

## SOCIOLOGIA DEL LAVORO

<https://www.francoangeli.it/riviste/Sommario.aspx?IDRivista=83>

CALL FOR SPECIAL ISSUE - N. 169 (2) 2024

### **COLLOCARE IL LAVORO E LA LOGISTICA NELL'ECONOMIA GLOBALE. CONDIZIONI D'IMPIEGO, CONFLITTI E NUOVE SFIDE**

a cura di

**Andrea Bottalico** (Università degli Studi di Napoli Federico II)

**Jörg Nowak** (Universidade de Brasilia, Brasile)

#### **PREMESSA**

La logistica, intesa come strumento di gestione dei flussi di merci e di trasporto, si è ormai affermata come uno degli aspetti strategici dell'economia. La complessità organizzativa di una catena logistica è direttamente proporzionale alla crescente strutturazione delle imprese in "reti" e alla frammentazione delle catene globali del valore. L'economia moderna genera sempre più esigenze di sincronizzazione, che si adattano alla tendenza generale di riduzione dei cicli temporali di produzione (Veltz, 2017).

La crisi pandemica ha ulteriormente aumentato la consapevolezza che, in un contesto di forti interdipendenze tra le economie, basta uno shock che colpisca uno degli anelli della catena per avere un impatto sistemico. Mentre alcuni osservatori affermano la fragilità delle catene globali del valore e la tendenza alla de-globalizzazione, altri prevedono una crescita della logistica come settore (Baldwin, 2020).

Dall'inizio della pandemia, le catene di fornitura globali sono comunque sottoposte a forti pressioni, con ripercussioni sulle condizioni di lavoro. Le distorsioni nel mercato del lavoro della logistica - come la carenza globale di autisti di camion - sono controbilanciate dall'attuale modello di competizione lungo l'intera catena logistica del trasporto merci, che generalmente consiste di tre dimensioni sempre più integrate: attività marittime, movimentazione nell'area portuale e servizi di trasporto nell'hinterland attraverso i centri distributivi.

C'è stata una notevole confusione concettuale sulla logistica nel contesto delle categorie marxiane di circolazione, distribuzione e produzione. Alcuni autori sottolineano che le attività di magazzino prendono sempre più il sopravvento sugli aspetti della produzione, altri sostengono un predominio della circolazione e/o della distribuzione sulla produzione a causa di una svolta logistica dell'economia. Mentre gran parte della ricerca si è concentrata sul commercio, altri settori come l'energia, l'edilizia e l'industria potrebbero mostrare caratteristiche diverse (Bologna e Curi, 2019).

#### **OBIETTIVI**

L'obiettivo della call for special issue è di delineare le dinamiche di cambiamento lungo la catena logistica, con particolare attenzione al lavoro. Dai distretti industriali, oggetto di diversi studi in Italia, questo numero intende analizzare i distretti logistici, le infrastrutture di trasporto e le piattaforme (sia digitali che materiali). In questo contesto, ci proponiamo di sollevare alcune

questioni che non hanno ancora trovato risposte esaurienti e che potrebbero consentire descrizioni empiriche più precise sugli studi del lavoro in questo settore:

- Qual è il peso del settore logistico in termini di numero di lavoratori/trici e di fatturato finanziario in relazione all'economia complessiva? Quali i profondi cambiamenti (Allen 1997)?
- C'è stata più o meno segmentazione tra le diverse componenti della forza lavoro all'interno del settore logistico nel tempo, e se sì, quali differenze si riscontrano tra i paesi e le regioni del mondo?
- Quali segmenti della forza lavoro appartengono alla logistica, e perché? Il termine è stato esteso alle consegne dell'ultimo miglio e ai tassisti che non sarebbero stati considerati parte della logistica due decenni fa. I magazzini di Amazon fanno parte della logistica, e i magazzini dei supermercati fanno parte del retail, o piuttosto il contrario?
- Come può essere compresa la relazione tra la logistica e i concetti marxiani di produzione e distribuzione ecc., e come questo avviene in diversi settori (ad esempio la vendita al dettaglio, la fornitura di energia e l'agroalimentare)?
- Quali sono le possibili conseguenze dell'automazione come i terminal robotizzati, i magazzini e i camion a guida autonoma per il lavoro nella logistica di fronte all'attuale carenza di manodopera in alcuni settori della logistica?
- Quali sono le forme organizzative del conflitto dei/lle lavoratori/trici della logistica? Mostrano piuttosto tendenze verso un'organizzazione intersettoriale con i lavoratori di altre aree, o invece una collaborazione tra diverse parti del settore?

## **AMBITI TEMATICI**

In tale prospettiva, la *special issue* si propone di raccogliere 5/6 contributi, in italiano e/o inglese. Invitiamo a presentare studi e ricerche incentrate sulla forza lavoro impiegata per assicurare il flusso, la movimentazione e il trasporto delle merci su scala globale. Lavoratori portuali, facchini, marittimi, camionisti, lavoratori aeroportuali, macchinisti, ma anche corrieri, rider o autisti impegnati nell'ultimo miglio della logistica urbana: tutti questi profili operano all'interno di quel complesso panorama che chiamiamo logistica, con regolazioni, competenze, condizioni contrattuali e lavorative diverse tra loro. Alcuni di questi profili professionali riguardano il trasporto delle merci per via terrestre, marittima o fluviale, aerea o ferroviaria; altri riguardano la movimentazione e la gestione delle merci nei magazzini o nei centri di distribuzione, nei terminal portuali o aeroportuali, nei terminal ferroviari intermodali. A questi profili professionali potremmo aggiungere il personale tecnico, i manager, gli sviluppatori di software, gli informatici delle aziende e degli spedizionieri, gli operatori logistici per conto terzi (3PL). Questo numero monografico intende ospitare contributi concettuali, etnografici e/o qualitativi/quantitativi che forniscano una descrizione del sistema di governance, della più ampia economia politica e dell'impatto dei recenti mutamenti sulle condizioni di lavoro in questo settore strategico dell'economia globale.

I contributi possono includere (ma non solo) i seguenti temi:

- Condizioni di lavoro lungo le catene marittime e logistiche
- Impatto delle innovazioni tecnologiche, della digitalizzazione e dell'automazione sulla riorganizzazione del lavoro
- Forme di resistenza, conflitti e mobilitazioni sul luogo di lavoro
- Rapporti di potere, razzializzazione e genderizzazione

- Distorsioni, sfide e tendenze del mercato del lavoro nella logistica
- Gestione della forza lavoro logistica
- Relazioni tra regolamenti nazionali e sovranazionali ed effetti sui regimi di lavoro della logistica
- Contrattazione e rappresentanza nelle catene logistico-marittime
- Relazione del settore logistico con la più ampia economia politica del capitalismo
- Concettualizzazione del lavoro nella logistica attraverso la cornice analitica Marxiana.

## **MODALITÀ DI PARTECIPAZIONE**

Gli articoli, in italiano o inglese, devono essere caricati entro il **15 dicembre 2023** sulla piattaforma informatica Open Journal Systems di FrancoAngeli, registrandosi come «autori» alla pagina [http://ojs.francoangeli.it/\\_ojs/index.php/sl/index](http://ojs.francoangeli.it/_ojs/index.php/sl/index) e seguendo le istruzioni per caricare l'articolo completo. L'articolo potrà avere una lunghezza massima di 8.000 parole e dovrà tassativamente rispettare le norme editoriali della rivista: <https://www.francoangeli.it/riviste/NR/Sl-norme.pdf>

Non si accettano testi che non siano stati editati secondo le norme redazionali o di dimensioni eccedenti quelle indicate in questa call. Gli articoli correttamente formattati e caricati sulla piattaforma informatica della rivista saranno sottoposti al processo di double blind peer review.

## **Bibliografia di riferimento**

- Allen W.B. (1997) "The Logistics Revolution and Transportation", *Annals, AAPSS*, 533, 106-116.
- Baldwin R., Weder De Mauro B. (2020) *Economics in the time of Covid-19*, London, CEPR Press.
- Bottalico A. (2019) "Antwerp and Genoa. Two ports in transition between traditional labour systems and global production networks", *Etnografia e ricerca qualitativa, Rivista quadrimestrale*, 2/2019.
- Bologna, S., & Curi, S. (2019). "Relazioni industriali e servizi di logistica: Uno studio preliminare". *Giornale di diritto del lavoro e di relazioni industriali*, 161/2019, pp 125-156.
- Fox-Hodess K. (2017) "(Re-)Locating the Local and National in the Global: Multi-Scalar Political Alignment in Transnational European Dockworker Union Campaigns", *British Journal of Industrial Relations*.
- Ness I., Alimahomed-Wilson, J. (Eds.) (2018). *Choke points: Logistics workers disrupting the global supply chain*, London, England: Pluto Press.
- Nowak J. (2021) "Do choke points provide workers in logistics with power? A critique of the power resources approach in light of the 2018 truckers' strike in Brazil", *Review of International Political Economy*.
- Veltz P. (2017) *La société hyper-industrielle. Le nouveau capitalisme productif*, Seuil, Paris.

## SOCIOLOGIA DEL LAVORO

<https://www.francoangeli.it/riviste/Sommario.aspx?IDRivista=83>

CALL FOR SPECIAL ISSUE - N. 169 (2) 2024

# **PLACING LABOUR AND LOGISTICS WITHIN THE GLOBAL ECONOMY. EMPLOYMENT CONDITIONS, CONFLICTS, AND NEW CHALLENGES**

edited by

**Andrea Bottalico** (Università degli Studi di Napoli Federico II)

**Jörg Nowak** (Universidade de Brasília, Brasile)

## **BACKGROUND**

Logistics, intended as a management tool of flows of commodities and transport, has now established itself as one of the strategic aspects of the economy. The organizational complexity of a logistics chain is directly proportional to the increasing structuring of the firms in “networks” and the fragmentation of global value chains. The modern economy generates more and more synchronization needs, which adapt to the general trend of a reduction of production time cycles (Veltz, 2017).

The spread of Covid-19 has further increased the awareness that, in a context of strong interdependencies between economies, a shock that hits one of the links in the chain is enough for a systemic impact. While some observers affirm the fragility of global value chains and the trend of de-globalization, other foresee a growth in the logistics sector (Baldwin, 2020).

Since the pandemic began, global supply chains are however under severe pressures, affecting employment conditions. Distortions in the logistics labour market - such as the global shortage of truck drivers - are counterbalanced by the current pattern of strong competition along the entire logistics chain, which generally consists of three increasingly integrated dimensions: maritime activities, cargo handling in the port area and transport services in the hinterland.

There has been considerable conceptual confusion around the place of logistics in the context of the Marxian categories of circulation, distribution and production. Some authors underline that warehouse activities increasingly take over aspects of production, others claim a dominance of circulation and/or distribution over production due to a logistics turn of the economy. While much focus in logistics research has been on consumer retail, other sectors like energy, construction and industry might exhibit different characteristics (Bologna and Curi, 2019).

## **OBJECTIVES**

This special issue seeks to outline the changing dynamics across the logistics chain, with particular attention to labour issues. From the industrial districts, object of several studies in Italy, we move on to the logistics districts, to the transport infrastructures and to the platforms (both digital and material). In this context, we aim to raise some questions which have not yet seen comprehensive responses, and might enable more precise empirical descriptions of the field of labour:

- What is the weight of the logistics sector in terms of the number of workers and in financial turnover in relation to the overall economy, and has this seen profound changes or rather stability (Allen 1997)?
- Is there more or less segmentation between different parts of the workforce within the logistics sector over time, and if so, does that differ across countries or world regions?
- Which exact segments of the labour force belong to logistics, and why? The term logistics has been expanded to last mile delivery and taxi drivers which would have not been considered as part of logistics two decades ago. Are Amazon warehouses parts of logistics, and warehouses of supermarkets parts of retail, or rather the other way around?
- How can the relationship between logistics and Marxian concepts like production and distribution etc. be understood, and how does that play out across different sectors like retail, energy provision and agribusiness?
- What are the possible consequences of automation like robotised port terminals, warehouses and self-driving trucks for labour in logistics in the face of current labour shortages in some areas of logistics?
- What are experiences of current organising drives of workers in logistics, and do they rather display tendencies towards cross-sectoral organising of workers in logistics with workers in other areas, or a collaboration across different parts of the sector?

## **THEMATIC AREAS**

In this perspective, the *special issue* aims to collect 5/6 contributions, in Italian and/or English. We invite to submit papers focusing on the workforce employed to ensure the flow, the handling, and the transport of goods on a global scale. Dock workers, porters, seafarers, truck drivers, airport workers, train drivers, but also couriers, riders or drivers involved in the last mile of urban logistics: all these profiles operate within that complex panorama that we call logistics, with different skills, contractual and working conditions from each other. Some of these professional profiles pertain to the transport of goods by land, sea or river, air or rail; others concern the movement and handling of goods in warehouses or distribution centres, in port or airport terminals, in intermodal railway terminals. To these professional profiles we might add the technical staff, the managers, the IT of the companies and freight forwarders, the logistics operators on behalf of third parties (3PL).

We ask for conceptual, ethnographic and / or qualitative/quantitative contributions that provide a description of the system of governance, the larger political economy and the impact on working conditions in this strategic sector of the global economy.

Papers may include, but are not limited to, the following topics:

- Working conditions along the maritime-logistics chains
- Impact of technological innovations, digitalization and automation on the reorganization of work
- Forms of resistance and mobilizations at workplace
- Power relationships, racialization and genderization at workplace
- Distortions, challenges, and trends of the logistics labour market
- Management of the logistics labour force
- Relationships between national-supranational regulations, and effects on logistics labour regimes

- Bargaining, representation, and conflicts across the maritime-logistics chains
- Relationship of the logistics sector to the larger political economy of capitalism
- Conceptualisation of labour in logistics with Marxian frameworks

## CONDITIONS AND DEADLINES

Article proposals in Italian or English should be submitted via email to the Journal web page: <http://ojs.francoangeli.it/ojs/index.php/sl/about/submissions> no later than December 15, 2023.

Authors should follow the instructions to upload the complete articles. Articles should be no longer than 8,000 words, and must adhere to the journal's style and editorial standards:

[https://www.francoangeli.it/riviste/NR/Sl-norme\\_EN.pdf](https://www.francoangeli.it/riviste/NR/Sl-norme_EN.pdf)

Any article that does not comply with the word limit or the style and editorial standards indicated in this call for papers will not be accepted. Correctly formatted articles submitted via the journal's online platform shall be subject to a process of double-blind peer review.

## References

- Allen W.B. (1997) "The Logistics Revolution and Transportation", *Annals, AAPSS*, 533, 106-116.
- Baldwin R., Weder De Mauro B. (2020) *Economics in the time of Covid-19*, London, CEPR Press.
- Bottalico A. (2019) "Antwerp and Genoa. Two ports in transition between traditional labour systems and global production networks", *Etnografia e ricerca qualitativa, Rivista quadrimestrale*, 2/2019.
- Bologna, S., & Curi, S. (2019). "Relazioni industriali e servizi di logistica: Uno studio preliminare". *Giornale di diritto del lavoro e di relazioni industriali*, 161/2019, pp 125-156.
- Fox-Hodess K. (2017) "(Re-)Locating the Local and National in the Global: Multi-Scalar Political Alignment in Transnational European Dockworker Union Campaigns", *British Journal of Industrial Relations*.
- Ness I., Alimahomed-Wilson, J. (Eds.) (2018). *Choke points: Logistics workers disrupting the global supply chain*, London, England: Pluto Press.
- Nowak J. (2021) "Do choke points provide workers in logistics with power? A critique of the power resources approach in light of the 2018 truckers' strike in Brazil", *Review of International Political Economy*.
- Veltz P. (2017) *La société hyper-industrielle. Le nouveau capitalisme productif*, Seuil, Paris.