MANUELA BOJADŽIJEV E SANDRO MEZZADRA

LA LOGISTICA DELLE MIGRAZIONI

(A CURA DI NICCOLÒ CUPPINI E MATTIA FRAPPORTI)

Quello tra Manuela Bojadžijev e Sandro Mezzadra è un rapporto di lungo corso, che risale agli anni novanta e si articola tra il movimento tedesco Kanak Attak e quello No Border a trazione italiana a cavallo del millennio. Una relazione che si struttura nelle forme di attivismo politico sul tema delle migrazioni, e che a partire da questa esperienza e dai loro singoli percorsi biografici è stata in grado di elaborare numerosi contributi che tutt'ora nutrono il dibattito critico sulle migrazioni – a partire dal concetto di "autonomia delle migrazioni", sul quale si ritorna anche nel testo che segue. Questo nasce come intervista, realizzata durante la summer school Investigating Logistics *(*http://www.investigatinglogistics.net/*) svoltasi a Berlino a settembre 2016, chiusura di un percorso di incontro e confronto promosso in primo luogo proprio da Bojadžijev e Mezzadra a livello europeo – iniziato nel 2013 con la summer school* Teaching the Crisis *(http://teachingthecrisis.net/) e che ha avuto un altro appuntamento nel 2014 con l'evento* Expanding the Margins *(http://www.expandingthemargins.net/).*

Il fatto che la traiettoria descritta da questi appuntamenti sia giunta a concentrarsi proprio sulla "logistica" è particolarmente significativo, e ha indubbiamente contribuito a pensare questo numero di «Zapruder». Gli autori discutono infatti di come "la logistica", lungi dall'essere meramente confinabile all'interno dello specifico settore della movimentazione delle merci, rappresenti anche una chiave d'accesso all'interpretazione delle migrazioni contemporanee permettendo di costituire una prospettiva analitica utile all'analisi di un fenomeno che si presenta sempre più soggetto a innumerevoli tentativi di "controllo". In seconda battuta, anche il lessico (nonché l'immaginario) logistico – sottolineano Bojadžijev e Mezzadra – tende oggi a "straripare" e "sovrapporsi" a ciò che caratterizza la narrazione istituzionale e mainstream che descrive quel campo. Infine, dall'intervista emergono anche spunti di tipo politico e di ricerca che spaziano dagli studi sulle migrazioni all'ambito più prettamente storiografico.

Bojadžijev e Mezzadra sono riferimenti importanti all'interno dell'attuale campo degli studi critici sulle migrazioni, e proprio l'apertura a una "contaminazione" con il terreno della logistica ha contraddistinto una loro recente collaborazione a Berlino, che sta conducendo a numerosi testi – in collaborazione con altr ricercator* – che puntano a ibridare i due temi.*

Abbiamo pensato di strutturare quest'intervista attorno a tre macro-temi, e vorremmo partire da ciò che collega la logistica alle migrazioni. Sono anni che entrambi lavorate, studiate e fate attivismo sulle migrazioni, mentre ultimamente vi siete avvicinati appunto al campo della logistica. Ci chiedevamo dunque cosa vi abbia condotto in questa direzione e quali sono le produttive tensioni che vedete in tale accostamento.

Manuela Bojadžijev: La risposta più semplice potrebbe essere che la logistica ci fornisce un angolo visuale sulle migrazioni che consente di trattare alcuni dei temi che hanno assunto maggior rilievo nell'ultimo paio di decenni rispetto allo studio delle migrazioni stesse. Ciò sia a partire dalle forme di lavoro in essa contenute, ma anche guardando alle modalità di circolazione globale che sono inscritte all'interno del campo della logistica, non solo dunque le migrazioni ma anche la digitalizzazione o la finanziarizzazione sono tematiche che ci consentono una ri-concettualizzazione delle migrazioni in una prospettiva più ampia, o se si vuole su scala globale, ma anche di testarne l'impatto sul terreno, nei contesti locali. Inoltre questa prospettiva consente di elaborare una visuale originale sul lavoro migrante, sulla riproduzione sociale, sulle modalità di ri-organizzazione del management delle migrazioni e su molti altri temi.

Sandro Mezzadra: C'è anche il tema del rapporto tra migrazioni e trasformazioni del capitalismo, che stiamo cercando di investigare attraverso la lente della logistica. La logistica consente di assumere uno sguardo molto efficace sulle modificazioni del capitalismo, e dal punto di vista logistico ciò che più conta è il nuovo paradigma della mobilità che sta emergendo attraverso le disposizioni logistiche. Da questo punto di vista penso ci sia la necessità di riconsiderare le forme dei movimenti migratori e i tentativi di gestirli e governarli, nonché il loro ruolo all'interno di uno scenario più complessivo.

La seconda domanda che volevamo porvi ruota attorno alla consolidata dicotomia che spesso informa i dibattiti contemporanei opponendo flussi e confini. Per porla in termini logistici, pensiamo da un lato alla "fantasia logistica" di un globo ristrutturato come uno spazio liscio per la libera circolazione, mentre d'altro lato pensiamo all'emersione sempre più manifesta di una moltiplicazione dei confini, come l'esperienza migrante illumina in maniera iconica. Vi chiederemmo dunque come vedete questo rapporto, soprattutto a partire dall'idea di "attrito" proposta dall'antropologa Anna Tsing, laddove si sottolinea una sorta di paradosso quando dimostra come i flussi abbiano necessità di confini per poter fluire.

Mezzadra: Per noi guardare alle migrazioni attraverso l'angolo della logistica, come si diceva prima, significa anche indagare le trasformazioni delle migrazioni attraverso le mutazioni del lavoro e del capitale. Ciò che è in palio nelle fantasie logistiche che stanno mettendo in forma i regimi contemporanei di *management* delle migrazioni è esattamente la possibilità di organizzare l'incontro tra capitale e lavoro. Questo è vero anche se si guarda ai movimenti migratori che non appaiono connessi direttamente al lavoro, come quello dei rifugiati – stante che non è davvero possibile porre delle linee di divisione nette tra rifugiati e migranti economici. Questo perché la razionalità che istituisce i regimi dei confini e i regimi di gestione delle migrazioni è una razionalità che deve confrontarsi col problema del rendere possibile e dell'allestire l'incontro tra capitale e lavoro. E questo incontro è tutt'altro che "liscio". È da questo punto di vista che continuo a guardare a ciò che può apparentemente sembrare come una contraddizione tra le fantasie di una gestione liscia della circolazione di merci e persone e la moltiplicazione dei confini. Quindi, seppur si possa rilevare, usando il concetto di Anna Tsing, un attrito tra la razionalità della gestione logistica dello spazio e questa moltiplicazione dei confini, io cerco di dare senso a questo attrito attraverso la prospettiva di questa grande tematica dell'incontro tra capitale e lavoro. Chiaramente è necessario considerare anche una serie di altri fattori, come ad esempio l'interesse nazionale e le contraddizioni che insorgono rispetto al suo confronto con la razionalità logistica. Ma penso che il punto di vista privilegiato su questi attriti, entro un'analisi su logistica e migrazioni, sia appunto quello dell'incontro tra capitale e lavoro e la sua complessa e intricata natura.

Bojadžijev: Sì, e si potrebbe aggiungere che durante il percorso di ricerca che ci ha portato a indagare la logistica in combinazione con le migrazioni abbiamo osservato una notevole gamma di tematiche, partendo dall'assunto oggi piuttosto comune che uno dei principali attriti contemporanei avvenga attorno ai confini e alla loro trasgressione. Considerando il confine in senso metaforico, la logistica consente di osservare questi attriti non unicamente a partire dalla trasgressione dei confini nazionali, ma anche a partire da come la logistica interrompe una complessa serie di altri ordini di confini, come ad esempio quello tra produzione e riproduzione sociale nel caso del *platform capitalism* e il modo in cui esso è connesso con la costruzione della vita quotidiana, o da come guarda alla riproduzione attraverso il tema dei trasporti, del *food delivery* o al limite anche dell'abitare. Giusto alcuni esempi di altre tipologie rispetto alle quali abbiamo appreso come sussistano altre forme di perturbazione dei confini che si muovono all'interno di ciò che potremmo inquadrare come la sussunzione dell'intera vita – e la logistica ci pare un punto di vista molto rilevante per osservare tali processi. Come molti altri ovviamente! Non si può certo dire che la logistica sia l'unica prospettiva attraverso la quale tutti dovrebbero orientarsi, ma la logistica ci aiu-

ta a fare un passo in avanti e ad allontanarci rispetto alla metaforica idea di cosa oggi sia la globalizzazione, per comprendere più concretamente (anche rivolgendoci alla crescente mole di ricerche empiriche) come è organizzata la circolazione oggi.

Terza domanda, più politica se si vuole, anche a partire dalla cosiddetta "estate delle migrazioni" del 2015. Come possiamo pensare l'autonomia delle migrazioni attraverso le lenti della logistica? Pensate inoltre possano essere utili alcune posizioni che si stanno sviluppando in proposito come ad esempio l'idea di "contro-logistica" o dei "mobile commons"?

Bojadžijev: Guardando a quanto avvenuto nel 2015 all'interno di una dimensione temporale più ampia e a partire dall'approccio dell'autonomia delle migrazioni, risulta piuttosto chiaro che la trasformazione nella gestione europea delle migrazioni si è data anche a partire da uno spostamento di *focus* che non si limita più solo al controllo delle persone in movimento, ma che fissa come target anche le persone che aiutano i migranti che trasgrediscono i confini. Ora, se si guarda all'ammontare dei profitti che sono stati sviluppati nell'industria delle migrazioni – da un lato da parte di chi facilita i movimenti migratori e dall'altro di chi tenta di fermarli o regolarli (si pensi al sistema di *software* necessari per prendere le impronte digitali o per gestire i dati che vengono raccolti sui confini, o anche all'apparato logistico militare che si sviluppa sui confini europei e oltre i suoi territori) – vi sono molte inchieste che mostrano come su entrambi i lati i profitti siano davvero molto alti. Dunque stiamo osservando che attraverso la fissazione quale obiettivo dei trafficanti di esseri umani, ossia il concentrarsi da parte dei sistemi logistici di controllo delle migrazioni sulle persone che facilitano la logistica dei migranti, ecco che lo sguardo logistico ci aiuta a osservare queste forme di mobilità anche come un sistema di profitto. Questo è stato un importante elemento da portare in rilievo per aggiornare la prospettiva dell'autonomia delle migrazioni e per discutere un'altra serie di nodi critici, soprattutto per le questioni in qualche modo legate allo spazio del politico o alle politiche. L'autonomia delle migrazioni era legata in modo analogo alle trasformazioni della cittadinanza, a come sono organizzati i confini, e dunque di base a come lo Stato e le istituzioni sono organizzate. Ora, se introduciamo il tema del profitto o dell'industria delle migrazioni, o se si vuole del capitale attraverso la logistica, questo passaggio diventa una sfida rispetto a come concettualizzare la domanda dell'autonomia, perché in fondo quest'ultima è una categoria politica.

Mezzadra: Io penso che l'importanza di questa domanda sull'autonomia, davvero molto generale, e certamente non nuova, approcciata all'interno dell'autonomia delle migrazioni, imponga di ricordare che, pur all'interno

di molti differenti usi e prospettive, noi abbiamo sempre enfatizzato l'autonomia delle migrazioni, e non dei migranti. Ciò significa che abbiamo sempre cercato di concepire l'autonomia in termini sociali, e non a partire dagli individui. Penso che questo sia molto importante, e nell'uso che è stato fatto negli ultimi anni della frase "l'autonomia delle migrazioni" c'è stato a volte un certo fraintendimento, o sovrapposizione tra i due concetti. Questo espone al rischio del ritorno di una concezione davvero tradizionale di autonomia, in termini liberali. Io penso che l'angolo logistico ci aiuti a enfatizzare di nuovo questa dimensione sociale dell'autonomia, che deve sempre essere indagata e compresa attraverso i modi in cui il movimento delle migrazioni si confronta con il controllo delle agenzie governamentali e del capitale. È in questo momento di incontro e/o scontro che l'autonomia assume la forma di un eccesso, e attraverso la lente della logistica si può sviluppare una sorta di micro-analisi di questi momenti di eccedenza che si riproducono lungo tutto il processo migratorio e in relazione con una molteplicità di attori. Ovviamente credo che nozioni come quella di "mobile commons", o se si vuole anche quella di "undercommons" proposta da Fred Moten e Stefano Harney, possano essere utili per descrivere ciò che sta accadendo nel campo delle migrazioni dal punto di vista di un'auto-organizzazione della logistica del movimento, del transito e dell'attraversamento dei confini. Ma penso che questo sia solo un momento dell'autonomia delle migrazioni, del quale possiamo elaborare una significazione attraverso una prospettiva logistica. E, da un punto di vista più generale e non esclusivamente legato alle migrazioni, per me tutto ciò ci dice qualcosa anche rispetto alla rilevanza, e anche ai limiti, del più ampio concetto di contro-logistica. Mettendola in forma semplificata, piuttosto che la contro-logistica come elemento principale, io preferirei parlare di una contro-politica logistica che include la contro-logistica quale uno dei suoi momenti. Pensare alle resistenze e alle lotte da un punto di vista logistico implica necessariamente il prendere in considerazione una molteplicità di forme di lotta e di resistenze eterogenee. Quindi si può considerare il tipico esempio di contro-logistica, ossia il blocco dei flussi; possiamo vedere svariate forme di sciopero prodotte da soggetti più o meno tradizionali, nei magazzini di Amazon così come nei porti; si possono considerare i tentativi di confrontarsi con le forme emergenti di *platform capitalism*, che assumono, almeno potenzialmente, modalità molto variegate, dal tentativo di costituire forme organizzative autonome (che non possono assumere la storica forma delle cooperative), fino all'insistere su modificazioni istituzionali attraverso trasformazioni normative, ecc. Penso dunque che sia un compito molto importante quello di costruire un catalogo di queste forme che attraversano, in concreto e come potenzialità, tutti i circuiti logistici. E, per tornare alle migrazioni, credo che queste ci consentano di guardare a queste forme attuali e/o potenziali di lotta e resistenza in un modo molto chiaro.

Bojadžijev: Vorrei aggiungere, ricollegandoci a quanto detto in precedenza, che è molto interessante raccontare come siamo giunti alla logistica. Quando nel 2014 abbiamo organizzato una *summer school* chiamata *Expanding the Margins* ci siamo confrontati con una analisi che integrava una significativa varietà di forme di mobilità, governate in forme assolutamente inedite. In qualche misura ci eravamo resi conto di come il termine "migrante" o "migrazione" non sia più sufficiente per comprendere ciò che sta accadendo. Per questo ci siamo rivolti alla logistica, in quanto consente di osservare l'eterogeneità delle odierne forme di mobilità, e qui vorrei collegarmi col discorso dell'autonomia delle migrazioni. Prendere in considerazione il lavoro mobile assieme al tema delle migrazioni e della mobilità, ci porta a discutere di come la migrazione sia in qualche modo la forma politica di come viene organizzato il lavoro mobile. Se si pensa alla tradizione, e alle sue interne contraddizioni, che ha sempre avuto la discussione sul "lavoro vivo", si potrebbe dire che quello che manca all'interno dell'autonomia delle migrazioni è un qualcosa che potremmo definire come "migrazione viva", o "mobilità viva". E questa potrebbe essere un'analogia che ci aiuta a sfuggire il rischio di una romantizzazione delle migrazioni, che guarda all'autonomia individuale dei migranti, una cosa che in fondo non ci aiuta né a comprendere né ad agire politicamente.

Mezzadra: Vorrei anche io aggiungere una cosa, tornando alla prima domanda. Io credo che questa connessione tra logistica e migrazioni apra anche un importante spazio per la ricerca storica. Penso in particolare a quando ci fu un'ondata di nuovi studi sulle migrazioni trans-nazionali negli anni novanta e duemila, all'interno della quale si era affermata una concezione storica innovativa delle migrazioni. Penso in particolare al lavoro di Donna Gabaccia sulle migrazioni italiane nelle Americhe tra il XIX e il XX secolo, che adottava con forza le lenti del trans-nazionalismo. Penso che una mossa analitica simile sia possibile rispetto alla questione della logistica delle migrazioni, guardando ovvero alla struttura materiale delle mobilità, oltre che al discorso sul lavoro forzato che dal Medioevo passa ai *coolies*, ecc.