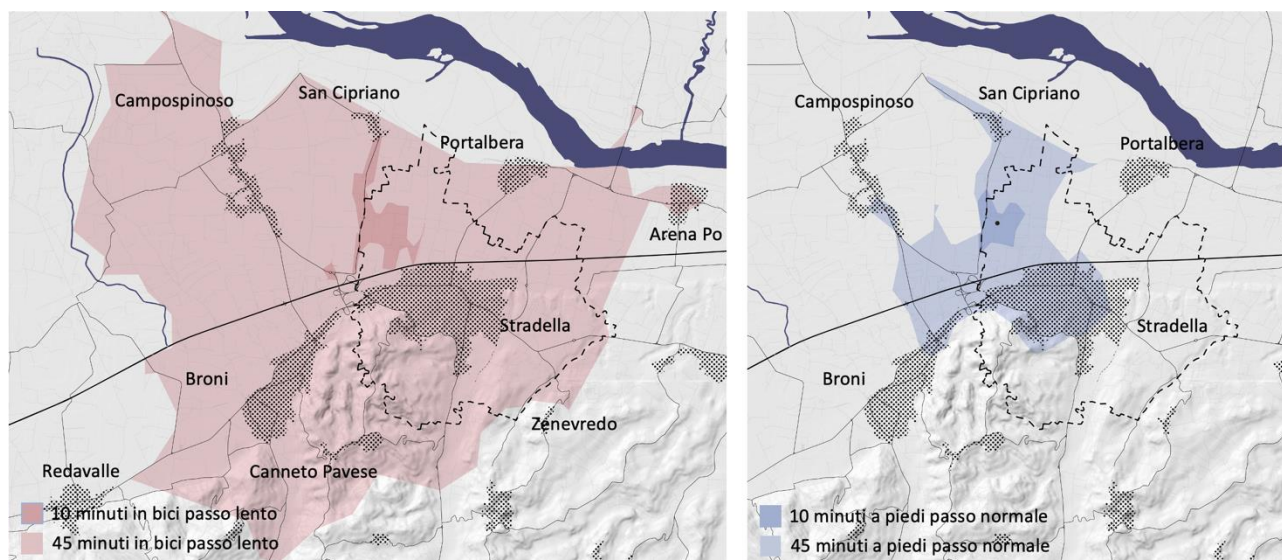


Centro Storico, Siena

4.1.4 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.

4.1.5 Mobilità lenta: raggiungibilità della Città del Libro



Fonte Dati: Regione Lombardia, Geoportale - Elaborazione propria

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 logistica 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.

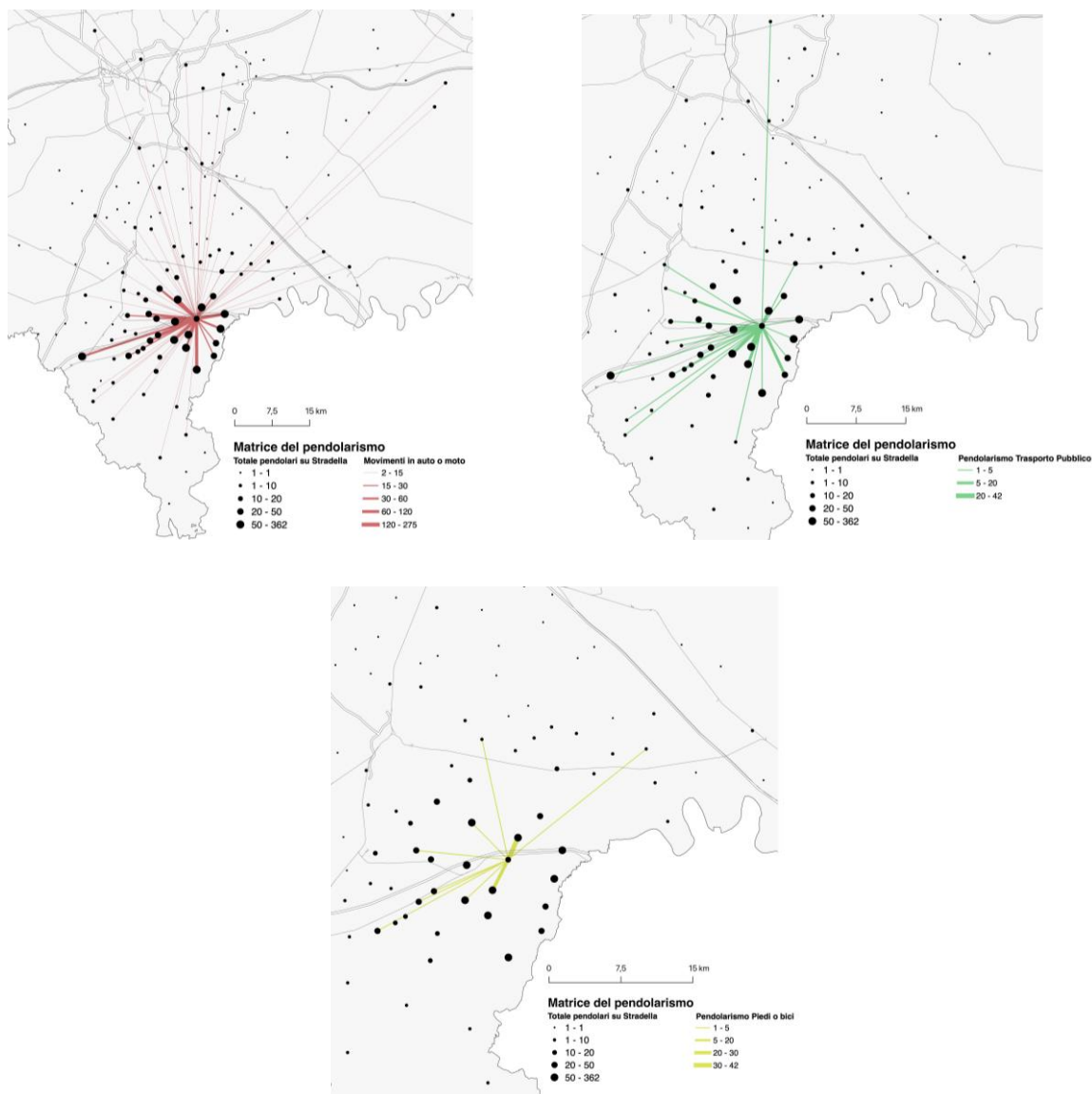
Il risultato dell'analisi mostra come l'impianto sia solo parzialmente raggiungibile attraverso sistemi di mobilità lenta, nonostante una forte prossimità con i centri abitati. Le analisi infatti mettono in luce come la A21 sia una barriera rilevante per l'accessibilità dai comuni maggiori posti sul 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.

4.1.6 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 statistico²⁷, ma può essere utile per mettere in luce alcune ipotesi rispetto alla relazione tra il polo e i sistemi urbani di prossimità. La

²⁷ Si veda Matrice O/D 2020 distribuito nel portale OpenData di Regione Lombardia

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.



Fonte Dati: Regione Lombardia, Matrice Origine-Destinazione 2020

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 Piacenza²⁸.

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.

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

28 i flussi extraregionali non sono rappresentati in cartografia

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.

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, attraversata 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).

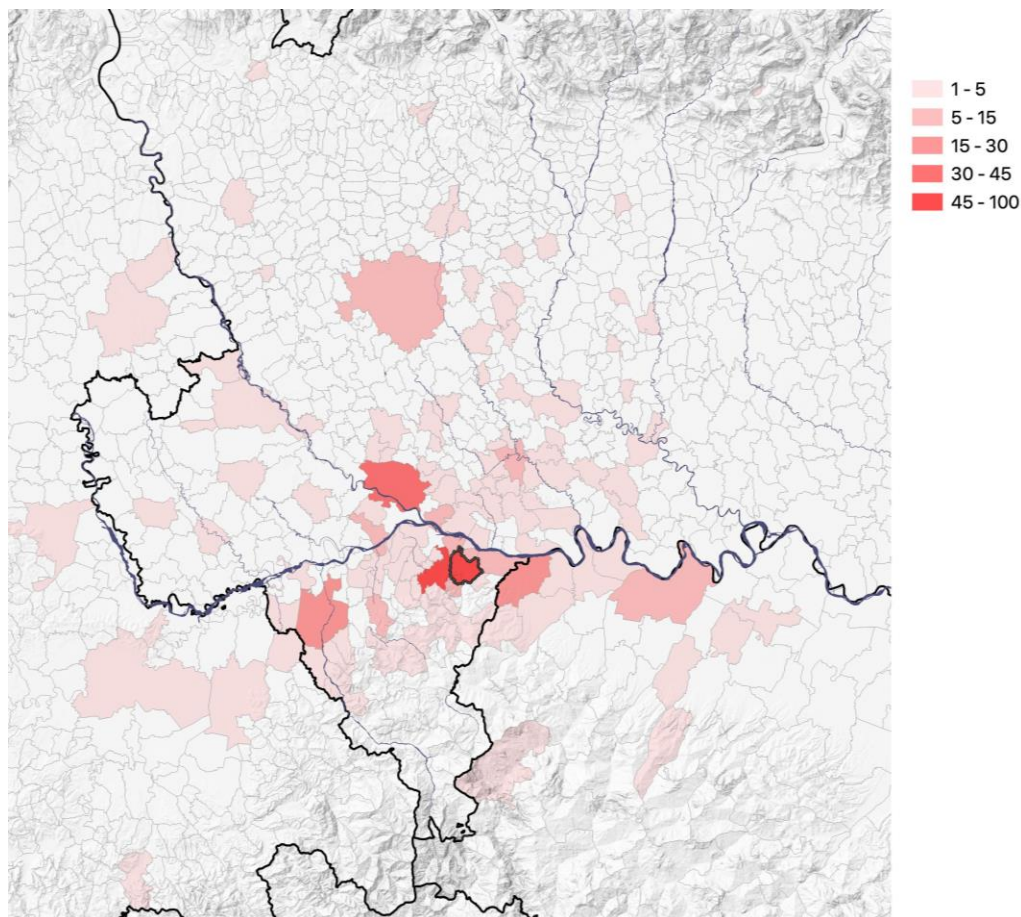
4.1.7 Provenienza degli addetti della Città del Libro

L'analisi del database anonimizzato dei lavoratori e delle lavoratrici²⁹ della Città del Libro ha permesso di mettere in relazione i dati statistici precedenti con gli effettivi domicili, e quindi con le

²⁹ Il dato riguarda unicamente il personale impiegato con contratti stabili all'interno dell'impianto e non considera dunque il personale stagionale.

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%.

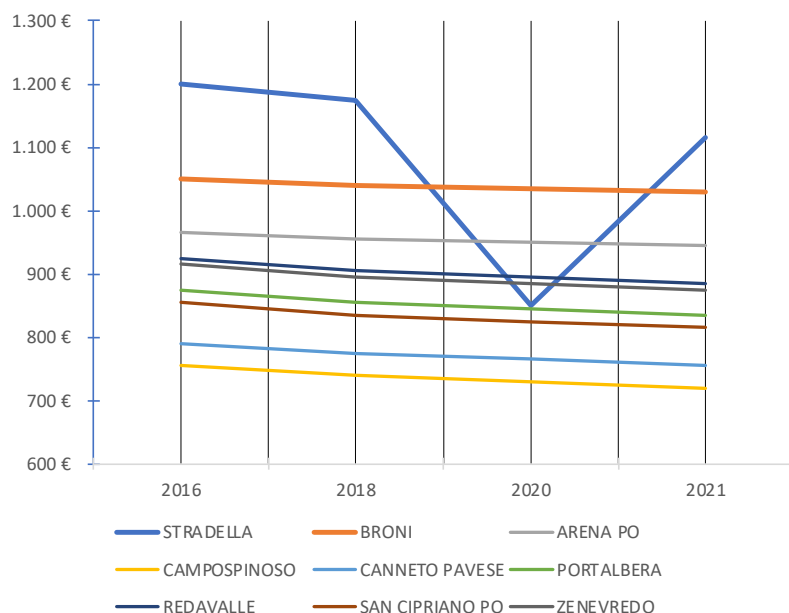
Molto rilevante anche la provenienza da comuni di medio-grandi dimensioni di prossimità come Pavia (5,7%) e Voghera (4,3%), mentre tra i comuni limitrofi emergono Castel San Giovanni e Campo Spinoso.



Fonte Dati: Database proprio

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.

4.1.7 Lo stato del Mercato Immobiliare nel bacino di accessibilità degli addetti



Fonte Dati: Agenzie delle Entrate, OMI 2016-2021

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 - 2021³⁰ i valori immobiliari dell'area hanno visto una costante svalutazione in tutti i comuni dell'ambito. 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 €

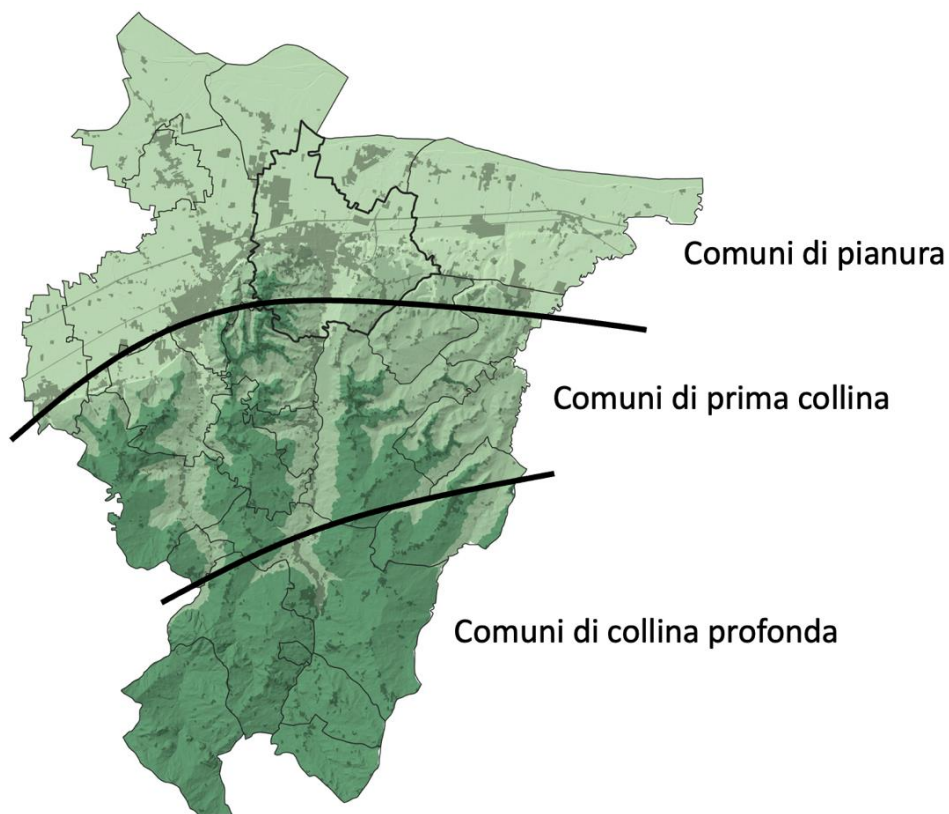
*Distanza calcolata a partire da grafo stradale accessibile a bici e pedoni

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

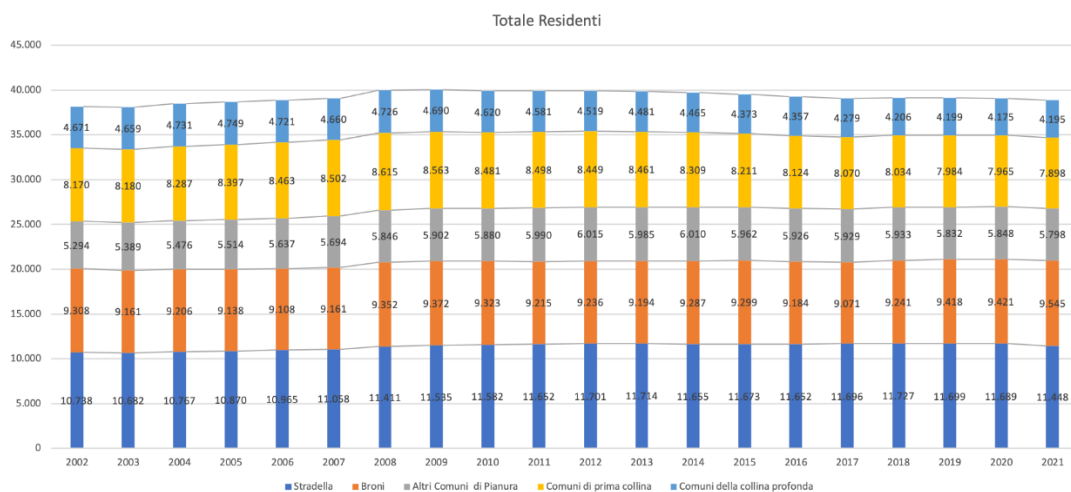
³⁰ Il periodo di riferimento è dovuto alle modalità con cui OMI fornisce i dati ad enti terzi per cui non è stato possibile analizzare gli andamenti negli anni precedenti. I dati presentati sono stati rilevati nel 2016-2018-2020-2021

8.1.8 Letture 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 e 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.



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

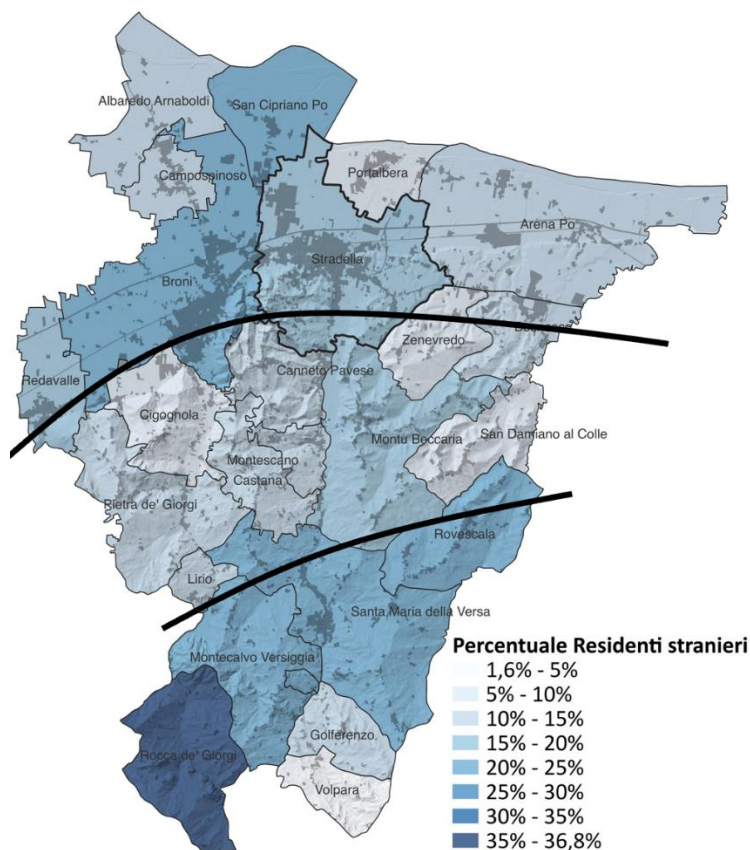
Il primo grafico riportato mostra una dinamica particolarmente rilevante per il territorio in analisi: mentre i comuni di pianura vedono un generale aumento della popolazione insediata, +5,7% negli ultimi 20 anni, i comuni di prima collina e di collina profonda vedono una progressiva diminuzione demografica 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. 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.



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

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

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.



5. Quali sono le caratteristiche del personale di magazzino?

5.1 Contesto generale

Nella letteratura corrente, abbiamo riscontrato una carenza di dati specifici che ci illustrano le caratteristiche della forza-lavoro impiegata nei magazzini della logistica. Vi sono, infatti, un numero importante di studi che analizzano le forme di sfruttamento lavorativo³¹, le lotte sindacali³² e, più in generale, le tendenze strutturali e di mercato della logistica e magazzinaggio³³; tuttavia pochi sono gli studi che ci informano circa le caratteristiche di chi sta dietro e rende possibile la movimentazione e organizzazione delle merci. A nostro parere, avere una conoscenza delle qualità della manodopera di magazzino è cruciale per comprendere il sistema di magazzinaggio logistico sul territorio italiano. Qui di seguito, riassumiamo le informazioni sulle caratteristiche dei lavoratori che siamo riusciti a identificare, nonostante la carenza d'informazioni.

Secondo i dati del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, 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 2019³⁴. Nella letteratura viene infatti

³¹ Brusciagioni, L. e Cagioni, A. (2016) *Logistica e sfruttamento lavorativo: un'indagine del territorio fiorentino*, CAT cooperativa sociale, Firenze

³² 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/>

³³ Osservatorio Contact Logistics (2020) *Contract Logistics: dall'emergenza le basi per un nuovo futuro*, Politecnico di Milano, novembre 2020, <https://www.osservatori.net/it/prodotti/formato/report/contract-logistics-emergenza-basi-nuovo-futuro-report>

³⁴ 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>

evidenziato un importante ricorso a risorse umane nell'ambito dello stoccaggio, nonostante la sempre più avanzata evoluzione tecnologica³⁵.

In termine di genere, alcune ricerche³⁶ riportano come il settore logistico sia prevalentemente maschile. In particolare, secondo il report di PoliS-Lombardia³⁷, 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 Roggero³⁸ 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%. Altre interessanti caratteristiche che sono state evidenziate nella letteratura riguardano il titolo di studio degli occupati nel settore trasporti e magazzinaggio. Secondo i dati di PoliS Lombardia³⁹, 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 (23,8%).

5.2 Risultati della ricerca nel contesto di Stradella

In termini di caratteristiche del personale di magazzino, abbiamo trovato una manodopera eterogenea per quanto riguarda la provenienza e il genere. Sono emerse anche altre caratteristiche interessanti, riguardanti l'età, il titolo di studio ed il radicamento nel territorio italiano.



³⁵ Galasso, G. et al. (2019) 'Salute e sicurezza dei lavoratori della logistica: un approfondimento nell'area torinese', *Prevenzione in Corso* (6), p.1-13

³⁶ 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.

³⁷ 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-mLwl7kR

³⁸ Curcio A., Roggero G., (2013) 'La precarietà della logistica. Composizione, sciopero, scommesse', *Quaderni di San Precario*, 5, Milano, pp. 141-158

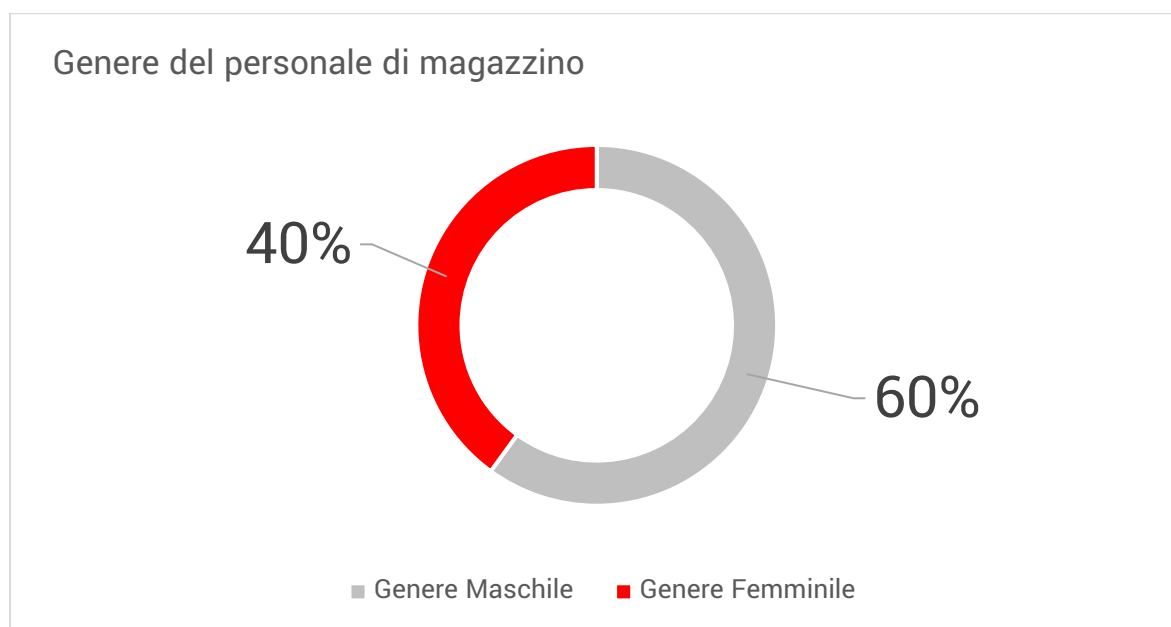
³⁹ Curcio A., Roggero G., (2013) 'La precarietà della logistica. Composizione, sciopero, scommesse', *Quaderni di San Precario*, 5, Milano, pp. 141-158

³⁹ Ibid. Nota 37

In generale, mentre alcuni dati confermano le tendenze evidenziate nella letteratura, altri sono anacronistici o nuovi rispetto a ciò che è stato riscontrato negli studi precedentemente fatti. Queste informazioni sono importanti perché ci permettono di comprendere meglio il settore del magazzinaggio logistico, cogliendone, tra le varie cose, anche le direzioni future.

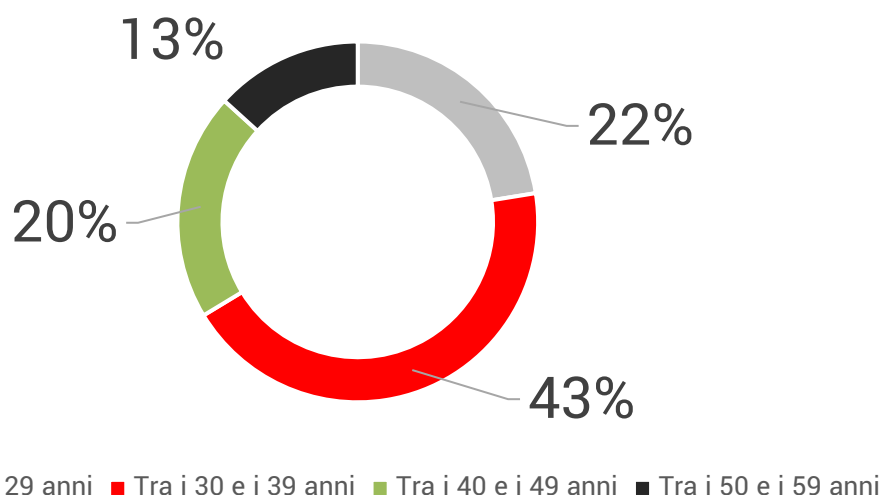
Per quanto riguarda la provenienza del personale di magazzino, presso la Città del Libro possiamo trovare una manodopera il cui paese di origine è piuttosto vario. Come riscontrato nella letteratura, vi è una maggioranza di personale straniero, 79% contro un 21% di personale nato in Italia.

La maggior parte dei lavoratori nati fuori dall'Italia proviene dall'Est Europa (soprattutto Albania e Ucraina). Possiamo poi trovare una quantità consistente di lavoratori provenienti da Perù e Pakistan. Si tratta però di un personale radicato da anni sul territorio italiano, con il 66,7% che ha vissuto più di 10 anni in Italia. Questo dato spiega anche come mai la maggior parte delle persone abbia un buon livello di italiano: il 93% del personale dichiara di essere sia in grado di leggere, scrivere e parlare in lingua italiana. L'occorrenza di una forza-lavoro che sia in grado di comprendere la lingua italiana ci è stata infatti segnalata dai responsabili dello stabilimento come una caratteristica fondamentale per essere assunti, data la necessità da parte del personale di comprendere istruzioni in italiano e comunicare. In termini di genere, si rimane anche qui in linea con altre ricerche svolte nel settore logistico sopramenzionate: alla Città del Libro troviamo una componente maggioritaria di personale maschile (60%).



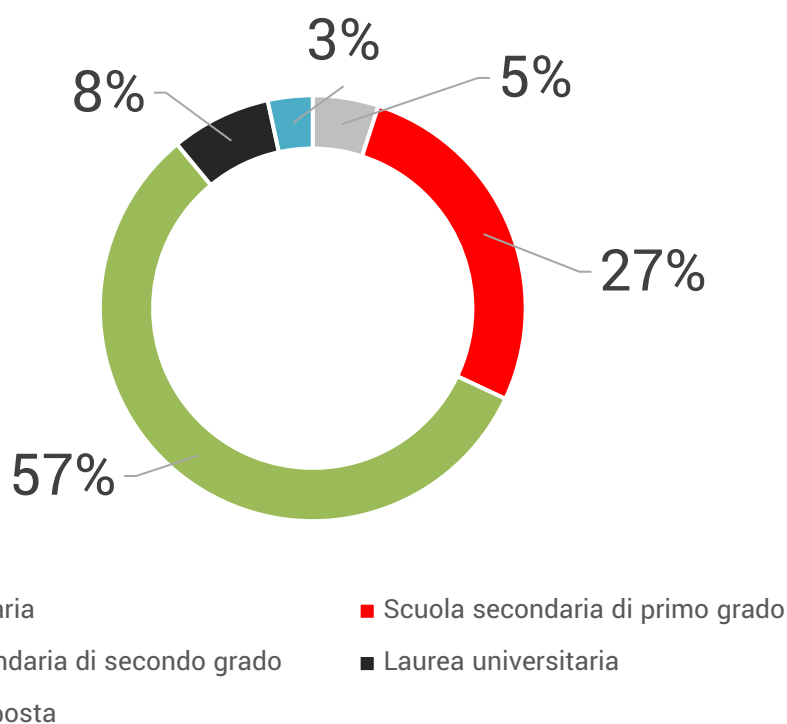
Nonostante ciò, la componente femminile è rilevante (40%); considerando l'ambiente lavorativo nettamente maschile descritto dalla letteratura, ci sembra un dato significativo, che sottolinea il carattere più eterogeneo del magazzino. Dal punto di vista dell'età, abbiamo trovato un personale composto 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



In termini di 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.

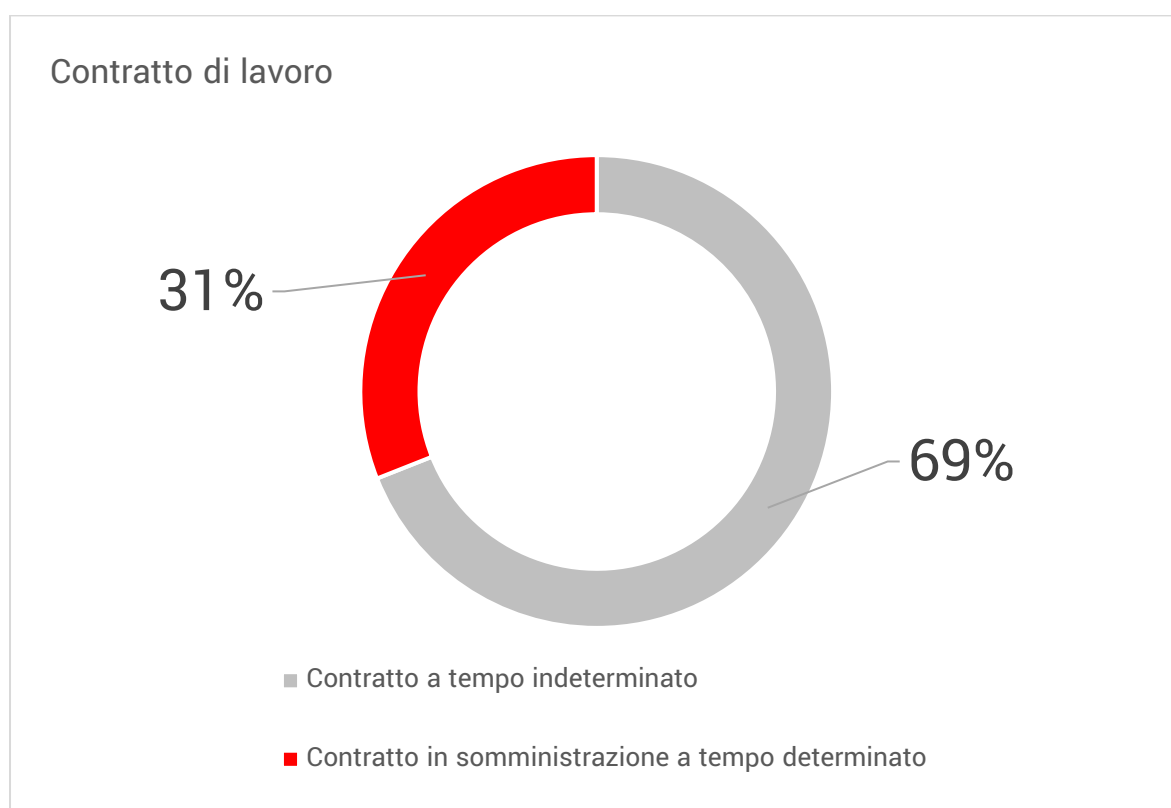
Istruzione



La maggioranza del personale, e cioè l'89%, aveva già svolto un lavoro prima di quello presso la Città del Libro. Ciò che li hanno spinti ad andare a lavorare presso il magazzino riguarda diverse

motivazioni, ma è possibile individuare due filoni principali a seconda che si tratti di lavoratori stranieri o italiani. Per i lavoratori di origine stranieri i motivi principali vengono identificate nella necessità di spostarsi in un luogo con un tenore di vita migliore (29%) e per avvicinarsi ad un membro della propria famiglia (23%). I lavoratori di origine italiana riportano il bisogno di spostarsi in un luogo con uno stile di vita migliore (23%), similmente ai lavoratori stranieri, e identificato nel pagamento maggiorato presso la Città del Libro una motivazione principale per andare a lavorare nel magazzino (23%).

Per quanto riguarda 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.



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. La percentuale di lavoratori non viaggianti che hanno un contratto di somministrazione presso la Città del Libro rimane, comunque, all'interno del limite consentito dal CCNL Trasporti e Logistica, e cioè quello del 35% a trimestre. Per quanto riguarda

l'orario di lavoro, diversamente dagli orari illimitati all'interno di alcuni stabilimenti documentati nella letteratura, il contratto del personale di magazzino prevede 40 ore di lavoro a settimana per 5 giorni. A questi possono essere aggiunte ore di straordinari che vengono svolte solo se i lavoratori stessi danno la propria disponibilità. In termini di pause e riposi, durante il turno di lavoro è concessa una pausa di 30 minuti e almeno 24 ore consecutive di riposo settimanale.



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

6.1 Contesto generale

Per quanto riguarda le condizioni di lavoro nel settore logistico, la letteratura sull'argomento è molto più ampia rispetto a quella sulle caratteristiche del personale di magazzino. In particolare, possiamo trovare un numero importante di ricerche⁴⁰ che descrivono le condizioni di sfruttamento lavorativo all'interno di diverse imprese e cooperative operanti nell'ambito della logistica. Secondo Benvegnù e Cuppini⁴¹, 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, 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 tredicesima⁴². Un ulteriore fattore di preoccupazione che emerge dalle ricerche svolte nell'ambito delle condizioni di lavoro riguarda il controllo esercitato sul personale: Allamprese

⁴⁰ 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

⁴¹ 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/>

⁴²Ibid. Nota 41

e Bonardi⁴³, ad esempio, illustrano come 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 lavoro.

6.2 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. Secondo quanto affermato da un delegato sindacale, "adesso, se noi dobbiamo paragonare la Città del Libro tra quello che era e quello che è adesso ci sta un abisso". L'abisso, l'immensa profondità di cui parla l'intervistato, si riferisce alla svolta che c'è stata nel magazzino in termini di 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. "Sicuramente è cambiato l'orario di lavoro, adesso abbiamo degli orari prestabiliti. Prima l'orario di fine era FS - Fine Servizio - e non si sapeva quanto avremmo lavorato" ci ha raccontato un membro del personale di magazzino. Tali orari di lavoro erano estenuanti, non solo fisicamente, ma anche psicologicamente: "Io non ce la facevo [...] Sono tornata a casa un giorno e piangevo" riferisce un nostro interlocutore. Con il cambio di conduzione, la giornata viene suddivisa in tre turni che presentano orari prestabiliti. Il personale deve generalmente prestare servizio per la durata di 8 ore a giornata lavorativa. Relativamente agli straordinari, sono i lavoratori stessi a dare la propria disponibilità, dato già emerso nei questionari. "Adesso facciamo i turni, quindi facciamo 8 ore e basta. Se poi vuoi fare gli straordinari te lo chiedono: se vuoi farli li fai se no, no. Prima lavoravamo 12 o 13 ore al giorno e ti obbligavano anche a farlo".

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, nonostante avessero una condizione familiare che richiedeva di essere disponibile in alcuni momenti specifici della giornata – ad esempio portare il/la figlio/a a scuola. Successivamente, attraverso una contrattazione di secondo livello con i sindacati, è stato reso possibile per le madri single richiedere un orario ridotto: "Tramite un accordo sindacale, le madri single hanno la possibilità di scegliere il turno a loro più conveniente. Hanno la facoltà di decidere o di fare il turno normale (8-17) o un turno ridotto. Questo è il risultato di un accordo, non è una legge" ci ha indicato un delegato sindacale. Una nostra interlocutrice ha così spiegato come funzioni per lei l'orario ridotto per le madri single: "Io, per esempio, faccio mezz'ora di meno ogni

⁴³Ibid. Nota 36

giorno. Perché io ho chiesto di fare [...] giornata [e cioè il turno ridotto] perché devo portare mia figlia all'asilo dove fa pre-scuola, inizia alle 7:30, e la devo prendere alle 16:30. [...] Quindi, ho chiesto giornata e loro [la direzione] hanno detto sì, ti veniamo incontro, ti lasciamo fare giornata". Si tratta, dunque, di un'agevolazione cruciale per i genitori lavoratori che non hanno la possibilità di essere supportati da altre persone nella gestione dei figli. Inoltre, la disposizione è risultato della contrattazione di secondo livello tra cooperativa e sindacati, indicando 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. Nelle parole di uno dei nostri interlocutori, "è migliorato anche il rapporto con i referenti e i capi. Prima era un po' più teso, non ci si poteva parlare, ora ci si può parlare".

Infine, in termini di tracciamento del lavoro, abbiamo constatato che, nonostante il lavoro del personale venga rilevato tramite dei macchinari, i lavoratori non sembrano essere sottoposti a pressioni in caso rallentamento del ritmo. Così, hanno riferito dei lavoratori con cui abbiamo discusso:

Lavoratore 1: "C'è la macchinetta, noi lo sappiamo quanti libri spostiamo. Non dicono nulla se rallentiamo".

Lavoratore 2: "Fino ad adesso non è mai successo".

Lavoratore 3: "Se ci stai tanto, giustamente te lo devono dire".

Lavoratore 4: "Ma un giorno lo lasciano passare".

Anche un delegato sindacale ci ha spiegato che "tutto è tracciato"; tuttavia non gli risulta che i superiori "misurino o chiedano spiegazioni per un rallentamento" dal momento che sarebbero facilmente attaccabili da un punto di vista sindacale.

Nell'insieme, è emerso che il contesto totalmente mutato rispetto a qualche anno fa: "ora, se bisogna parlare delle maternità o se qualcuno si rifiuta di andare a lavorare o a livello economico non c'è niente da dire. Nel senso che la legge viene rispettata", ci è stato riferito da un delegato sindacale.

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. Come ci è stato segnalato da un delegato sindacale "le cooperative generalmente iniziano a pagare dal quarto giorno [di malattia] e non pagano i primi tre giorni. Noi [sindacati] abbiamo fatto un accordo che per 12 giorni all'anno, la cooperativa paga anche i primi tre giorni di malattia". Più specificatamente, la malattia "è pagata al 100%, con il 75% che viene pagato subito e il 25% che viene accantonato dall'azienda. A fine anno si fanno le statistiche dei più assenteisti e meno assenteisti e si dà il premio alle persone che hanno fatto meno assenza. Ogni addetto prende dei punteggi in base al numero di assenza che ha fatto e il 25% di tutte le malattie che è stato precedentemente accantonato viene distribuito ai meno assenteisti. L'azienda non tiene niente, viene redistribuito come premio presenza a tutti i maggiori presenti in base ai parametri" ci ha spiegato un responsabile di magazzino. Tuttavia, parte del

personale intervistato sembra non avere ben chiaro come funziona il pagamento della malattia. Riportiamo di seguito una conversazione emblematica tra lavoratori magazzinieri, sviluppatasi nel momento in cui è stato chiesto come viene retribuita la malattia.

Intervistato 1: “È dal terzo giorno in poi [che viene pagata la malattia] perché i primi due non te la pagano”

Intervistato 2: “Non l’ha capito nessuno come la pagano la malattia”

Intervistato 3: “Adesso hanno fatto un incontro, però non so. Dicono che dal primo giorno pagano il 75%, poi se non fai malattia tutto l’anno, ti danno un premio, non so”

Intervistato 4: “Io non lo so”

Intervistato 5: “Io nemmeno ho capito”

Dalle nostre conversazioni emerge, dunque, che il personale di magazzino non ha ben chiaro come funziona la retribuzione della malattia e le decisioni che sono state prese a riguardo. Ciò potrebbe indicare la necessità di un cambiamento nel tipo di comunicazione per rendere i soci lavoratori più consapevoli dei benefici di cui possono godere e delle decisioni che vengono prese circa il loro lavoro. Una seconda problematica che ci è stata segnalata riguarda le temperature che vengono raggiunte in estate e inverno nel magazzino, che rendono il lavoro difficile da essere svolto. Di seguito riportiamo un estrapolato di una conversazione che abbiamo avuto con il personale di magazzino.

Intervistato 1: “Io vorrei dire che d’estate fa troppo caldo [...]”

Intervistato 2: “Sì, ma d’inverno è peggio. Ci sono giorni in cui non si può veramente lavorare. Nel periodo di Natale non si riesce a fare niente è una cosa allucinante”.

Intervistato 3: “A me il freddo di tutti questi anni va bene, ti mantiene giovane, ma fino a un certo punto. Poi arriva un momento in cui le ossa ne risentono. Io ho freddo e ho male alle ossa e me lo porterò avanti per tutta la vita”.

Intervistato 4: “Il freddo e l’umidità ti entrano nelle ossa ti fanno diventare le dita bianche. Sono già tre anni che mi succede, io prima non soffrivo di questa roba qui. C’è gente che va in bagno per scaldarsi, sono condizioni lavorative insopportabili”.

Da questa conversazione emerge che il problema delle temperature che vengono raggiunte in particolari momenti dell’anno, soprattutto in inverno, all’interno del magazzino è molto sofferto dai lavoratori, i quali talvolta fanno fatica ad operare per questo motivo. Tuttavia, come ci è stato indicato dai delegati sindacali, il problema delle temperature è una questione comune ai grandi magazzini logistici, date le ampie dimensioni degli stabilimenti. In specifico, ci è stato riferito che:

Intervistato 1: “Il problema grosso in tutte le logistiche è il riscaldamento che non c’è. A volte fa più freddo che fuori. Per la gente che fa la notte – a volte la notte va sottozero - non è facile lavorare in quelle condizioni, è normale che la gente si ammali di più”.

Intervistato 2: “Abbiamo cercato una soluzione a quella del freddo, cioè quella di fare delle pause aggiuntive se la temperatura supera una certa soglia. D’estate è l’opposto. Certamente non è facile riscaldare un ambiente di quelle dimensioni, tutte le logistiche italiane sono così”.



7. Qual è il ruolo del sistema cooperativo nel sistema logistico?

7.1 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 esterne⁴⁴. Questo processo di esternalizzazione della movimentazione delle merci ha avuto come conseguenza la nascita di un numero, negli anni sempre più incrementale, di cooperative. Secondo Fana e Massimo⁴⁵, 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 catena⁴⁶.

Cuppini e Pallavicino⁴⁷ spiegano che la legge di riferimento oggi in materia di cooperazione è la 142-2001, che sancisce il rapporto mutualistico tra soci delle cooperative come prestazione di attività lavorative. Secondo la legge, i soci concorrono alla direzione dell'impresa, partecipano all'elaborazione di programmi di sviluppo e contribuiscono alla formazione di capitale sociale. La

⁴⁴ Ibid. Nota 27

⁴⁵ Ibid. Nota 17

⁴⁶ Ibid. Nota 18

⁴⁷ Ibid. nota 28

legge chiarisce che il socio ha con la cooperativa sia un rapporto associativo che uno di lavoro. Tuttavia, diversi autori hanno sottolineato come nel mondo del facchinaggio-logistica, il rapporto mutualistico che tale legge sancisce è stato spesso violato⁴⁸. 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 etici⁴⁹. 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 caporalato⁵⁰. Fana e Massimo⁵¹ sostengono che la diffusione di cooperative spurie nel settore logistico sia relazionata al fatto che, a livello legislativo, le cooperative godono di uno statuto speciale riconosciuto dalla legge e dall'amministrazione in termini di trattamento fiscale, previdenziale, finanziario e di diritto del lavoro. Queste agevolazioni sono state utilizzate in passato per dar vita a cooperative di comodo.

7.2 Risultati della ricerca nel contesto di Stradella

Come è stato discusso nella sezione relativa all'analisi della letteratura, il sistema cooperativo nel contesto logistico ha una storia travagliata. Nonostante lo scopo sociale ed il valore mutualistico che stanno alla base del concetto di cooperativa, vi sono state circostanze nel sistema logistico in cui vi è stato un utilizzo delle agevolazioni riservate al cooperativismo per dar vita a cooperative di comodo o spurie. L'attuale gestione del magazzino della Città del Libro, tuttavia, 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. Come ci è stato confermato da un delegato sindacale, "questa è una delle poche cooperative fa quello che è previsto". In particolare, oltre ad avere stipulato con i sindacati dei benefici per i lavoratori che eccedono le provvisori 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 redistribuisce i dividendi. Si tratta di fattori importanti, che ci mostrano come la cooperativa sia in linea con i valori mutualistici e la legge che vi stanno alla base. Nonostante questo impegno, ci sono delle problematiche che abbiamo riscontrato su questo fronte. 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. Riportiamo di seguito una porzione di conversazione avuta con il personale di magazzino in merito al problema:

Intervistato 1: "L'azienda le fa [le riunioni dei soci] ma magari il sabato o la domenica alle 6.30 del mattino, sinceramente io non ci andrei"

⁴⁸ 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/>; Brusciaglioni, L., Cagioni, A. (2016) Logistica e sfruttamento lavorativo: un'indagine del territorio fiorentino, CAT cooperativa sociale, Firenze;

⁴⁹ Ibid nota 28

⁵⁰ Ibid nota 28

⁵¹ Ibid nota 17

Intervistato 2: “Andrei se fosse fatta in un orario decente e magari non a Peschiera Borromeo”

Intervistato 3: “Magari se fosse di venerdì e vicina ci andrei”

Intervistato 4: “[Siamo] 600 [lavoratori] e la maggior parte si dovrebbe fare 60km per andare e 60 per tornare”

Questo breve scambio indica che vi sono serie di barriere *concrete, materiali* che ostacolano la partecipazione dei soci alle assemblee della cooperativa. In particolare, se si pensa che la maggior parte dei lavoratori ha dei familiari a carico, diventa ancora più evidente la loro difficoltà a partecipare alle riunioni dati il luogo e momento in cui vengono tenute.

Questi ostacoli rappresentano dei fattori potenzialmente problematici perché minano il valore mutualistico della cooperativa.

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. Ad esempio, i lavoratori con cui abbiamo discusso ci hanno riferito come segue:

Intervistato 1: “Abbiamo sentito di questa cosa [i dividendi]. C'è un premio di produttività.

Intervistato 2: “Premio presenza si chiamava, mi ricordo che hanno dato 50€”

Intervistato 3: “No, loro [i ricercatori] stanno parlando del premio per il socio lavoratore. Quando la ditta guadagna, lo danno a noi”

Intervistato 4: “No! Quello non esiste, non esiste proprio”

Intervistato 5: “Noi non lo abbiamo mai preso”

Da questa conversazione emerge la confusione dei soci lavoratori riguardo alla distribuzione dei dividendi. Diversamente, un responsabile di magazzino con cui abbiamo discusso, ci ha raccontato che “nella cooperativa di prima, io non avevo mai visto un dividendo mentre qui ormai siamo a quanti anni..2?..3? questo è il terzo anno che ci danno dei dividendi. [...] Negli anni passati il dividendo era più o meno 200€, o forse un po' di più. 80/90 centesimi in base alle ore ordinarie che ciascuno aveva lavorato. Sotto quell'aspetto, rispetto alle vecchie cooperative, io non avevo mai visto un dividendo”. Vi è, dunque, un problema di comunicazione con diversi soci lavoratori, che dovrebbe essere preso in esame e indirizzato dalla cooperativa. Riteniamo, infatti, cruciale che il personale di magazzino sia a conoscenza dei benefici di cui godono i quanto soci di una cooperativa.



4 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 decenni - 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.

In termini socio-urbanistici, la nostra analisi ha mostrato come la localizzazione in prossimità del territorio del milanese e l'alta accessibilità garantita dal sistema autostradale abbia reso il comune di Stradella particolarmente appetibile per l'insediamento di funzioni logistiche. Con l'insediamento logistico di Stradella emergono una serie di tematiche - facilmente riscontrabili anche in altri poli logistico-produttivi presenti in questo 'filamento urbano' - tra cui l'inadeguatezza del sistema infrastrutturale rispetto a carichi di traffico, l'interferenze tra i nuovi poli logistici e i sistemi urbani tradizionali dovuti all'eccessiva rapidità dello sviluppo del settore logistico e la difficoltà di governance dei processi di sviluppo urbano dovuta alla natura transcomunale della nuova geografia della produzione e della movimentazione delle merci. Un elemento importante emerso dall'analisi urbanistica riguarda la parziale accessibilità attraverso sistemi di mobilità lenta, nonostante una forte prossimità con i centri abitati. 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.

Per quanto riguarda l’analisi socio-lavorativa, in generale abbiamo riscontrato una situazione di regolarità, sempre in linea con la regolamentazione stabilita dal CCNL Trasporti e Logistica.

Le conversazioni avute con membri del personale di magazzino della Città del Libro, i delegati sindacali e i responsabili dello stabilimento ci hanno permesso di comprendere e ricostruire le caratteristiche del lavoro nel magazzino dal punto di vista dei protagonisti, di coloro che, ogni giorno, operano nel contesto del magazzinaggio logistico o ne entrano direttamente in contatto. Ne è emerso un quadro composito, e cioè di un settore altamente complesso in cui operare, ma in cui è comunque possibile mantenere standard di lavoro decorosi e in cui il sistema cooperativo ha la potenzialità di svolgere un ruolo positivo. Nelle sezioni seguenti verranno discussi i risultati ottenuti, focalizzandoci sulle tematiche che stanno al centro della nostra ricerca e cioè le condizioni di lavoro e il ruolo del sistema cooperativo.

Un elemento cruciale da tenere in considerazione quando si cerca di comprendere la logistica è la sua elevata complessità. In particolare, le cooperative di magazzinaggio si trovano in un punto della catena di movimentazione delle merci a cui viene richiesta la maggiore flessibilità e adattabilità, dovendo rispondere alle richieste dell’azienda committente e dei clienti, che determinano volumi, tempi e prezzi. La Città del Libro, come ci è stato spiegato dai responsabili di magazzino durante l’indagine qualitativa, gestisce i libri di numerose case editrici e ogni anno spedisce attorno ai 45 milioni di libri e gestisce 18 milioni di resi all’anno. Questi soli numeri ci indicano il livello di complessità del lavoro.

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.

Ciò ha anche favorito una primaria risposta da parte di numerosi operatori, spesso improvvisati, semplicemente indirizzata alla fornitura di mano d'opera, non professionalizzata e a basso costo; fattori che hanno favorito dinamiche che sono state oggetto di inchieste giudiziarie e da spiccata conflittualità sindacale.

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 è chiaramente esemplificativo della positività di questa esperienza, in cui tutti i protagonisti contribuiscono allo sviluppo di un contesto di rispetto delle norme, di crescita sociale e di inclusione.

Rappresenta anche 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.



Bibliografia

AKNO Group (2010) *The “Città del Libro – Book City” is born in Stradella (Pv)*, 15 Ottobre 2010
<https://aknogroup.com/en/2010/10/15/the-citta-del-libro-book-city-is-born-in-stradella-pv/>

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

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/>

Bologna, S. (2013) *Lavoro e capitale nella logistica italiana: alcune considerazioni sul Veneto*, 15 marzo 2013, Padova

Bruscaglioni, L. e Cagioni, A. (2016) *Logistica e sfruttamento lavorativo: un’indagine del territorio fiorentino*, CAT cooperativa sociale, Firenze

Ciccarelli, R. (2021) ‘Logistica, sciopero ferma la distribuzione dei libri in Italia’, *Il Manifesto*, 13 giugno 2021, <https://archiviopubblico.ilmanifesto.it/Articolo/2003262752>

Curcio A. e Roggero G., (2013) ‘La precarietà della logistica. Composizione, sciopero, scommesse’,
Quaderni di San Precario, 5, Milano, pp. 141-158

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

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/>

D'Alessandro, M. (2018) 'Turni di 12 ore (7 euro l'ora) per raccogliere non pomodori, ma libri. Una storia', 9 agosto 2018, *Agenzia Giornalistica Italia*, https://www.agi.it/cronaca/braccianti_caporalato-4251649/news/2018-08-09/

Dallari, F. (2017) *La Regione Logistica Milanese: infrastrutture, imprese e flussi di merci*, Firenze, Milano: Thèsis Contents s.r.l.

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

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

Galasso, G. et al. (2019) 'Salute e sicurezza dei lavoratori della logistica: un approfondimento nell'area torinese', *Prevenzione in Corso* (6), p.1-13

Grappi, G. (2016) *Logistica*

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/>

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/>

ISTAT (2022) *Popolazione residente al 1° gennaio*, <http://dati.istat.it/index.aspx?queryid=1602#>

Logisticamente.it (2022) *Ceva inaugura la Città del Libro*, 25 febbraio 2022, https://www.logisticamente.it/Articoli/1913/ceva_inaugura_la_citta_del_libro/

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/>

Maggioni, A (2016) 'La Regione Logistica Milanese', *Economia e Sostenibilità*, 18 novembre 2016

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>

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

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>

Osservatorio Contact Logistics (2020) *Contract Logistics: dall'emergenza le basi per un nuovo futuro*, Politecnico di Milano, novembre 2020, <https://www.osservatori.net/it/prodotti/formato/report/contract-logistics-emergenza-basi-nuovo-futuro-report>

Pinto, F. (2009) 'Governo del territorio e grandi trasformazioni nella regione urbana milanese', *Trimestrale del Laboratorio Territorio Mobilità e Ambiente – TeMALab* (2) 4, dicembre 2009, pp. 71-80

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-mLwl7kR

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>

SNPA (2022) *Consumo di suolo, dinamiche territoriali e servizi ecosistemici*, Edizione 2022, doc n.177/22. https://www.snpambiente.it/wp-content/uploads/2022/07/Rapporto_consumo_di_suolo_2022.pdf

Turri E. (2000), *La Megalopoli Padana*, Marsilio, Venezia

Le foto sono a cura di Cesare Lopopolo.