

# Politiche della logistica: un percorso di ricerca sul globale

Giorgio Grappi

Secondo la definizione più diffusa, la logistica corrisponde alla funzione aziendale che provvede all'approvvigionamento e alla distribuzione fisica dei materiali, delle scorte e dei prodotti finiti. Con la crescita della complessità delle filiere produttive e dei servizi di e-commerce, questo termine, prima relegato ad ambiti specialistici, è divenuto di ampio utilizzo. L'aumentata consapevolezza sulla rilevanza del settore e sulle conseguenze globali degli eventi che lo riguardano, compresi i tanti casi di conflitto e di sciopero che lo attraversano, ha inoltre fatto crescere, seppur con un certo ritardo, l'attenzione per le sfide che riguardano la circolazione, le organizzazioni sindacali e, più in generale, i movimenti dei lavoratori (Chua et al. 2018; Alimohomed-Wilson, e Ness 2018; Allamprese, e Bonardi 2018). Sono anche cresciuti nell'ultimo decennio gli approcci critici che hanno rilevato nella logistica una specifica forma di potere, capace di incidere su diversi aspetti della sovranità e della produzione di soggettività (Neilson 2012; Cowen 2014). Tuttavia, anche per il carattere eccentrico del soggetto, ciò non ha ancora portato ad una sua adeguata collocazione all'interno degli interessi della teoria politica. Con questo contributo mi propongo dunque di fornire alcuni elementi utili per inquadrare l'interesse nei confronti della logistica all'interno di un percorso di ricerca teorico-politico.

## 1. Logistical worlds/*mondi logistici*

L'ampia etimologia del termine logistica, di derivazione greca, richiama l'arte del computare come distinta dall'aritmetica, la scienza dei numeri. Ma è in ambito militare che il suo utilizzo assume storicamente un significato che lo avvicina

Accepted on December 2022 | Just Accepted for Book Policy

This paper has been accepted for publication and undergone full peer review but has not been through technical editing, formatting and author proofing, which may lead to differences between this version and the Version of Record. To cite this paper please use its DOI.

Giorgio Grappi, *Politiche della logistica: un percorso di ricerca sul globale*, © Author(s), CC BY 4.0, DOI 10.36253/978-88-5518-307-9.05, in Mirko Alagna, Dimitri D'Andrea (edited by), *Politiche dell'attualità. Per un pensiero critico della realtà*, published by Firenze University Press

FUP Best Practice in Scholarly Publishing (DOI 10.36253/fup\_best\_practice)

na alla prospettiva che intendo presentare. Henri de Jomini, membro dello stato maggiore di Napoleone, nel suo *Sommario dell'arte della guerra* (1837-1838) definiva la logistica come l'«applicazione pratica dell'arte di muovere gli eserciti», distinguendola dalla strategia e dalla tattica, e attribuendole un carattere di sintesi tra le due. De Jomini spiegava che, se si considera la strategia come «l'arte di fare la guerra sulla carta» e la tattica come «l'arte di combattere sul terreno dello scontro», la logistica è «la scienza di preparare o rendere possibile l'esecuzione pratica delle altre due» (121). Questo carattere operativo attribuisce alla logistica una dimensione generale che sarà enfatizzata dalle trasformazioni dell'organizzazione militare e degli eserciti. La NATO, ad esempio, definisce oggi la logistica come «la scienza di pianificare ed eseguire il movimento e il mantenimento delle truppe», comprendendo al suo interno il design e lo sviluppo dei mezzi e delle strutture militari, la loro costruzione e manutenzione, i rifornimenti, il trasporto del personale, i servizi correlati e i supporti sanitari (NATO 2012, 20). Da questo modo di intendere la logistica in ambito militare possiamo osservare alcuni suoi tratti di rilevanza politica: essa è infatti descritta non soltanto come funzione determinata, che riguarda principalmente la dimensione del trasporto e della distribuzione, ma come una disciplina che sintetizza il piano della decisione strategica con quello del comportamento di base, occupandosi dello svolgimento dell'insieme delle operazioni.

Anche sul piano delle discipline aziendali, il significato attribuito alla logistica si è nel tempo notevolmente ampliato, e oggi ne possiamo individuare almeno tre diverse declinazioni: la logistica come specifica industria composta da operatori del trasporto a breve e lungo raggio e dalle infrastrutture per lo smistamento e lo scambio intermodale; la logistica come ramo aziendale che si occupa della catena delle forniture e della consegna dei prodotti finiti, o logistica industriale; e la logistica come organizzazione complessiva della catena produttiva. Questo ultimo significato, che si sovrappone a quello del *supply chain management*, ha portato all'evoluzione della logistica da una funzione specifica e limitata a logica complessiva delle *operations*, l'insieme di attività di pianificazione, programmazione e realizzazione dei processi produttivi di un'azienda o di un gruppo. Secondo l'economista Bruce Allen, la logistica unisce questa dimensione di «approccio multidisciplinare» alla finalità di «assemblare e distribuire i giusti prodotti, nella giusta quantità, nel posto giusto e nelle condizioni giuste in modo da massimizzare i profitti dell'impresa» (Allen 1997, 116). Una prima considerazione può essere dunque svolta a partire da questi pochi accenni: la logistica è ciò che organizza e fa muovere la produzione e le merci in un mercato mondiale che, per dirlo con Marx, fa di ogni costellazione politica un «angolo di mondo» (Marx e Engels 1973, Lettera ad Engels [1858], 377). Essa è anche una logica e un principio d'ordine che innerva forme complesse di organizzazione, non solo d'impresa, tramite la definizione di protocolli, standard e tecnologie che ridefiniscono le forme del comando e non solo la sua trasmissione. Si tratta perciò di uno snodo inevitabile per l'analisi critica del capitalismo contemporaneo e della sua dimensione politica. Mentre la logistica è in sé un oggetto di ricerca il cui studio permette di comprendere alcuni degli elementi

decisivi della produzione nel tempo globale, infatti, essa costituisce un punto di vista particolare attraverso il quale leggere le trasformazioni che coinvolgono la forma Stato, la sovranità e il potere. Attraverso la logistica è possibile cogliere alcune di quelle «dinamiche sistemiche più profonde» del nostro tempo, o «tendenze concettualmente sotterranee», che secondo Saskia Sassen «sono difficili da percepire se ragioniamo servendoci dei consueti riferimenti geopolitici, economici e sociali» (Sassen 2014, 12).

È a partire da questa urgenza che ha preso forma il progetto di ricerca *Logistical Worlds: Infrastructure, Software, Labour* (Mondi logistici: infrastrutture, software, lavoro), che ha studiato la logistica come dimensione operativa del capitale e forma emergente di *governance* globale. Si tratta di un percorso di studio collettivo, a sua volta parte di una più lunga collaborazione, coordinato da Brett Neilson e Ned Rossiter dell'Università di Western Sydney, che ha coinvolto tra il 2014 e il 2018 studiosi da Australia, Italia, Grecia e India<sup>1</sup>. Il progetto *Logistical Worlds* è stato per me un importante punto di accesso per pensare alla teoria politica in modo differente, unendo la ricerca sul campo ad un tentativo di innovazione teorica a partire dalla tesi che la logistica produce mondi non soltanto in senso materiale, ma come dato ontologico. Questo significa considerare come la logistica agisca come «una forza trainante nelle trasformazioni del tempo, dello spazio e del territorio che producono la globalizzazione e riscrivono gli ordinamenti giurisdizionali», secondo la definizione della geografa Deborah Cowen (2014, 10). La ricerca si è svolta intorno ad aree che, in modi diversi, sono coinvolte nel progetto cinese nella cosiddetta Nuova Via della Seta, nel frattempo rinominata Belt and Road Initiative (BRI): il porto del Pireo, in Grecia, dove l'operatore cinese COSCO ha ottenuto nel 2012 una concessione per gestire la parte principale del terminale container; le regioni di Kolkata e di Sili-guri, nello Stato del Bengala Occidentale, in India, considerate due *choke point* (strozzature) nei corridoi infrastrutturali e commerciali; e la città di Valparaíso, in Cile, un importante snodo per il commercio mondiale del rame, in particolare verso la Cina. In tutti questi siti sono stati organizzati soggiorni di ricerca che, non limitandosi allo svolgimento di seminari e conferenze, comprendevano visite sul campo delle aree studiate e, con l'ausilio di team locali, il tentativo di raccogliere informazioni da fonti che gestiscono o lavorano all'interno dei

<sup>1</sup> Il percorso di *Logistical Worlds* è stato preceduto dal progetto «Transit Labour: Circuits, Regions Borders», e si è negli anni arricchito di esperienze di studio collettivo che comprendono la Summer University «Investigating Logistics. Lifestyles, Migrations and the Commons», organizzata presso la Humboldt University di Berlino in collaborazione con il BIM (Berlin Institute for Empirical Migration and Integration Research) e la Leuphana University di Lüneburg, nel 2016, e il ciclo di seminari «Politiche della Logistica» tenuto presso il Dipartimento di scienze politiche e sociali, UNIBO, coordinato da me e Sandro Mezzadra, nel 2017. In continuità con questo percorso, il progetto «PLUS: Platform Labour in Urban Spaces: Fairness, Welfare, Development» (Horizon 2020) vede il Dipartimento delle Arti dell'Università di Bologna come capofila nell'indagare le trasformazioni urbane legate all'economia delle piattaforme a partire dalle realtà di Barcellona, Berlino, Bologna, Lisbona, Londra, Parigi e Tallin.

siti analizzati. La ricerca ha fatto ricorso a diversi approcci di tipo qualitativo e quantitativo, senza tuttavia definire dei rigidi confini metodologici. Questo ha permesso l'integrazione tra lavoro teorico e ricerca sul campo e la loro reciproca contaminazione, comportato in diversi casi la necessità di adattare in corso d'opera il percorso di ricerca, sia perché alcune delle tesi che avevano spinto a scegliere alcuni dei siti si sono con il tempo dimostrate non valide, sia perché impossibilità pratiche di accesso o imprevisti hanno suggerito strategie per modificare il punto di osservazione.

Al Pireo, l'impossibilità di accedere alle aree del Piraeus Container Terminal (PCT) operate da COSCO o di ottenere informazioni dirette ha spinto ad osservare le trasformazioni indotte dall'intervento cinese a partire dalla modifica dei regimi lavorativi all'interno del terminal attiguo, gestito dalla greca Piraeus Port Authority (PPA), dalle difficoltà di comunicazione tra modelli di software disomogenei e dalle dinamiche di urbanizzazione infrastrutturale nell'area di Thriasio, collegata al porto da una linea ferroviaria dedicata. In questo contesto abbiamo potuto osservare l'intreccio tra dinamiche di de-territorializzazione e ri-territorializzazione prodotte dai processi logistici, sintetizzate nell'incrocio tra diverse forme di governance, quali l'autorità portuale greca, una concessione gestita da controllata di una compagnia di stato cinese, una zona economica speciale secondo le normative dell'Unione Europea, la BRI cinese e le reti trans europee dei trasporti TEN-T. A queste si aggiungono delimitazioni territoriali che si concretizzano in semplici linee sulla banchina portuale, capaci di stabilire gli spazi sottoposti ai diversi regimi amministrativi, nel collegamento ferroviario che ne estende gli effetti in un'area caotica dove convivono capannoni semi-abusivi e nuovi progetti interni ai corridoi TEN-T, e nella necessità di mettere in comunicazione tra loro operazioni gestite attraverso software proprietari di diversa provenienza. Inoltre, leggere l'intervento cinese in rapporto al deflagrare della crisi del debito greco ci ha permesso di mettere in discussione l'idea di una 'sinificazione' delle condizioni di lavoro e di mettere in luce l'innesto tra le dinamiche globali che hanno coinvolto il lavoro portuale con i processi di precarizzazione del lavoro all'interno dell'Unione Europea e l'accelerazione della finanziarizzazione nella gestione delle infrastrutture greche legata alle politiche di austerità imposte dalla Troika.

A Kolkata, la relativa marginalità del porto di Haldia, a sud della città, ha spinto a rileggere la storia della portualità coloniale in Bengala come modello di costruzione di territorialità politiche atipiche e a concentrare lo sguardo sulle dinamiche che coinvolgono l'area di Siliguri, nel cosiddetto *chicken neck*, una strozzatura territoriale nel nord dello Stato del Bengala Occidentale che i progetti di collegamento infrastrutturale verso la Cina hanno reso uno snodo strategicamente decisivo. Insieme alla politica del 'guardare ad Est' perseguita a partire dagli anni '90 e all'investimento nella realizzazione di grandi corridoi industriali negli anni più recenti, la governance logistica è emersa come uno dei principali vettori di discontinuità nelle linee di intervento dello Stato indiano. A Valparaíso, infine, una volta constatato che i piani di espansione del porto che sembravano imminenti durante le fasi di elaborazione del progetto di

ricerca erano sostanzialmente fermi, si è deciso di allargare lo sguardo a quella che insieme a Brett Neilson abbiamo chiamato «linea del rame». Analizzando il rame come «elemento della logistica» e l'insieme delle stratificazioni storiche e delle dimensioni operative che lo rendono una materia prima importante per la trasmissione di impulsi elettrici, è emerso come esso sia diventato, in seguito all'integrazione logistica dell'industria estrattiva e del trasporto, un elemento intorno al quale si sperimentano modelli di gestione dei processi che trasformano i porti e le miniere in veri e propri «laboratori naturali per attività di frontiera» tra la dimensione economica e quella politica (Grappi, e Neilson 2019, 838). Le sperimentazioni legate allo *smart mining* possono così essere comprese come un tassello all'interno di una più ampia tendenza alla digitalizzazione nel governo della società, mentre le oscillazioni del valore della materia prima legate a dinamiche finanziarie contribuiscono a sganciare le dinamiche della produzione dalle effettive richieste del mercato, in modo simile rispetto a quanto osservato nell'industria dello *shipping*, caratterizzata da dinamiche di tipo speculativo nelle quali investimenti e innovazione tecnologica diventano essi stessi dei fattori di valorizzazione. Nel complesso, *Logistical Worlds* ha adottato un'impostazione analitica che distanzia l'analisi critica della logistica da approcci come quelli della geografia economica, dello studio delle reti infrastrutturali o delle catene del valore. Per quanto una più corretta conoscenza del modo in cui le infrastrutture incidono nella distribuzione spaziale della formazione del valore e dei diversi momenti dei processi produttivi sia un fattore non trascurabile, infatti, ciò che il progetto ha voluto mettere al centro è il ruolo delle operazioni logistiche nel coordinare ed eseguire l'insieme di questi processi, così come la differenziazione delle condizioni al loro interno.

## 2. La Logistica come oggetto di studio e la logistica come metodo

Ciò che caratterizza in modo trasversale questo approccio critico alla logistica è, dunque, da una prospettiva teorica, un metodo che punta a far emergere problemi e questioni teorico-politiche dalla materialità dell'analisi dalla materialità dell'analisi, anziché partire da un punto di vista normativo. Considerare la logistica come elemento caratterizzante le forme contemporanee del potere e come una forza che si intreccia, disarticolandola e trasformandola, con la forma Stato corrisponde, da questo punto di vista, ad un esercizio di «realismo politico» in grado di mettere in discussione il presunto «realismo» delle dottrine delle relazioni internazionali che assumono lo Stato come unità fondamentale e sostanzialmente omogenea all'interno di un campo di potere costituito dall'insieme degli Stati (Mezzadra, e Neilson 2019, 219). Questo permette di superare anche una lettura in termini semplicemente geopolitici della dimensione globale, mostrando come questa sia intrecciata con la dimensione geoeconomica e con processi la cui natura è transnazionale, e ad osservare la formazione di regionalismi globali che non corrispondono alle mappe tracciate dagli studi d'area. Lungo le reti produttive, i corridoi infrastrutturali, i regimi del lavoro, i confini regionali e le aree geopolitiche superano infatti una definizione geografica. Al tempo stesso, le operazioni delle infrastrutture, delle catene produttive, dei

protocolli di scambio e gestione dei dati, producono regionalismi che procedono in modi diversi rispetto alle culture, alle civiltà, alle geografie di prossimità o alle sfere di influenza, e sono definiti dalla trasformazione dei regimi lavorativi, dalla diffusione di forme particolari di governance territoriale e politica, dalla produzione di nuove interdipendenze e relazioni (Neilson, Rossiter, e Samaddar 2019). Presentandosi nella doppia veste di oggetto di studio specifico, centrale nel funzionamento dell'economia globale, e come punto di vista sul presente (Cuppini, e Peano 2019), la logistica spinge così a confrontarsi con aspetti strutturali della globalizzazione che hanno a che fare con le dimensioni del politico, ma sono stati a lungo trascurati in quanto considerati tecnici o di interesse specialistico. Per fare un esempio diretto: se le politiche di liberalizzazione hanno raccolto la dovuta attenzione all'interno degli studi sulla globalizzazione, la dimensione materiale che ha innervato l'integrazione dei processi produttivi attraverso assemblaggi territoriali atipici ha ricevuto attenzione solo parziale e soprattutto a partire da contesti come gli studi postcoloniali, sociologici, antropologici o, per quanto riguarda il tema specifico della logistica, la geografia e l'architettura.

Poiché la produzione scientifica, organizzata in istituzioni accademiche sempre più guidate da metriche di misurazione e parametri organizzativi a loro volta mutuati da protocolli logistici, non è esente da continue ricerche del nuovo e di ambiti di studio nei quali poter ricavare nicchie di riconoscibilità. Esiste inoltre il rischio, discusso nel mondo delle arti visive ma ugualmente presente nell'ambito della teoria politica, anche di stampo critico, di riprodurre una sorta di «estetica dello sfruttamento» che, concentrandosi sui flussi, sui mezzi e sugli strumenti tecnici, mette in secondo piano le più ampie implicazioni politiche che riguardano le dinamiche del lavoro, le trasformazioni sociali e i processi di formazione di soggettività a questi connessi (Toscano 2018). Mentre la logistica continua ad essere studiata soprattutto nei dipartimenti che si occupano di business, management o trasporti, il modo in cui essa è entrata tra gli interessi delle scienze sociali merita dunque attenzione, perché mostra come questo si debba confrontare con il suo statuto di dimensione strutturale, che concorre alla costruzione del senso collettivo e del paesaggio, assunto della logistica nelle società contemporanee. Occorre dunque tanto evitare di naturalizzare l'orizzonte logistico, quanto non trasformare la logistica in una nuova categoria pigliatutto della teoria critica, che può essere, sulla scia del ruolo di lunga data delle infrastrutture e dei trasporti, genericamente applicata a diversi ambiti della vita politica e sociale e ad ogni epoca storica, inibendo con questo la capacità di analizzare tendenze e processi di carattere generale che caratterizzano in modo specifico la fase attuale dello sviluppo capitalistico e della sua economia politica.

Affrontare la logistica non semplicemente come fatto tecnico, ma anche come elemento politico, permette invece di considerare sotto una luce diversa le sue più ampie implicazioni e il discorso che essa è in grado di costruire e proporre. In letteratura si fa riferimento alla «rivoluzione logistica» per indicare una trasformazione inerente al mondo della distribuzione fisica, avvenuto nel corso di tre decenni a partire dagli anni Cinquanta del Novecento, che ha aperto le porte

concettuali e tecniche alla globalizzazione della produzione (Allen 1997). Ridefinendo il ruolo della distribuzione all'interno della formazione del valore, non più solo come costo improduttivo ma come momento di questo processo, e introducendo innovazioni tecniche come la standardizzazione del container e del trasporto multimodale, la rivoluzione logistica ha aperto la strada alle politiche di liberalizzazione e di esternalizzazione della produzione. Questo ha comportato una complessiva riorganizzazione dei cicli della produzione e del lavoro il cui obiettivo strategico è sincronizzare le dissonanze del mondo globale al ritmo costante delle catene del valore. La «containerizzazione», il processo attraverso il quale l'uso del container si è diffuso su scala globale modificando l'intero mondo dei trasporti, si è innestata in questo percorso rendendo tecnicamente realizzabile l'estensione globale del ciclo produttivo (Levinson 2007). Le cosiddette *supply chain* sono la traduzione di questa trasformazione in un principio operativo che ha coinvolto tutti gli attori economici. Per quanto sia diventata un riferimento di uso comune, l'espressione «rivoluzione logistica» si presta tuttavia a numerosi fraintendimenti. Essa è stata infatti da più parti contestata per la carica trasformativa che l'utilizzo del termine rivoluzione comporta, mettendo in luce come la logica inerente alla rivoluzione logistica avesse dei precedenti storici in ambito militare, come visto in precedenza, o in altri ambiti come la tratta atlantica degli schiavi, nel quale si renderebbe evidente la fantasia logistica di una catena di trasporto integrata e priva di soggetti, capace di reificare lo schiavo come merce inerte (Harney, e Moten 2013).

D'altra parte, ecuperando dall'operaismo italiano l'approccio critico sulla crisi del fordismo, è stato osservato come queste trasformazioni possano essere comprese come il risultato di una contro-rivoluzione capitalistica per spezzare, attraverso la dispersione della produzione, la forza operaia costruita attraverso le esperienze di organizzazione nei grandi agglomerati industriali tra gli '50 e gli anni '70 (Magnaghi 1974; Into the Black Box 2018). Queste critiche hanno aggiunto importanti elementi per la costruzione di un approccio che allontani lo studio della logistica dall'immagine di una forza dirompente e innovativa, concentrando l'attenzione sugli elementi di imposizione e violenza complementari all'immagine della connettività e di un mondo di flussi globali privo di attriti. Proprio le nuove forme della produzione connesse alla rivoluzione logistica, lungi dal produrre una omogeneità di condizioni, hanno infatti contribuito al proliferare di nuovi assemblaggi politici e spaziali. Gli studi sulla logistica e sulle *supply chain* hanno così permesso di mettere in luce una prospettiva su questi cambiamenti diversa rispetto a quella dell'eccezione, mostrando come queste differenze siano articolate all'interno di processi d'integrazione. La logistica è così emersa come una forza la cui unitarietà e coerenza contribuisce alla proliferazione di statuti, dinamiche e condizioni soggettive parziali e differenti ma tra loro connesse. È in questo senso rilevante il modo in cui l'antropologa Anna Tsing ha sostenuto che «le *supply chain* offrono un modello per pensare contemporaneamente all'integrazione globale [...] e alla formazione di diverse nicchie» (Tsing 2011, 150). Poiché, come ricordato in precedenza, il *supply chain management* può essere considerato come la disciplina che ha reso la razio-

nalità logistica una logica egemone all'interno dell'organizzazione capitalistica globale, analizzare le supply chain da un punto di vista non meramente tecnico è importante per cogliere le implicazioni politiche dei processi di globalizzazione. Analizzare da un punto di vista teorico-politico le *supply chain* permette infatti di «rimettere a fuoco l'analisi critica della diversità in relazione a sviluppi capitalistici locali e globali», poiché queste «non usano semplicemente le diversità preesistenti», ma «rivitalizzano e creano anche nicchie di segregazione attraverso la prescrizione di performances economiche» che, entrando all'interno della gestione informatizzata dei processi, trasformano i rapporti sociali (Tsing 2011, 150).

### 3. Logistica come governance e politica dei corridoi

La globalizzazione dei trasporti e della comunicazione ha alimentato le connessioni globali e la crescita di concentrazioni geografiche di attività economica, contribuendo ad aumentare le differenze relative tra aree del globo, stravolgendo le geografie politiche statali e regionali, ridefinendo i regimi del lavoro e le logiche dell'aggregazione urbanistica. Analizzare la logistica come forma di governance significa sottolineare come questi processi contribuiscano attraverso il loro funzionamento a modificare le strutture istituzionali esistenti, mentre al tempo stesso alimentano forme particolari di istituzionalizzazione e aggregazione del potere. È questo il caso degli standard che permettono a sistemi e modi di trasporto diversi di comunicare, delle grandi reti infrastrutturali o delle zone speciali nelle quali vigono condizioni particolari per favorire l'inserimento nei circuiti transnazionali della produzione. Questi ambiti che costituiscono altrettanti esempi di quello che Keller Easterling ha definito come *extrastatecraft*, un termine che l'architetta e urbanista utilizza per descrivere un insieme di «attività spesso coperte, al di fuori, in aggiunta, e a volte anche in partnership con lo Stato», che passano attraverso luoghi atipici ed eccentrici rispetto alle istituzioni tradizionali e alle loro procedure, lontane dai processi legislativi e capaci di «generare forme di governo più velocemente di quanto le forme ufficiali di governance possano regolare». Queste forme di istituzionalizzazione danno origine, secondo Easterling, a «forme di sovranità multipla, sovrapposta, o nidificata dove la giurisdizione domestica e transnazionale collidono» (Easterling 2014, 15). Si tratta di una conclusione non lontana da quella di Aiwā Ong, che nei suoi studi sul neoliberalismo ha discusso la formazione di una «sovranità graduale» e «variegata» proprio a partire dall'analisi della zonizzazione in Cina in corrispondenza con la diffusione globale delle catene di produzione containerizzate (Ong 2006). La crescente attenzione riservata alla logistica in anni recenti può essere dunque ricondotta al fatto che l'insieme delle logiche, delle operazioni e degli elementi materiali che la contraddistinguono sono tra i vettori che hanno contribuito in maniera più decisa e travolgente a strutturare l'emergere di nuovi assemblaggi e formazioni su scala globale. Il modo in cui la logistica costantemente eccede i confini statali e al tempo stesso si appoggia e ricerca il sostegno statale per lo svolgimento delle sue attività, rafforza inoltre l'osservazione di Saskia Sassen che la formazione di assemblaggi globali non

avviene in alternativa agli Stati, ma attraverso una riconfigurazione degli apparati amministrativi e delle capacità statali (Sassen 2008). Questo superamento dello Stato nello Stato allontana gli approcci più recenti sulla logistica da precedenti importanti come quello di Henry Lefebvre, per il quale lo spazio logistico indicava la capacità statale di produrre spazi differenziati, in relazione gerarchica tra loro e coordinati dal centro (Lefebvre 2009). Anche se lo stesso Lefebvre osservava la mondializzazione dello Stato, compreso tra una frammentazione interna e il sistema internazionale, il riferimento alla logistica rimaneva così invischiato in una epistemologia politica incardinata nello Stato come fonte primaria nella costruzione e nel governo dello spazio. Tuttavia, se da un lato la logistica costringe gli Stati a «negoziare il loro ruolo» con protocolli che ne eccedono le capacità di controllo, la costruzione di infrastrutture, la localizzazione aziendale e l'organizzazione delle reti di trasporto e distribuzione incidono direttamente nelle forme dell'urbanizzazione, dell'architettura e nella pianificazione territoriale (Mezzadra, e Neilson 2014; Le Chevalier 2016).

Ciò che è importante sottolineare è come questo rapporto tra logistica, Stato e territorio si configuri in modo non univoco. Si possono in questo senso segnalare almeno cinque dimensioni di questo rapporto: primo, le operazioni logistiche hanno contribuito ad erodere il monopolio statale promuovendo la proliferazione di eccezioni di sovranità per rispondere alle esigenze produttive e di connettività globali; secondo, la logistica si è innestata all'interno del discorso statale e della sua legittimazione, diventando un riferimento costante e slegato dal colore politico per sostenere progetti di crescita economica e indipendenza strategica; terzo, la logistica stessa, la cui logica eccede strutturalmente la dimensione degli Stati, ricorre alla tutela e alla forza degli Stati per garantire il proprio funzionamento; quarto, la logistica spinge gli Stati a cooperare tra loro, riconoscendo l'importanza di standard comuni e ricercando l'integrazione infrastrutturale e produttiva, e contemporaneamente a competere per gli investimenti, la costruzione di nodi strategici e l'accesso privilegiato alle reti; quinto, nel determinare le forme e gli effetti concreti di questo rapporto concorrono tanto attori privati, come le grandi multinazionali o i grandi operatori del trasporto, quanto le autorità pubbliche, in una dinamica di reciproca influenza.

Analizzare questa forma di «allineamento competitivo» mi ha portato ad osservare l'emergere di nuove costellazioni politico-territoriali intorno alla forma corridoio (Grappi 2016, 153-216 e 2018). Nella «politica dei corridoi» si esprime infatti una nuova forma nel rapporto tra territorialità, economia e politica il cui baricentro è la dimensione operativamente globale della logistica e che si articola attraverso la realizzazione di reti infrastrutturali e di comunicazione, catene produttive, servizi, dinamiche della mobilità e flussi d'investimento dotati di una coerenza interna e trasversali rispetto alle sole dinamiche geopolitiche. Attraverso i processi di deterritorializzazione e ri-territorializzazione che accompagnano le operazioni logistiche, intorno alla forma corridoio si producono riorganizzazioni della spazialità politica che portano all'emergere di nuove formazioni tra loro diverse, a tratti sovrapposte, in competizione tra loro, in cooperazione con gli Stati o al contrario capaci di stravolgerne la struttura in-

terna. Uno sguardo alle politiche statali, regionali e internazionali oggi avanzate in ogni regione del mondo permette infatti di osservare la proliferazione di progetti che utilizzano la forma corridoio come riferimento operativo per forme di integrazione che incanalano le iniziative prescindendo da ogni pretesa di una loro omogeneità territoriale o sociale. Mentre essa si diffonde come riferimento egemonico su scala globale, la politica dei corridoi enfatizza gli squilibri sia tra aree e regioni, sia interni ad esse, condensandoli intorno a siti nodali e all'accesso ai servizi garantiti dal corridoio ed originando così nuove dipendenze e nuove tensioni.

Per comprendere le attuali trasformazioni del potere è dunque necessario considerare come le queste si innestino con, e contribuiscano ad affermare, la politica dei corridoi. Mentre il concetto di *supply chain* ricordato in precedenza fa riferimento ai processi produttivi alimentati dalla logistica, infatti, anche da una prospettiva meramente specialistica il linguaggio dei corridoi fa riferimento tanto alla materialità delle infrastrutture, quanto alle cosiddette *soft-infrastructure* che rendono possibile l'operatività dei corridoi. Scopriamo così che la realizzazione di un corridoio non comporta necessariamente una continuità fisica, ma avviene attraverso la condivisione e il coordinamento di routine operative gli aggiustamenti amministrativi e giuridici che rendono questa condivisione e coordinamento possibile. L'esempio più immediato e semplice in questo senso è quello dei corridoi di trasporto, nei quali l'adeguamento dei servizi doganali che permettono a chi vi può accedere di essere esentati da ulteriori obblighi amministrativi o di frontiera, è altrettanto se non più importante dell'infrastruttura fisica. Attraverso una più generale ridefinizione del rapporto tra programmazione pubblica, competizione economica e organizzazione del territorio, le implicazioni della politica dei corridoi concorrono oggi in modo non marginale alla definizione dell'ordine politico globale. Da questa angolatura è dunque possibile affrontare criticamente anche i dibattiti sul ruolo degli Stati e sui mutati equilibri geopolitici a partire dall'osservazione che non vi sia oggi alternativa tra l'integrazione transnazionale e le spinte cosiddette sovraniste. Alla luce delle dimensioni strutturali che la logistica permette di far emergere, il protagonismo nazionale di molti Stati può infatti essere meglio compresa come un'articolazione interna alla dimensione globale, più che come opzione di uscita da essa. Anche se sostanzialmente ignorati dalla teoria politica, infatti, i corridoi sono ormai onnipresenti nelle politiche globali e, da tendenza sotterranea nelle relazioni tra economia e dimensione spaziale, emergono oggi come riferimenti ovvi nei discorsi della governance. È dunque necessario un esercizio di astrazione, capace di non limitarsi alla constatazione di specifici interessi economici in gioco, per individuarne il carattere sistemico. Prodotto e al tempo stesso strumento di pianificazione territoriale, i corridoi proiettano, e in alcuni casi rendono concretamente visibili, linee di integrazione altrimenti nascoste lungo le catene globali del valore. Ma il ruolo che la politica dei corridoi attribuisce agli Stati e a tutti i livelli istituzionali e amministrativi mostra che essi sono anche forme istituzionali sospese tra dinamiche d'integrazione esistenti e il reindirizzamento o l'anticipazione di nuove possibilità di programmazione e piani-

ficazione. Questi diversi livelli di lettura della politica dei corridoi sono indici di una radicale ri-politicizzazione dell'agire economico, che rimane celata tanto dall'alternativa semplicistica tra pubblico e privato, quanto da quella tra globalizzazione e ritorno ad una presunta dimensione nazionale costantemente negata dall'inserimento della dimensione nazionale all'interno delle catene del valore.

#### 4. *Via della Seta, crisi pandemica e prospettive di ricerca sulle trasformazioni del politico*

Quanto sostenuto sin qui significa dover considerare tanto come lo scontro di potere sulla scena politica globale che vede gli Stati come protagonisti non sia esaurito, ma sia ridefinito dal ruolo della logistica, quanto il modo in cui questa incida nelle forme del governo e della produzione di soggettività politiche. Ne è un esempio lampante il modo in cui la Belt and Road Initiative punta a modificare la presenza globale della Cina affermandone il carattere di nuovo attore globale, dopo decenni nei quali la sua struttura economica è stata integrata e stravolta dalle catene globali della produzione. Il fatto che il governo cinese adotti l'immagine del corridoio è significativo del modo in cui le basi operative della logistica siano state adottate in un discorso che avanza un diverso modello di integrazione globale rispetto agli equilibri scaturiti dopo la fine della guerra fredda. Il discorso ufficiale cinese fa infatti leva sulle necessità operative della connettività infrastrutturale e delle catene produttive globali per proporre un modello che, mentre sul piano domestico rinnova il discorso ufficiale del Partito adattando i riferimenti al confucianesimo ai progetti di ampliamento dell'economia di mercato, a livello internazionale delinea la visione di una cooperazione *win-win* nel nome di una crescita economica condivisa. Questo discorso risponde alle mutate priorità strategiche della Cina e alla decisione di puntare sullo sviluppo dei consumi interni e sull'espansione di una produzione a più alto valore aggiunto dopo anni nei quali la Cina è diventata un bacino globale di manodopera a basso costo, ma rende anche evidente come il governo cinese abbia colto le trasformazioni radicali introdotte dalla logistica e dal capitalismo delle supply chain inglobandole all'interno della propria strategia di sviluppo interna e alla propria visione geopolitica.

Uno sguardo sulla dimensione politica della logistica permette così di cogliere dimensioni nei mutati rapporti globali che non riguardano semplicemente l'ascesa di una nuova potenza, e la cui centralità è emersa con forza in occasione della crisi provocata dalla pandemia da coronavirus Covid-19. L'autonomia strategica rivendicata da diversi Stati di fronte alla pandemia, e l'accento sui *lockdown* nazionali, non può infatti celare l'integrazione strutturale delle catene produttive, comprese le filiere fondamentali per servizi primari come quelli sanitari. La stessa crisi, e il dibattito sulle forme di governo delle fasi successive al contenimento e al semplice distanziamento sociale, che contemplano l'utilizzo di protocolli di tracciamento tramite smartphone e la realizzazione di software e piattaforme internet per implementare politiche pubbliche di controllo dei comportamenti sociali, mostrano come strumenti di governance digitale ampiamente utilizzati nelle *supply chain* globali e nel mondo dei servizi logistici siano

diventati punti di riferimento per nuove pratiche di governo. Anche in questo caso, l'esempio cinese, dove l'utilizzo di strumenti digitali nell'implementazione delle politiche statali è in corso da tempo anche grazie alla diffusione capillare dei servizi logistici e degli strumenti di pagamento digitali, mostra come gli intrecci tra logistica e politica superino ormai il semplice ruolo della dimensione infrastrutturale e produttiva e segnalano importanti direzioni d'indagine per una critica delle forme del potere e del governo (Grappi 2020).

Il punto di vista della logistica permette di osservare dinamiche di fondo la cui rilevanza emerge più chiaramente in momenti di crisi. Tra queste, il fatto che le interruzioni della connettività logistica siano percepite come minacce esistenziali per il sistema economico e produttivo e, più in generale, per il mantenimento dell'ordine sociale. La discussione intorno ai servizi e beni essenziali che si è accesa nel corso della crisi pandemica, in seguito all'evidenza che le attività produttive costituiscono veicoli di trasmissione poiché, nonostante i processi di automazione, comportano la presenza fisica dei lavoratori in luoghi difficilmente organizzabili seguendo i dettami del distanziamento sociale, ha mostrato come i servizi logistici siano attività irrinunciabili per la riproduzione capitalistica. Si può anzi constatare come l'elemento più elementare della logistica, la distribuzione fisica, abbia rappresentato il prerequisito per la stessa possibilità di realizzare il distanziamento tra la popolazione, favorendo, attraverso il delivery a domicilio e il rifornimento delle attività commerciali rimaste aperte, la riproduzione della società nel momento di arresto delle forme più diffuse di consumo. Sulla scia di una situazione emergenziale è emersa in tutta la sua portata la rilevanza dell'e-commerce, mostrando come la fantasia logistica di una produzione priva di frizioni e di soggetti si trasponga nella possibilità di un consumo privo di rapporti fisici, mediato esclusivamente dal denaro, da forme di pagamento digitale e dinamiche di consegna nelle quali il consumatore entra in scarso o nessun rapporto con i lavoratori del settore.

La crisi pandemica, che ha scosso in modo radicale le coordinate economico-politiche della globalizzazione, ha inoltre reso evidenti le interdipendenze globali. Già prima dell'elevazione del contagio a pandemia, quando esso era limitato alla regione dell'Hubei in Cina, il blocco di Wuhan aveva infatti comportato importanti conseguenze per le catene di fornitura transnazionali, mostrando in modo plastico l'integrazione della produzione e la complessità delle supply chain, di cui anche molti produttori non hanno una piena conoscenza. Va poi ricordato che Wuhan è uno snodo ferroviario fondamentale della Belt and Road, dal quale passano le principali linee merci che raggiungono Duisburg, in Germania, passando attraverso l'Ungheria, e che anche i porti cinesi hanno visto una rapida riduzione delle attività all'interno delle strategie di contenimento. Tuttavia, la logistica non si è fermata, e i governi si sono impegnati a trovare il modo per permettere la prosecuzione dei servizi di trasporto, considerati in quanto tali come essenziali. La nuova situazione prodotta dalla crisi ha però portato uno shock anche all'interno dell'industria logistica e del *supply chain management*, ed è lecito aspettarsi conseguenze importanti, che tuttavia porteranno ad una ridefinizione degli equilibri all'interno del settore, favorendo ad

esempio compagnie più organizzate e gruppi di investimento con strategie più differenziate, piuttosto che ad un suo blocco.

Non è questa la sede per discutere nel dettaglio le implicazioni di questa crisi sull'organizzazione delle catene globali della produzione, che si inseriscono all'interno di tendenze già avviate dallo scontro commerciale tra Stati Uniti e Cina, che aveva spinto il mondo del *supply chain management* a discutere dell'accorciamento di alcune catene produttive, allo scopo di avvicinarle ai mercati e avere un maggiore controllo, e all'affermazione del principio della *resilienza* all'interno dell'organizzazione d'impresa. Si può tuttavia presumere che la diversificazione della produzione e dei fornitori, in un'ottica di limitazione del rischio in cui l'obiettivo finale non è il semplice risparmio immediato sui costi, ma la garanzia della continuità anche di fronte ad eventi imprevedibili, riceverà un nuovo impulso producendo effetti altamente differenziati. Al tempo stesso, le più ampie implicazioni della politica dei corridoi nella sua declinazione cinese possono ottenere nuovo impulso da pratiche di cooperazione internazionale sul piano sanitario, già avviate con la cosiddetta Via della seta della salute, rilanciata da Xi Jinping durante la fase acuta dell'emergenza in Europa e rafforzata attraverso la condivisione di expertise nelle pratiche di cura del Covid-19 e l'invio di personale medico e strumenti ospedalieri (Xinhua 2020).

Nel complesso, dunque, ciò che è possibile osservare attraverso la logistica è un insieme di trasformazioni nelle forme del governo e una generale ridefinizione degli equilibri globali, che procedono incontrando tensioni e provocando conflitti di tipo nuovo. Il punto non è, dunque, semplicemente identificare nuovi assemblaggi del potere, ma dotarsi di un punto di vista adeguato a riconoscere gli ambiti di resistenza e politicizzazione che si collocano all'interno di questa dimensione globale del politico, e che si danno seguendo traiettorie differenti rispetto a quelle che categorie come il contrattualismo, la sovranità, la rappresentanza o la cittadinanza, intorno alle quali è stato a lungo organizzato il pensiero filosofico-politico, possono cogliere. Esiste oggi tanto un discorso logistico, quanto una logica derivata dalla logistica, che informano decisioni, rapporti e processi. Se, come visto, la sovranità esce trasformata dall'incontro con la logistica, mutano i referenti del potere e le traiettorie transnazionali disegnano nuove forme di appartenenza ed esclusione che svuotano ulteriormente una cittadinanza già in crisi e limitano la capacità di incidenza della rappresentanza in tutte le sue forme, dalla rappresentanza politica a quella sindacale. In questo intervento ho cercato di illustrare alcuni dei motivi che rendono l'analisi e l'interpretazione di queste trasformazioni un compito importante per una teoria politica che voglia avere la capacità di una presa critica sul presente. Questo riguarda anche la possibilità di immaginare nuove forme di comunicazione politica che siano in grado di innestarsi all'interno di questi processi. Una tale immaginazione richiede un'attenzione particolare alle forme di conflitto, alle tensioni e all'emergere di soggettività che non devono solo essere registrate, ma di cui vanno colti i nessi e il rapporto con questa dimensione globale anche attraverso un esercizio rigoroso di innovazione teorica.

### Riferimenti bibliografici

- Alimohomed-Wilson, Jake, e Immanuel Ness. 2018. *Chocke Points. Logistics Workers Disrupting the Globan Supply Chain*. London: Pluto Press.
- Allamprese, Andrea, e Olivia Bonardi, a cura di. 2018. "Logistica e Lavoro." *Rivista Giuridica del Lavoro e della Previdenza Sociale*, Quaderno 3/2018. Roma: Ediesse.
- Allen, Willam B. 1997. "The Logistics Revolution and Transportation." *Annals of the American Academy of Political and Social Science* 553: 106-16.
- Chua, Charmaine, Martin Danyluk, Deborah Cowen, e Laleh Khalili. 2018. "Turbulent Circulation: Building a Critical Engagement with Logistics." *Environment and Planning D: Society and Space* Vol. 36(4): 617-29.
- Cowen Deborah. 2014. *The Deadly Life of Logistics. Mapping Violence in Global Trade*. Minnesota: University of Minnesota Press.
- Cuppini, Niccolò, e Irene Peano, a cura di. 2019. *Un mondo logistico. Sguardi critici su lavoro, migrazioni, politica e globalizzazione*. Milano: Ledizioni.
- De Jomini Antoine Henri. 2007. (1837-1838). *Sommario dell'arte della guerra. Politica, guerra e strategia secondo il principale avversario di Clausewitz*, Volume I. traduzione italiana di Ferruccio Botti. Viterbo: Rivista Militare.
- Easterling, Keller. 2014. *Extrastatecraft. The Power of Infrastructure Space*. London-Brooklyn: Verso.
- Grappi, Giorgio. 2016. *Logistica*. Roma: Ediesse.
- Grappi, Giorgio. 2018. "Asia's Era of Infrastructure and the Politics of Corridors: Decoding the Language of Logistical Governance." In *Logistical Asia. The Labour of Making a World Region*, a cura di Brett Neilson, Rossiter Ned, e Ranabir Samaddar. 175-98. Singapore: Palgrave.
- Grappi, Giorgio. 2020. "L'ordine logistico come problema politico, tra esperienze storiche di cibernetica per il socialismo e la piattaforma come piano." In *Strategie dell'ordine: categorie, fratture, soggetti*, a cura di Raffaella Baritono, e Maurizio Ricciardi. *Quaderno di Scienza & Politica* n. 8. Dipartimento delle Arti, Bologna: 331-56 <<http://amsacta.unibo.it/6332/>>.
- Grappi, Giorgio, e Brett Neilson. 2019. "Elements of logistics: Along the line of copper." *Environment and Planning D: Society and Space* 37(S): 833-49.
- Harney, Stefano, e Fred Moten. 2013. *The Undercommons. Fugitive planning & black study*. Minor Compositions.
- Into the Black Box. 2019. "Manifesto di Critica Logistica" <<http://www.intotheblackbox.com/manifesto/manifesto-di-critica-logistica/>>.
- Le Chevalier, Jesse. 2016. *The Rule of Logistics. Walmart and the Architecture of Fullfillment*. Minneapolis: University of Minnesota Press.
- Lefebvre, Henri. 2009. *State, Space, World. Selected Essays*, a cura di Neil Brenner, e Stuart Elden. Minneapolis: University of Minnesota Press.
- Levinson, Mark. 2007. *The Box*. Milano: Egea (*The Box*. New York: Bantam Dell, 2006).
- Magnaghi, Alberto. 1974. "Ristrutturazione produttiva e governo del territorio." In *Collettivo ricercatori e docenti subalterni della facoltà di architettura di Firenze. Crisi capitalistica e ristrutturazione territoriale dell'apparato produttivo*. 47-60. Firenze: Cooperativa editrice universitaria.
- Marx, Karl, e Friedrich Engels. 1973. *Opere complete*, a cura di Mazzino Montinari. Roma: Editori Riuniti.
- Mezzadra, Sandro, e Brett Neilson. 2014. "The State of Capitalist Globalization." *Viewpoint Magazine* online 4 <<https://www.viewpointmag.com/2014/09/04/the-state-of-capitalist-globalization/>>.

- Mezzadra, Sandro, e Brett Neilson. 2019. *The Politics of Operations. Excavating Contemporary Capitalism*. Durham e Londra: Duke University Press.
- NATO. 2012. *Logistics Handbook*. Brussels: LC Secretariat <[https://www.nato.int/docu/logi-en/logistics\\_hndbk\\_2012-en.pdf](https://www.nato.int/docu/logi-en/logistics_hndbk_2012-en.pdf)>.
- Neilson, Brett. 2012. "Five Theses on Understanding Logistics as Power." *Distinktion: Scandinavian Journal of Social Theory* 13(2): 322-39.
- Neilson, Brett, Rossiter Ned, e Ranabir Samaddar, a cura di. 2018. *Logistical Asia. The Labour of Making a World Region*. Singapore: Palgrave.
- Ong, Aihwa. 2006. *Neoliberalism as Exception. Mutations in Citizenship and Sovereignty*. Durham-London: Duke University Press.
- Sassen, Saskia. 2008 (2006). *Territorio, autorità, diritti. Assemblaggi dal Medioevo all'Età Globale*. traduzione italiana, Milano: Mondadori.
- Sassen, Saskia. 2014. *Expulsions. Brutality and Complexity in the Global Economy*. Cambridge-London: Belknap Press.
- Toscano, Alberto. 2018. "The Mirror of Circulation: Allan Sekula and the Logistical Image." *Society & Space* <<https://www.societyandspace.org/articles/the-mirror-of-circulation-allan-sekula-and-the-logistical-image>>.
- Tsing, Anna. 2011. "Supply Chains and the Human Condition." *Rethinking Marxism* 21(2): 148-76.
- Xinhua. 2020. *Xi says China to send more medical experts to Italy*. 17 marzo. <[http://www.xinhuanet.com/english/2020-03/17/c\\_138886179.htm](http://www.xinhuanet.com/english/2020-03/17/c_138886179.htm)>.