

SCIENZA & POLITICA

per una storia delle dottrine



Politiche della logistica:
spazi globali, metropoli, lavoro.

Bologna, dal 9 febbraio al 6 giugno 2017
Dipartimento di Scienze Politiche e Sociali:
ciclo di seminari

Mattia Frapporti

Università di Bologna

mattia.frapporti2@unibo.it

Applicare uno “sguardo logistico” a cinque diverse discipline. Tentare di far risuonare termini e categorie analitiche comuni in progetti di ricerca tra loro del tutto indipendenti. Muoversi su un piano epistemologico nuovo e in parte inedito che sta tuttavia ottenendo un crescente riscontro a livello internazionale. Promuovere un percorso agli esordi ma che ha già mostrato un’efficace capacità di analisi critica all’interno del presente globale. Offrire un contributo ai *Critical Logistics Studies* e applicarne alcune linee d’interpretazione. Queste sono state alcune delle principali istanze che hanno mosso il ciclo seminariale intitolato *Politiche della logistica: spazi globali, metropoli, lavoro*, coordinato da Giorgio Grappi (con il contributo di Sandro Mezzadra) presso il Dipartimento di Scienze Politiche e Sociali dell’Università di Bologna.

Legato all’esperienza della Summer School “Investigating Logistics” (<http://www.investigatinglogistics.net/>) organizzata presso la Humboldt Universität di Berlino lo scorso settembre – di cui s’è già dato conto in queste pagine¹ –, la sequenza di seminari bolognesi s’è prodotta a partire dal 9 febbraio per concludersi il 6 giugno scorso. Cinque appuntamenti diversi in molti dei loro aspetti, preceduti da una data introduttiva e di presentazione il 12 gennaio quando lo stesso Grappi ha discusso con Sandro Mezzadra e Sandro Chignola della sua recente pubblicazione intitolata proprio *Logistica*². Nel testo di Grappi la logistica è presentata come «la base materiale e “costituzionale” dei processi di globalizzazione», assumendo dunque inevitabilmente non soltanto una precisa posizione all’interno delle dinamiche contemporanee di distribuzione e produzione, ma anche incidendo costantemente sulle relazioni tra i diversi attori economici e istituzionali della scena globale. «La logistica “fa politica”», sottolinea infatti Grappi. La pervasività che assumono alcuni processi a essa riferiti come la costruzione di «corridoi logistici» o, più in generale, la realizzazione di spazialità inedite, la inseriscono prepotentemente tra quegli elementi che contribuiscono alla ridiscussione delle categorie politiche classiche. Le cifre costitutive della modernità poggiano – per la verità ormai da tempo³ – su delle sabbie mobili che le stanno a poco a poco assorbendo. La logistica assume così i tratti di uno strumento interpretativo utile alla comprensione delle mutazioni che sta subendo il panorama sociale, geografico e politico che ci circonda.

A partire da tale convinzione e da questa costellazione di elementi comuni, nel primo dei cinque incontri s’è così parlato degli sviluppi e delle influenze che le nuove «infrastrutture digitali» producono nel contemporaneo «supply

¹ M. FRAPPORI, *Investigating Logistics. Institute for European Ethnology della Humboldt Universität di Berlino 19-30 settembre 2016*, «Scienza & Politica», 28, 55/2016, pp. 241-246.

² G. GRAPPI, *Logistica*, Roma, Ediesse, 2016.

³ Cfr. D. HARVEY, *La crisi della modernità* (1990), Milano, il Saggiatore, 2015.



chain capitalism»⁴; il secondo seminario ha proposto una genealogia della città focalizzata sullo sviluppo dello spazio urbano dalla forma compatta alla forma diffusa: la città-mondo attuale come città logistica; il terzo appuntamento ha ripercorso il processo di costruzione dell'Unione Europea dilatandone la profondità storica e restituendo il quadro generale della nascita dello "spazio logistico europeo"; il quarto incontro ha tratteggiato una panoramica delle criticità dei cosiddetti *platform capitalism* e *gig economy*, concentrandosi su alcuni specifici nodi d'analisi; infine, la chiusura ha visto una descrizione di come le compagnie logistiche si adattano e come trasformano il contesto urbano e sociale nel quale operano a partire dal reclutamento della forza-lavoro, con un approfondimento articolato sull'area metropolitana di Parigi. Impostate per offrire un ampio spettro di spunti e prospettive, ogni data ha proposto in seguito alle relazioni principali di un partecipante al gruppo di ricerca della Summer School *Investigating logistics* l'intervento di un *discussant* esterno, che ha contribuito non soltanto ad avviare il dibattito, ma anche a meglio contestualizzare i differenti approcci. Da considerarsi nella loro espressione indipendente tanto quanto in quella collettiva, obiettivo dei relatori era quello di tentare di elaborare e mostrare una struttura ermeneutica condivisa e intrecciata che ponesse in risonanza le diverse ricerche. Al di là dunque dell'elaborazione di studi singolarmente intesi, la sfida principale dei seminari era quella di restituire un quadro d'applicazione complessivo sufficientemente esemplificativo di quello che è stato insistentemente presentato come uno "sguardo logistico", in modo tale da elaborare una comune cartografia in vista della pubblicazione di un contributo corale al dibattito.

Ad avviare il ciclo di seminari è stato Floriano Milesi, che ha discusso con Devi Sacchetto (Università di Padova) di *Antropologia della logistica digitale*. Prendendo le mosse dall'ultimo lavoro del *media theorist* Ned Rossiter⁵, Milesi ha mostrato come le «infrastrutture digitali» funzionino oggi da baricentro nella conduzione e nel coordinamento delle dinamiche lavorative. Nate per assecondare e promuovere in modo efficiente la mobilità delle merci (nel contesto della cosiddetta «retail revolution»⁶), queste piattaforme virtuali svolgono un ruolo sempre più centrale anche nell'organizzazione stessa del lavoro, tanto da incidere sensibilmente sull'articolazione della produzione e della distribuzione. Dando sostanza a quello che Sacchetto ha suggestivamen-

⁴ A. TSING, *Supply Chains and the Human Condition*, «Rethinking Marxism», 21, 2/2009, pp. 148-76.

⁵ N. ROSSITER, *Software, Infrastructure, Labor: A Media Theory of Logistical Nightmares*, Londra, Routledge, 2016.

⁶ Cfr. su questo, N. LICHTESTEIN, *The Retail Revolution: How Wal-Mart Created a Brave New World of Business*, New York, Picador, 2009; E. BONACICH - J.B. WILSON, *Getting the Goods. Ports, Labor, and the Logistics Revolution*, Ithaca, Cornell University Press, 2008; A. TSING, *Supply Chains and the Human Condition*.

te definito il «sogno di Taylor» (incorporazione del sapere operaio all'interno delle macchine), gli algoritmi oggi agiscono in due diverse modalità. Da un lato il loro progressivo sviluppo si palesa nei progetti industriali di “fabbriche 4.0”: nuove “industrie iper-connesse” che tendono a minimizzare la necessità non soltanto dei lavoratori, ma persino degli stessi *manager*, producendo una digitalizzazione della gestione sempre meno intellegibile. Dall'altro lato, questa «computational age»⁷ minaccia di superare definitivamente la necessità di lavoro vivo in una sorta di paventata spinta volta all'automazione totale dell'intero processo lavorativo (in particolare, per quanto riguarda la distribuzione, Milesi ha ricordato le sperimentazioni di consegne attraverso droni già testate da Amazon, ma invero lontane dall'essere attuabili). Pertanto, se è innegabile il ruolo di questi *software* nell'evoluzione del sistema capitalista contemporaneo, è nondimeno necessario sottolineare come permangano forme di organizzazione prettamente fordiste che ancora giocano un ruolo tutt'altro che secondario. La logistica funge così da tramite tra la «fabbrica del sudore cinese» e la «fabbrica 4.0 tedesca» (per riprendere ancora Sacchetto), tanto da risultare una porta d'accesso a due mondi apparentemente antitetici ma, in ultima analisi, del tutto complementari e interfacciati grazie a *software* specifici. Un nuovo “spazio digitale” si inserisce dunque nelle strutture di produzione e distribuzione: uno spazio sempre più automatizzato dove i ritmi di lavoro (ma in fondo anche i ritmi di vita) appaiono sostanzialmente demandati alla capacità gestionale di un algoritmo.

L'assunzione di forme di spazialità inedite quale cifra indispensabile all'interpretazione del presente è emersa anche nel secondo incontro tenuto da Niccolò Cuppini (*discussant* Matteo Vegetti, Università della Svizzera italiana) e intitolato *Logistica come logica metropolitana: percorsi storici di urbanizzazione planetaria*. Nella sua relazione Cuppini ha presentato metropoli e logistica come due ambiti di discussione interconnessi dove da un lato la seconda assume nella genealogia della prima ruoli molteplici; dall'altro lato, lo “sguardo logistico” è qui inteso come l'angolo analitico più efficace per interpretare la città come uno «spazio di flussi»⁸, snodo cruciale della rete interconnessa che avvolge oggi l'intero pianeta. La logistica, infatti, è presentata non soltanto storicamente come uno dei canoni costruttivi dell'urbanizzazione capitalistica, ma essa è assunta nell'oggi anche quale l'unico vettore a possedere un'intelligenza complessiva della città stessa. Così, la relazione tra questi due poli si è articolata in molteplici tasselli che hanno complessivamente giustificato da differenti prospettive l'adozione della logi-

⁷ Cfr. N. ROSSITER, *Software, Infrastructure, Labor*.

⁸ Cfr. i tre volumi di M. CASTELLS, *La nascita della società in rete* (1996), Milano, Egea, 2002; *Il potere delle identità* (1997), Milano, Egea, 2003; *Volgere di millennio* (2000), Milano, Egea, 2003.



stica quale canale interpretativo privilegiato dell'attuale mondo-città nella sua multiforme struttura. In poche righe proviamo a dar conto di alcuni dei più significativi passaggi della relazione di Cuppini. Egli ha anzitutto mostrato come da metà Ottocento in avanti una “logica logistica” sia storicamente riscontrabile nella progettualità di molte metropoli. Dalla ristrutturazione di Parigi operata sotto la guida di Georges-Eugène Haussmann, al fiorire dei grandi agglomerati urbani statunitensi lungo il tracciato della ferrovia, la logistica diviene canone costruttivo da seguire inaugurando una tendenza che risulta in fondo del tutto in linea con le prospettive architettoniche odierne. La cartografia genealogica dell'attuale urbanizzazione del mondo rivela in questo modo una specifica continuità strutturata attorno a una razionalità logistica. Tutt'altro che secondario diviene in questa rappresentazione l'apporto delle infrastrutture e della tecnica (il «fuoco» che affianca «terra e mare», nella logica elementare schmittiana di interpretazione del mondo richiamata da Vegetti nella sua chiosa all'intervento di Cuppini). La città logistica, infatti, si sviluppa parallelamente al sistema di fabbrica che a poco a poco trascende lo spazio limitato di uno stabile per diventare essa stessa un semplice snodo della globale «fabbrica senza pareti», resa possibile per l'appunto dai progressi tecnologici e infrastrutturali. Nelle conclusioni di Cuppini allora, il globo appare come un'enorme città al cui interno si riproduce tanto la «moltiplicazione dei confini»⁹, quanto la dimensione conflittuale urbana che ha spesso caratterizzato negli ultimi anni le forme del lavoro vivo della logistica.

Di «logica logistica», «nuove spazialità» e superamento di quella che il geografo Neil Brenner ha definito «epistemologia stato-centrica»¹⁰ ha parlato ampiamente anche Mattia Frapporti nel terzo incontro. Con una relazione intitolata *La costruzione dello spazio logistico europeo*, discussa con Alessandro Arienzo (Università di Napoli), Frapporti ha proposto un'indagine genealogica sull'origine infrastrutturale dell'Unione Europea guidata – secondo la sua ipotesi – proprio da una «razionalità logistica» (che egli ha attribuito *in primis* a uno dei principali protagonisti dell'integrazione, vale a dire Jean Monnet). La nascita della Comunità Europea del Carbone e dell'Acciaio (1952) è stata così situata entro un più ampio percorso di costituzione di uno «spazio logistico» caratterizzato da due aspetti preponderanti. In primo luogo essa si insinua in un processo sviluppatosi a partire dall'ultimo quarto del XIX secolo, in cui s'è costruita sul suolo continentale una rete infrastrutturale ferroviaria sempre più compatibile e uniformata in un certo regime di standard techni-

⁹ S. MEZZADRA – B. NEILSON, *Confini e frontiere. La moltiplicazione del lavoro nel mondo globale* (2013), Bologna, Il Mulino, 2014.

¹⁰ Cfr. N. BRENNER, *New State Space. Urban Governance and the Rescaling of Statehood*, Oxford, Oxford University Press, 2004.

ci. Questa «hidden integration of Europe»¹¹ è stata del tutto propedeutica alla nascita della prima comunità europea, in quanto ha fornito la base materiale su cui elaborare il progetto. In secondo luogo, Frapporti ha mostrato come durante le due guerre mondiali alcuni Stati europei tentarono una “nuovo processo organizzativo” la cui base era fondata proprio sulla logistica. Nella prima guerra mondiale l'*Allied Maritime Transport Council* creò una piattaforma comune per la gestione dei rifornimenti di Francia, Inghilterra e Italia. Nella seconda guerra mondiale, invece, fu l'*Anglo-French Coordinating Committee* a creare una comune struttura di approvvigionamento per i due Paesi. In quei due momenti (certo particolari) la sovranità assoluta degli Stati non era più tale in quanto un organo di *governance* logistica (con potere esecutivo) poteva intervenire negli ingranaggi della loro gestione economica. Tutto ciò, secondo Frapporti, ha dato vita a «un'Europa dei flussi»¹² preposta allo scorrimento rapido delle merci, che è in fondo l'essenza stessa degli «spazi logistici» contemporanei¹³. Non dunque procedimenti esplicitamente politici di stampo federativo, né tantomeno altri progetti d'unione più o meno verosimili (tra gli altri anche Arienzo ha ricordato quello di «impero latino» ipotizzato da Alexandre Kojeve¹⁴). Il disegno d'integrazione è stato piuttosto presentato come la realizzazione di una piattaforma logistica continentale, la cui sostanza ha più di un collegamento con l'Unione Europea di oggi.

Dopo due appuntamenti di stampo più storico-politico, nel quarto seminario Maurilio Pirone è tornato in maniera più esplicita a parlare di lavoro, che è del resto sia il tratto entro cui maggiormente si sviluppa la conflittualità nella logistica, sia la base comune attraverso cui tutti i relatori si sono approcciati a questo “campo di tensione”. Con una relazione intitolata *Il mondo in un click: economia digitale e nuova logistica metropolitana*, discussa con Andrea Fumagalli (Università di Pavia), Pirone s'è concentrato – come accennato sopra – sul cosiddetto «capitalismo delle piattaforme», basato in larga parte sulla «gig economy», che ha progressivamente soppiantato totalmente la «sharing economy» (esterna al circuito di valorizzazione). Tutto ciò è stato analizzato da Pirone attraverso tre nodi d'analisi. In primo luogo egli ha affrontato il rapporto tra processo lavorativo e processo di valorizzazione, evidenziando come l'introduzione di piattaforme digitali trasformi totalmente il lavoro (finanche dal punto di vista narrativo e semantico), inducendo chi presta la sua manodopera a non rivendicare tutele e diritti proprio a causa delle modalità

¹¹ T.J. MISA – J. SCHOT, *Inventing Europe: Technology and the Hidden Integration of Europe*, «History and Technology», 21, 1/2005, pp. 1-19.

¹² M.A. HAJER, *Transnational Networks as Transnational Policy Discourse: Some Observations on the Politics of Spatial Development in Europe*, in A. FALUDI – W. SALET (eds), *The Revival of Strategic Planning*, Dordrecht, Kluwer, 2000.

¹³ Cfr. D. COWEN, *The Deadly Life of Logistics*, Minneapolis, University of Minnesota Press, 2014.

¹⁴ Cfr. A. KOJEVE, *Il silenzio della tirannide*, Milano, Adelphi, 2004.



con cui il lavoro stesso è somministrato. Del resto la piattaforma di riferimento si presenta soltanto come un “aggregatore” tra domanda e offerta (si pensi a Uber, AirBnB, Deliveroo ecc.), totalmente deresponsabilizzato sia nei confronti dell’una sia dell’altra. In secondo luogo Pirone ha posto quale obiettivo di questo processo di innovazione la trasformazione degli spazi urbani. La «gig economy» è stata così presentata come un vettore di mutamento del tessuto cittadino, dove la necessità di ripensare l’*urbs* in termini di snodi, flussi o canali di passaggio incide fortemente: nella ridefinizione degli spazi, da un lato; dall’altro, crea quelle forme di «cittadinanza imprenditoriale» che nonostante tutto riescono talvolta anche a organizzarsi producendo inedite forme di vertenzialità. Infine, l’ultimo nodo è inevitabilmente rappresentato dal ruolo della tecnica. In queste nuove forme economiche l’algoritmo diventa determinante nella ridefinizione del processo lavorativo. Per questo motivo Pirone (e lo fa anche Fumagalli nella sua relazione) evidenzia come il ruolo di «labour implementing» assunto dalle macchine sia davvero la cifra attraverso cui interpretare gli odierni rapporti tra capitale e lavoro. Se infatti da un lato la macchina non è più in competizione con la forza lavoro (caratteristica paradigmatica del fordismo), dall’altro la preponderanza delle piattaforme informatizzate nella gestione dei rapporti lavorativi comporta inevitabilmente relazioni di prestazione sempre più aleatorie e svincolate da ogni riferimento.

A chiusura del ciclo di seminari Carlotta Benvegnù ha proposto una relazione intitolata *Spazi produttivi europei: etnografie del lavoro logistico*, di cui ha discusso con Gabriella Alberti della Leeds University. Nel suo intervento Benvegnù si è focalizzata sulle trasformazioni geografiche e territoriali veicolate dalle imprese logistiche nel contesto dell’area metropolitana parigina, dove ha svolto gran parte della sua ricerca etnografica. La relazione s’è così articolata in tre segmenti che hanno visto più di un intreccio con i quattro seminari che l’hanno preceduta. Nel primo segmento è stata collocata la logistica all’interno dei processi di globalizzazione, sottolineando come nel tempo del «capitalismo a filiera» una merce incorpori diritti del lavoro molto differenti. Benvegnù ha anzitutto richiamato in proposito la distinzione classica tra «logistica industriale» e «logistica della distribuzione»¹⁵. Con la prima ci si riferisce al processo di frammentazione della produzione su scala europea o mondiale; con la seconda si intendono le logiche di consegna *door to door* di attori globali quali ad esempio Amazon. A queste due categorie ne ha però aggiunta una terza: quella di una «nuova logistica metropolitana», emergente frontiera della consegna *just in time* direttamente presso le abitazioni private. La relazione è dunque proseguita con altri due segmenti di riflessione. In primo luo-

¹⁵ Cfr. G. GRAPPI, *Logistica*.

go ha mostrato come nel tessuto urbano parigino uno “sguardo logistico” permetta di rilevare quanto il lavoro possa assumere le caratteristiche di un vettore di trasformazione delle stesse infrastrutture cittadine. Focalizzandosi sulla dislocazione dei magazzini, Benvegnù ha rilevato come essi siano soggetti a una geografia variabile, sempre più indirizzata negli anni verso aree periferiche sovrappopolate dove il tasso di disoccupazione era più alto. Questa strategia ha evidentemente modificato il tessuto urbano, permettendo di accedere a bacini di manodopera a basso costo funzionali alla necessità di lavoro flessibile che i magazzini logistici richiedono. In linea con quest’ultima rilevazione, il terzo segmento s’è così riferito proprio alla composizione del lavoro e alle strategie di resistenza messe in atto dai soggetti occupati nel settore della logistica. È stato quindi mostrato come la città tutta sia un luogo di messa in atto di alcune pratiche di resistenza. Cionondimeno, riportando alcune interviste a sindacalisti e lavoratori francesi, Benvegnù ha sottolineato la crescente distanza tra una prospettiva sindacale “classica” e i bisogni della nuova forza-lavoro che vive nei quartieri periferici e lavora nei magazzini logistici, discutendo dell’ambivalenza delle strategie di mobilità adottate dai lavoratori.

La prospettiva per molti versi originale con cui gli autori dei seminari si sono misurati, e la fase dibattimentale ancora in essere che essi hanno sempre reso palese nel corso dei diversi incontri, rende difficile un giudizio complessivo puntuale. Più semplice sarebbe certo offrire un riscontro sui singoli interventi che hanno – ci sembra – presentato un buon grado di compiutezza. Tuttavia, come detto in introduzione, obiettivo generale era quello di offrire un contributo ad una discussione in corso, in cui lo “sguardo logistico” si presenta come utile sfida metodologica per diversi campi disciplinari. In questo senso, la presentazione della ricerca collettivamente intesa sconta certamente alcuni tratti di disomogeneità; in seconda battuta, appare necessaria una posizione conclusiva comune maggiormente articolata, integrata e costruita sui differenti contributi e approcci. Ciononostante, sebbene il percorso collegiale risulti in fondo ai suoi primi passi, nel quadro generale già appaiono tratti singolari e stimolanti. Le nuove immagini che la “lente” della logistica permette di proiettare risultano insomma valorizzate dagli efficaci apporti interdisciplinari che tale “sguardo” può offrire all’interpretazione dei moti tellurici che attraversano il nostro tempo.