

LA FABBRICA UBIQUA:
APPUNTI PER UNA CRITICA DELLA LOGISTICA*

Alessio Francesco Olivieri

Il circolare, cioè l'effettivo aggirarsi delle merci nello spazio (...) appare come la continuazione di un processo di produzione entro il processo di circolazione e per il processo di circolazione.

Karl Marx, *Il Capitale*, vol. II

Premessa.

Nel suo saggio sullo sviluppo del capitalismo in Russia, Lenin annotò che nel descrivere un fenomeno vivo nel suo sviluppo ci si trova necessariamente davanti al dilemma: o precorrere i tempi o rimanere indietro. In questo caso si corrono entrambi i rischi. Il presente contributo, perciò, non vuol essere una storia della logistica¹, né un'analisi particolareggiata del suo funzionamento. Su entrambe le tematiche esiste ormai una bibliografia corposa, alla quale volentieri rimandiamo². Ciò che questo testo si propone è di comprendere il ruolo e il peso specifico o – come si sarebbe detto un tempo – la centralità teorica e politica di tale fenomeno. D'altronde, tale centralità, il suo essere crocevia fondamentale della riproduzione del capitale, è confermata dall'atteggiamento dello Stato e delle aziende che dinanzi al conflitto sociale optano spesso per la repressione senza mediazioni. La tesi, che qui anticipiamo, è che non si tratti di un settore come gli altri, ovvero di una parzialità che opera *accanto* alle altre; si tratta, invece, nientemeno che della forma attuale della produzione e della circolazione del capitale. La logistica non è un semplice “settore” esattamente perché contiene in sé il paradigma del modello produttivo complessivo.

Per comprendere meglio questo concetto ci viene in soccorso il filosofo Paolo Virno, il quale nel suo famoso testo *Grammatica della moltitudine* (2001) sottolineava che il denaro ha una doppia natura: è un oggetto sensibile ed una merce specifica ma è anche l'equivalente generale, il metro e la misura di tutte le altre merci. Particolare ed universale ad un tempo. Virno costruisce quindi un parallelo con il linguaggio e il concetto di spettacolo (inteso come pratica soggettiva, *performance*), caratterizzanti il lavoro nella produzione postfordista. Ma avverte: «Il paragone, senza dubbio attraente, è però sbagliato»³. Il motivo risiede nel fatto che il denaro misura un processo produttivo ormai compiuto, mentre il linguaggio e lo spettacolo attengono al lavoro in atto. Ebbene, seguendo e forzando questo discorso dentro i confini del nostro ragionamento, si potrebbe dire qualcosa di analogo per la finanza, attività specifica ma che segna anche un modo d'essere del capitalismo, e altrettanto per la logistica. Se il denaro misura un processo produttivo concluso, la finanza ne evoca

1 Per una panoramica storica sulla logistica si veda: C. Alemanni, *La signora delle merci: Dalle caravelle ad Amazon. Come la logistica governa il mondo*, Luiss University Press, Roma, 2023.

2 Per una comprensione del fenomeno da un punto di vista multidisciplinare rimandiamo al prezioso lavoro del collettivo bolognese «Into the black box» reperibile al sito: www.intotheblackbox.com. Un'ampia bibliografia internazionale è presente nel volume curato dallo stesso collettivo: *Le frontiere del Capitale. Come la nuova organizzazione logistica e il potere degli algoritmi hanno cambiato il mondo*, RedStar Press, Roma, 2022.

3 P. Virno, *Grammatica della moltitudine* [2001], DeriveApprodi, Roma, 2a ed. 2011, p. 42.

uno da compiersi, mentre la logistica concerne il dispiegamento nel tempo e nello spazio della produzione stessa, nel suo farsi.

1. Pensare il movimento.

Il distanziamento dei mercati è inerente la produzione capitalistica. Lo sviluppo dei mezzi di trasporto e della tecnologia implica – in maniera biunivoca – il distanziamento dei luoghi di produzione da quelli del consumo, implica il mercato globale. In questo senso, la logistica è il mezzo che permette al sistema capitalistico “lo sviluppo dei propri presupposti” come direbbe Marx. Essa rappresenta il complemento naturale dei mercati finanziari, i quali – è bene ricordarlo – non sono una distorsione del sistema ma costituiscono invece, da sempre, il *pendant* dei processi di globalizzazione⁴. Usando una terminologia hegel-marxiana potremmo dire che il capitale, attraverso la finanza e la logistica, si avvicina per gradi al suo concetto, cioè al modello ideale cui tende fin dalle origini. E se il concetto di capitale implica il mercato globale, il capitale non può che pensarsi come *perpetuum mobile*: container, merci, vettori (e denaro) in un flusso che si vuole incessante ed armonico, attraverso uno spazio liscio, privo di striature e di attriti. Si tratta di un'ideologia in senso proprio. Nel mondo reale, al contrario, l'insieme dei passaggi che vanno dal reperimento delle materie prime fino al cosiddetto ultimo miglio (una concatenazione che prevede più fasi, dall'intermodalità, cioè al trasporto con l'impiego di più mezzi, al magazzino, all'*e-commerce* e infine al *delivery*) è estremamente delicato. Può infatti subire interruzioni in più punti, soprattutto se la catena è lunga, sia a causa della presenza di diversi intermediari, sia per le enormi distanze spaziali. Lo si può ben vedere dalla naturale esposizione a shock esterni: pandemia, politiche protezionistiche o blocco del commercio per ragioni geopolitiche, incidenti navali come a Suez, conflitti armati in snodi fondamentali come il Mar Rosso prima ed oggi il Golfo Persico ecc. Un'ampia casistica che obbliga a rivedere e ristrutturare continuamente la catena logistica. Sarà pur vero che la merce – dicono gli operatori – è come l'acqua e se trova un ostacolo cerca da sé una via alternativa. Ma anche questo paragone, a ben vedere, è sbagliato. Infatti, a differenza dell'acqua, la merce non si muove spontaneamente. La circolazione delle merci necessita simultaneamente di tre condizioni fondamentali: sicurezza, regolarità e velocità. L'organizzazione diventa quindi cruciale e necessita di un sapere specifico, con la formazione di tecnici e quadri – oltre che di esecutori – a ciò dedicati.

Chiamiamo per l'appunto “logistica” questo insieme di saperi, pratiche, procedure. Prima di essere movimentazione della merce, dunque, essa è innanzitutto *pensiero* sul movimento: è organizzazione, sincronia, standardizzazione e tecnologia, e impiega sistemi estremamente complessi di calcolo (λογιστικόν significa appunto “calcolo” ma anche “direzione”, “guida”). Ma il calcolo, essenzialmente, è previsione: per questo la logistica è anche una forma peculiare di *pianificazione del capitale*. Una pianificazione endogena, non operata dallo Stato che interviene semmai a valle, attraverso la concessione di spazi (la logistica è una attività letteralmente divoratrice di suolo⁵) e l'implementazione della rete infrastrutturale e viaria, oppure a monte,

4 Cfr. K. Marx, *Il Capitale*, vol. III, capp. 30-32.

5 Per avere un'idea dell'impatto su una città come Piacenza che ha una larghezza massima di 7 km, basti considerare che il Polo logistico sviluppatosi a nord-est della città ha una dimensione di 3 milioni di metri quadri, e quello della vicina castel San Giovanni copre una superficie di 2,5 milioni di metri quadri. Su questo si veda: C. Pallavicini, F. Floris, *La muraglia umana. La lotta dei facchini nella logistica*, Momo ed., Roma, 2023, pp. 5 sgg.

attraverso agevolazioni economiche e fiscali⁶. Certo, anche l'impresa fordista pianificava ma in maniera del tutto differente. Scrive Marco Revelli:

(...) si può dire che, nel paradigma fordista, *la produzione produceva il mercato*. La fabbrica fordista produceva la società. (...) In esso quella che trionfa è l'idea che la razionalità di fabbrica, la razionalità strettamente tecnica, capace di calcolare sul tempo medio e lungo, cioè capace di *pianificare* (...) si estenda al territorio sociale complessivo. Che la fabbrica – in quanto *piano produttivo* –, razionalizzi il sociale.⁷

Era un modello basato, in fondo, sull'idea di illimitatezza delle risorse e dei mercati, un modello rigido nel quale porosità e inefficienze venivano ammortizzate dalle economie di scala. Con l'avvento del toyotismo il concetto si ribalta: ad una fabbrica che si impone sul mercato e impone modelli di merce e tipologie di consumi sul medio-lungo periodo, subentra un'idea di fabbrica che si adatta continuamente ad un mercato e a una domanda sempre più diversificata e mutevole⁸. Il mercato prevale sulla fabbrica, la pianificazione lascia il posto alla costruzione di strategie di adattamento (e di snellimento) a breve-medio termine. Per converso, diviene importante l'organizzazione degli spazi fisici e il controllo dei flussi che devono attraversarli. La logistica, in questo contesto, è una forma di pianificazione che persegue l'obiettivo della massima efficienza e dell'ottimizzazione, cioè della riduzione continua di costi. Questa è la sua *differentia specifica*.

2. Il Giano bifronte della logistica.

Facciamo un passo indietro. Con la rivoluzione industriale si ha lo sviluppo dell'industria dei trasporti e delle comunicazioni come branca a sé stante, autonoma, frutto della divisione del lavoro. Marx ne parla nel secondo libro del *Capitale*, troppo spesso dimenticato. Scrive Marx:

(...) Ma vi sono branche di industria autonome, nelle quali il prodotto del processo di produzione non è un nuovo prodotto oggettivo, una merce. Tra esse economicamente importante è soltanto l'industria delle comunicazioni, sia essa vera e propria industria dei trasporti per merci e persone o soltanto trasmissione di comunicazioni, lettere telegrammi, ecc. (...) ciò che l'industria dei trasporti vende è appunto il cambiamento di luogo. L'effetto utile prodotto è legato in maniera indissolubile al processo di trasporto, cioè al processo di produzione dell'industria dei trasporti. Persone e merci viaggiano con il mezzo di trasporto, e il suo viaggiare, il suo movimento nello spazio è appunto il processo di produzione da esso operato.⁹

6 È il caso, appunto, delle cosiddette Zone Logistiche Semplificate. Basate sul modello delle Zone Economiche Speciali già utilizzate per il Meridione, le ZLS prevedono la destinazione di un'area ad attività economiche tramite *deregulation* e aiuti pubblici indiretti (mentre per le ZES vi sono investimenti pubblici diretti). La facilitazione per gli operatori economici viene dalla deroga alle normali procedure in tema di valutazione d'impatto ambientale, di riconversione delle aree, e da interventi pubblici su viabilità e infrastrutture. Oltre che – nel caso del progetto di ZLS genovese, denominata *Green Logistics Valley* – da un cosiddetto “corridoio doganale” che permetterebbe, attraverso un tracciamento satellitare dei container, di sdoganare la merce direttamente nei retroporti evitando i costi dello stazionamento portuale.

7 M. Revelli, *Economia e modello sociale nel passaggio tra fordismo e toyotismo*, in P. Ingrao; R. Rossanda, *Appuntamenti di fine secolo*, Manifestolibri, Roma, 1995, p. 163

8 Ivi, p. 174 sgg.

9 K. Marx, *Il Capitale. Critica dell'economia politica*, (3 voll.), Libro secondo, Editori Riuniti, Roma, 1994, p. 56.

Si noti che Marx tiene assieme il trasporto strettamente inteso e lo sviluppo dei mezzi di comunicazione. E soprattutto ci dice che trasporti e comunicazioni costituiscono parte integrante del processo produttivo, impiegando lavoro. Tale lavoro, infatti:

(...) se viene consumato produttivamente, in modo che esso stesso sia uno stadio di produzione della merce che viene trasportata, il suo valore viene trasferito alla merce stessa come valore addizionale. (...) La grandezza assoluta di valore che il trasporto aggiunge alle merci, in circostanze per il resto invariate, sta in rapporto inverso alla forza produttiva dell'industria dei trasporti e in rapporto diretto alle distanze da percorrere.(...)¹⁰

Ecco, la circolazione come stadio della produzione nella quale si conferisce valore alla merce. Poi Marx aggiunge un passaggio che collega idealmente l'industria dei trasporti con l'attuale logistica. Dice infatti: «Il modo capitalistico di produzione diminuisce le spese di trasporto per la singola merce mediante lo sviluppo dei mezzi di trasporto e di comunicazione, come mediante la concentrazione – la grandezza della scala – del trasporto»¹¹. Ci torneremo fra poco.

Tuttavia la logistica rappresenta un salto *qualitativo* rispetto alla vecchia industria dei trasporti. Nata dai processi di *outsourcing* delle aziende, essa è *immediatamente* parte dello stesso processo di produzione della merce. Potremmo anzi dire che la logistica rompe definitivamente la demarcazione fra produzione e circolazione. La prima parte della catena logistica si sviluppa infatti tra produttori di materie prime e semilavorati-componentistica e prodotto finito (giacché, se si considera la molteplicità dei capitali, ciò che è per alcuni prodotto finito diviene materia prima o semilavorato per altri, componentistica ecc.). Essa è frutto della divisione del lavoro detta, appunto, “postfordista” per cui il processo produttivo e le funzioni ad esso connesse, dapprima riuniti in un'unica azienda o addirittura in un'unica fabbrica – la cosiddetta “integrazione verticale” – viene dislocato fra soggetti diversi che si specializzano e interagiscono fra loro attraverso flussi logistici orizzontali¹². Questo processo, iniziato oltre cinquant'anni fa, dà vita alla “logistica industriale” che segna anche dal punto di vista storico l'avvento della logistica moderna. La seconda parte della catena logistica, invece, è detta “distributiva” e vede protagonisti i grandi *retailers*, e dunque i magazzini, i corrieri, fino ai *riders*.

Si tratta però di una distinzione analitica non più soddisfacente: se è vero che la maggior parte dei flussi logistici resta di tipo interno, cioè avviene fra aziende e prende avvio con il *just in time*, è altrettanto vero che oggi vi sono ampie sovrapposizioni fra queste due dimensioni. Basti pensare al caso delle Zone Logistiche di Barcellona e Dubai dove fabbrica, magazzino e spedizione coincidono. A Dubai si fa un *packaging* diversificato dei prodotti a seconda dei mercati da servire, a Barcellona si fa una personalizzazione dei prodotti utilizzando componenti e materiali diversi. Vediamo alcuni esempi di lavorazione e servizi operati nella ZAL barcellonese: personalizzare

10 Ivi, p. 155.

11 Ibidem.

12 Sempre nel libro di Pallavicini e Flores viene riportata una frase di Marco Revelli, intervistato dagli autori, che spiega perfettamente questa trasformazione. Dice Revelli: «Nel modello fordista la logistica era incorporata nella grande fabbrica fatta di merci e di magazzinieri: si chiamava integrazione verticale. La successiva esplosione del 'Diamante del lavoro', come lo chiama Aldo Bonomi, l'esternalizzazione sul territorio in reti sempre più lunghe, ha trasformato la logistica nel sistema venoso e arterioso dell'economia. Cosa rimane nel concetto di 'impresa' quando i magazzini non sono tuoi, i furgoni e i camion neppure, la manodopera nemmeno perché è appaltata all'esterno e le merci sono prodotti di altri? Rimane il software, il sistema nervoso centrale, il controllo dei flussi». C. Pallavicini, F. Floris, *La muraglia umana*, cit., p. 44. Per approfondire il riferimento fatto da Revelli si veda: A. Bonomi, *Il capitalismo molecolare. La società al lavoro nel Nord Italia*, Einaudi, Torino, 1997, p. 9.

l'assemblaggio finale dei prodotti, l'imballaggio e i materiali di *marketing* al momento della consegna; re-branding; gestione di inventario e tracciamento; l'integrazione dei sistemi di informazione e comunicazione tra operatore e clienti; etichettatura; sotto-assemblaggi; consegna e consolidamento JIT (Just In Time) e JIS (Just In Sequence); forniture alle linee di produzione; montaggio accessori; gestione ricambi; servizi post-vendita; logistica inversa (gestione dei resi)¹³. Come si può notare, in questa forma compiuta rappresentata dalle Zone Logistiche, le due tipologie sono ampiamente sovrapposte. Qui produzione e circolazione si presentano effettivamente come momento l'una dell'altra.

In questo sistema reticolare il margine di profitto per unità di prodotto viene creato attraverso le strategie delineate dall'economista statunitense Michael Porter ne *Il vantaggio competitivo* (1985) che resta a tutt'oggi una sorta di "Bibbia" per gli operatori. Porter costruisce uno schema con una serie di attività, distinte in primarie (logistica interna, *operations*, logistica esterna, marketing e vendite, servizi) e di supporto (infrastruttura dell'impresa, gestione risorse umane, sviluppo della tecnologia, approvvigionamenti). Per ogni azienda il margine di profitto per unità di prodotto è tuttavia ristretto, limitato a monte dai costi e a valle dalla concorrenza. La massa dei profitti viene perciò costruita ancora attraverso le economie di scala. Le ritroviamo ovunque: dal trasporto navale su container alla distribuzione in senso proprio, con supermercati, centri commerciali, *outlet* sempre più grandi, fino all'uso delle piattaforme che permettono di veicolare inediti quantitativi di merci. Il container e il codice a barre sono stati i due perni su cui si è incardinata questa (contro)rivoluzione.

3. La logistica, ovvero il divenire-fabbrica della società.

La rappresentazione che la società ha di se stessa parla della scomparsa della fabbrica, del passaggio da una società di produttori a una società di consumatori. Il capitale oggi, quantomeno alle nostre latitudini, si presenta effettivamente come "immane raccolta di merci" e la produzione, che pressoché invisibile, è parzialmente dislocata altrove rispetto allo spazio urbano quando non delocalizzata in altri continenti, da decenni ormai diventati la fabbrica del mondo. D'altro canto, la dematerializzazione del lavoro dentro le società occidentali, emersa a partire dalla metà degli anni Settanta, ha aumentato questa percezione. Il lavoro immateriale è divenuto una realtà rilevante, tanto che possiamo parlare di capitalismo cognitivo cogliendo un tratto essenziale del modo di produzione attuale. Il capitale è innegabilmente riuscito, nella ristrutturazione avvenuta fra gli anni Settanta e Ottanta ad occultare la funzione del lavoro come base per la produzione del valore, con tutto ciò che ne è conseguito in termini politici e giuridici. L'occultamento del lavoro ha comportato il conferire una centralità assoluta al mercato, cioè alla sfera commerciale che appare perciò come autonoma. Scrivono Antonio Negri e Michael Hardt:

Nel momento in cui il ruolo fondante della produzione viene meno, nel momento in cui il capitale si libera dal modello produttivista e dal "feticismo" del lavoro, e appare piuttosto come un automa, aumenta vertiginosamente l'importanza della circolazione e della distribuzione, come linfa vitale che sorregge il sistema (*Grundrisse*, vol. II, p. 517). La circolazione è la dinamica che anima il sistema capitalistico nella fase della sussunzione reale. Frederic Jameson ha identificato questa crescente importanza del processo di circolazione, o piuttosto del "dislocamento dalla produzione alla circolazione" accompagnato da una rinnovata e rafforzata mitologia del mercato (F. Jameson, *Postmodernism and the market*, in *Postmodernism or the Cultural Logic of Late Capitalism*, Duke University Press, Durham N.C. 1991, pp. 272 e *passim*).¹⁴

13 Su questo si vedano: <https://www.portdebarcelona.cat/en/business-and-services/traffic-and-goods/>

Nel postfordismo, non solo non si può più parlare di produzione e circolazione come dimensioni nettamente separate ma, come detto, la circolazione determina in larga misura la produzione industriale. Per quanto ciò possa apparire strano, è bene ricordare che la dimensione in cui avvengono le *metamorfosi* del capitale, ovvero i passaggi di stato tra capitale industriale-merce-monetario, è proprio la circolazione. Il capitale stesso nasce dalla circolazione, sia in senso logico – ogni capitale produttivo è dapprima capitale circolante – che in senso storico. Con l'avvento della logistica distributiva entriamo in una fase di subordinazione formale della produzione alla distribuzione. Facciamo qualche esempio. Il colosso americano Walmart che scarica il contenimento dei costi sulla filiera a monte e determina la necessità per le aziende fornitrici di delocalizzare la produzione in Paesi a basso costo di manodopera; o ancora, sempre Walmart determina anche il confezionamento e il formato dei prodotti perché si adattino alle proprie esigenze di trasporto e magazzino. Dal canto suo Amazon non paga le aziende produttrici fino a quando non ha a sua volta rivenduto e usa questo iato temporale (e monetario) per fare investimenti. I colossi della distribuzione, sovradimensionati rispetto alle stesse aziende produttrici, sono inoltre in grado di “fare il prezzo” cioè di imporlo. L'economista Joan Robinson coniò il termine di *monopsonio*, cioè un monopolio a rovescio dei compratori sui produttori e che si addice a questo contesto. Si potrebbe andare oltre dicendo che la produzione è in tutto e per tutto determinata dalla circolazione, di cui si presenta come mera appendice. Resta il fatto che l'egemonia è ribaltata e che la sfera della circolazione rappresenta oggi il punto nevralgico del sistema.

Eppure, la fabbrica non è scomparsa: come l'essenziale, essa è invisibile agli occhi. Le aziende della distribuzione adottano forme di organizzazione sempre più simili a quelle della fabbrica fordista: non solo attraverso l'uso delle economie di scala ma anche con la concentrazione di merci e forza lavoro nei magazzini¹⁵, e poi le procedure di standardizzazione, il controllo da remoto sui tempi di lavoro, l'automatizzazione e l'organizzazione più o meno autoritaria a seconda della composizione del capitale più o meno “alta”. Infine, abbiamo la creazione di distretti logistici, analogamente ai vecchi distretti industriali che inaugurarono la produzione a rete. È come se il fordismo, superato nella dimensione di fabbrica, si riproducesse parzialmente nella sfera della circolazione.

Ma la fabbrica non è scomparsa anche perché “fabbrica” è diventata la società stessa. Quel che prima era riunito nella catena di montaggio ha oltrepassato i muri dei vecchi stabilimenti, interessando tutto il processo produttivo. Il sistema della fabbrica (in questo caso toyotista) ha pervaso tutta l'organizzazione sociale, arrivando fin dentro le nostre case quando ordiniamo cibo da asporto, libri, mobili e qualunque altra cosa desideriamo in un dato momento. Dunque senza confini, né spaziali né temporali. Ciò che vale per il lavoro vale per il consumo: a uno sfaldamento della distinzione tra tempo di lavoro e di non-lavoro corrisponde anche una liquefazione del tempo di consumo. La produzione *just in time*, la riduzione delle scorte, l'utilizzo delle piattaforme, la

14 A. Negri – M. Hardt, *Il lavoro di Dioniso. Per la critica dello stato postmoderno*, Manifestolibri, Roma, 1995, p. 49.

15 Rispetto al sistema fordista è tuttavia importante rilevare come cambino totalmente le funzioni di stoccaggio-magazzino. Un tempo il magazzino serviva a stivare le scorte di merce conservandone il valore, sia d'uso (evitandone il deperimento) che di scambio. I magazzini della logistica sono qualcosa di molto diverso: viene trasformato quello che era il semplice luogo di stazionamento delle scorte, da sempre considerato come un costo fisso, in qualcos'altro. Addirittura nel caso di Walmart e Ikea, ad esempio, esso va a coincidere con il punto vendita. Nel caso di Amazon, invece, diviene un centro di smistamento automatizzato e oggi molte aziende stanno tentando di introdurre scivoli, cioè i nastri trasportatori, automatizzando e riducendo la quota di lavoro vivo. Tutte queste tipologie di hub sono collegate a piattaforme online e sistemi di tracciamento automatici, il che permette di ampliare enormemente i volumi di vendita e aumenta la velocità di circolazione delle merci.

profilazione e la raccolta dati e infine l'*home delivery*¹⁶ fanno sì che la presunta libera scelta del consumatore¹⁷ – che un tempo era circoscritta al commercio al dettaglio e non direttamente nella circolazione del capitale – adesso metta in moto la gigantesca fabbrica sociale della logistica. Non è un'allegoria: la catena globale del valore, nella quale si riducono continuamente le scorte, viene attivata dalla domanda in tempo reale. E anche nel caso dell'ultimo miglio, stiamo parlando di forza-lavoro che interagisce con macchinari (piattaforme) e si muove nello spazio urbano, pagato a cottimo e con tempi controllati da remoto. Si tratta, appunto, di “macchine del capitale” giacché, come sempre, la tecnica non è neutra rispetto al rapporto sociale che la determina: la piattaforma e l'algoritmo sono propriamente uno strumento che agisce un controllo e un comando sul lavoro, pensato in funzione della valorizzazione del capitale. Per tutte queste ragioni vale qui, oggi più che mai, quanto scrisse Mario Tronti sul secondo numero dei *Quaderni Rossi*: «quando la fabbrica si impadronisce dell'intera società – l'intera produzione sociale diventa produzione industriale – allora i tratti specifici della fabbrica si perdono dentro i tratti generici della società. Quando tutta la società viene ridotta a fabbrica, la fabbrica – in quanto tale – sembra *sparire*»¹⁸. Ebbene, la logistica è propriamente l'estensione del paradigma della fabbrica al mondo intero.

4. *Composizione del capitale, composizione di classe.*

Trattandosi un settore “nuovo” ma allo stesso tempo frutto della disarticolazione del sistema produttivo precedente – e dell'annesso patto sociale che lo caratterizzava – le condizioni di lavoro risultano sovente più arretrate che in altri comparti più tradizionali. Detto in altri termini, l'avvento della logistica è inseparabile da quello del postfordismo¹⁹ e quindi anche la forza-lavoro ha caratteristiche soggettive e oggettive (cioè contrattuali e organizzative) differenti. Ciò è tanto più vero per l'Italia, dove lo sviluppo della logistica ha significato addirittura l'istituzionalizzazione di pratiche illegali: dal mancato rispetto dei contratti, fino all'uso di mazzieri contro i lavoratori, al ricorso al crumiraggio sistematico, fino all'uso del caporalato sulla manodopera immigrata. Il tutto in un contesto di frammentazione aziendale, grande competizione sui costi, uso delle cooperative per aggirare il diritto del lavoro e infiltrazioni mafiose²⁰. In situazioni del genere (che restano, ad oggi, la maggior parte) troviamo caporalato e impiego prevalente di manodopera immigrata. In certi casi si ha persino una base etnica nel reclutamento, dal momento che generalmente lungo le filiere logistiche – dai piazzali ai magazzini compresa la parte di navigazione sulle navi porta-container – si predilige personale ricattabile, privo di documenti o con necessità di continui rinnovi.

A tale arretratezza – segno inequivocabile di una composizione del capitale “bassa”, cioè con scarsa innovazione tecnologica e dove la concorrenza viene giocata prevalentemente sulla compressione del costo del lavoro – fa da contraltare, in particolari contesti come Amazon, un'alta intensità di capitale, dove centrale è la funzione degli algoritmi e della robotica, dell'automazione, con

16 Un'ottima descrizione del meccanismo ci è fornita nel volume: R. Ciccarelli, *Forza lavoro. Il lato oscuro della rivoluzione digitale*, DeriveApprodi, Roma, 2018, pp. 172 sgg.

17 Su questo si veda: A. Cengia, *Le macchine del capitale*, Ed. Punto Rosso, Milano, 2024, pp. 122 sgg.

18 M. Tronti, *La fabbrica e la società*, in *Quaderni rossi*, n. 2, Ed. Avanti!, Milano, 1962, p. 21.

19 Non è un caso che il lemma «Logistica» trovi collocazione in quella sorta di guida sull'argomento rappresentata dal volume: A. Zanini, U. Fadini (a cura di), *Lessico postfordista. Dizionario di idee della mutazione*, Feltrinelli, Milano 2001, pp. 190 sgg.

20 Per un quadro storico sulla logistica nel nostro Paese si veda: A. Bottalico, *La logistica in Italia: Mercati, lavoro, conflitti*, Carocci Ed., Roma, 2025. Sulla logistica come “Far West” si veda anche: C. Pallavicini, F. Floris, *La muraglia umana*, cit., pp. 44 sgg.

un'organizzazione compiutamente tayloristica dove ritmi e movimenti sono calcolati dall'algoritmo. E ad una diversa composizione del capitale corrisponde anche una diversa composizione di classe: Amazon risulta, per così dire, la più trasversale, includendo forza-lavoro “bianca” con situazioni sociali meno marginali che altrove. Ciò che caratterizza la forza-lavoro in questo contesto non è tanto la conflittualità quanto l'alienazione e il *rifiuto*. Il colosso big-tech sconta infatti un altissimo tasso di turnover (che in alcune strutture arriva fino al 150% annuo) a causa di un'organizzazione del lavoro che si rivela da subito insostenibile.

Tutto ciò dimostra la assoluta fondatezza dell'intuizione, nuovamente, di Paolo Virno quando, nelle sue *Dieci tesi sul postfordismo*, afferma che in esso troviamo la compresenza di tipi di produzione storicamente stratificati, dunque sia arcaici che iper-moderni.²¹ La logistica, addirittura, li contiene in sé, in una gamma che va dall'algoritmo al caporalato, dalla robotica allo sfruttamento più brutale.

5. Segnali dalle lotte.

Per un breve istante la pandemia, con il moltiplicarsi delle ordinazioni online, ma anche con la complessa distribuzione dei vaccini e, a un certo punto, persino coi ritardi nelle consegne e la difficoltà di approvvigionamento della grande distribuzione, aveva (ri)messo le persone a contatto con una realtà per lo più ignorata. Ovvero che l'immane raccolta di merci nella quale siamo immersi – e che diamo per scontata finché non viene improvvisamente e a mancare – è posta in essere e resa disponibile da un complesso meccanismo organizzativo, produttivo e distributivo. Da una filiera lunghissima che da ogni parte del globo arriva alla soglia di casa. A farla funzionare è la più incredibile forma di lavoro sociale della storia. Lavoro intellettuale, tecnico, ingegneristico. Lavoro povero, standardizzato, sincronizzato, messo in sequenza, cronometrato. Lavoro sfruttato, come sempre, frammentato e al contempo interconnesso. Lavoro sociale, eccedente. Contestualmente, ci troviamo dentro a una delle più grandi fasi di concentrazione della ricchezza che altro non è se non l'appropriazione privata di questo lavoro sociale. Ciò rende possibile e attuale una critica degli attuali rapporti di produzione. *Hic Rhodus hic salta*.

Se osserviamo la dinamica del conflitto negli ultimi quindici anni abbiamo un primo dato incontrovertibile: le lotte di tipo offensivo e rivendicativo sono venute proprio dalla logistica. Ribadiamo che il termine va qui inteso in senso lato, comprendendovi la distribuzione (e dunque i magazzini), le piattaforme e il *delivery*. Parliamo dei facchini e dei rider in primo luogo: figure che hanno tentato di *conquistare* qualcosa, in termini salariali, di diritti sindacali o anche – elemento più avanzato, prefigurativo degli scenari a venire – la contrattazione dell'algoritmo. Per i facchini valgono le condizioni oggettive di cui si è parlato, ovvero la riproduzione nell'ambito della circolazione di forme organizzative proprie del fordismo. Per i rider l'inesco viene certamente da una condizione di sfruttamento tale da non garantire nemmeno il sostentamento. Il discorso si fa inevitabilmente più complesso per il personale viaggiante – drivers e autisti di linea – il quale è sottoposto a ritmi e condizioni di lavoro comparabili agli altri lavoratori del settore, con un controllo sulla prestazione che avviene attraverso sistemi da remoto che calcolano tempi e operano un vero tracciamento dei vettori (l'ottimizzazione di cui si è parlato passa anche, e in misura non trascurabile, dai tempi di consegna) ma che, tuttavia, risulta più difficile da organizzare sindacalmente.

Ora, l'atipicità del conflitto in questo campo risalta a confronto con un movimento operaio e sindacale attestato da molto tempo su posizioni difensive.²² Perché, invece, il conflitto che investe la

21 P. Virno, *Grammatica della moltitudine*, cit., p. 83.

22 Nel nostro Paese, che è sempre un laboratorio dal punto di vista delle dinamiche sociali, non c'è dubbio che la maggior parte delle vertenze sia passate che in corso abbia riguardato la chiusura/delocalizzazione di aziende.

logistica ha caratteristiche differenti? Proviamo a formulare, sinteticamente, alcune ipotesi. Si è detto, in primo luogo, dell'arretratezza delle condizioni di lavoro, delle paghe e dei diritti. Insomma i lavoratori della logistica hanno “un mondo da guadagnare”. In secondo luogo, pesa la centralità assunta dalla circolazione e, mentre la fabbrica diventa “monistica” con una compartecipazione sempre maggiore della forza-lavoro agli obiettivi aziendali, le tensioni si producono sugli altri anelli della catena. In terzo luogo, si è innescato un processo di soggettivazione: dalle Americhe all'Europa fino all'Australia e a Hong Kong, dopo la crisi del 2007-2008 questa forza-lavoro transnazionale ha preso via via più coscienza sull'importanza di interrompere o rallentare le reti neurali della circolazione. Sergio Fontegher Bologna – fondatore della rivista *Primo Maggio* che per prima, negli anni Settanta, indagò le trasformazioni nel mondo della produzione e dei trasporti – ha così sintetizzato in un recente incontro a Genova: «è come quando si bloccava la verniciatura a Mirafiori. A un certo punto si è capito che bastava quello per bloccare tutto il ciclo». A pensarci bene, oggi Mirafiori è dappertutto.

** Non esistono produzioni intellettuali di critica dell'esistente che non provengano in qualche modo da dibattiti e percorsi collettivi. Questo testo non avrebbe visto la luce senza una discussione che nel 2024 ha visto impegnato il Laboratorio sociale Buridda di Genova assieme ad altri soggetti. Diverse assemblee hanno portato alla creazione di un evento chiamato Illogistica al quale hanno partecipato ricercatori, attivisti, sindacalisti, provenienti da ogni parte d'Italia. In questione c'era (e forse c'è ancora) il progetto di una Zona Logistica Semplificata a Genova. Il laboratorio Buridda invece non c'è più, è stato sgomberato l'estate scorsa, impoverendo ulteriormente il tessuto sociale e culturale di una città in declino.*

Gli errori e le mancanze presenti nel testo, invece, sono da attribuirsi integralmente all'autore.

Pensiamo anche a esperienze evocative e perfino 'vincenti' o come le vertenze GKN e Whirpool. Nonostante la produzione di immaginario ed anche la capacità di invenzione e di proposta (nonché di autogestione) da parte delle lavoratrici e dei lavoratori, si rimane per così dire su un terreno essenzialmente difensivo.