CONTRO LA

Il sito di test di Hyperloop One in Nevada. Fonte: Wired

GIORGIO GRAPPI

TRAPPOLA LOGISTICA

NOTE SU MOBILITÀ, ESTETICA, POTERE

La logistica è stata a lungo un tema d'interesse quasi esclusivo del mondo dei trasporti. Questa situazione è radicalmente cambiata negli ultimi anni sulla scia delle lotte che hanno coinvolto il lavoro nella logistica in diverse parti del globo, con un interessamento crescente da parte delle scienze sociali, della teoria politica e dei movimenti. Il mutamento di scala che le trasformazioni logistiche hanno imposto sullo spazio politico e produttivo ha portato a considerare la logistica non più solamente come fattore decisivo nella riorganizzazione materiale della *geoeconomia* globale, ma anche come «una forza trainante nelle trasformazioni del tempo, dello spazio e del territorio che producono la globalizzazione e riscrivono gli ordinamenti giurisdizionali»[1]. La logistica costituisce, da questo punto di vista, una forma peculiare di potere che punta ad affermare e naturalizzare priorità che corrispondono tanto alle esigenze *estensive* delle reti globali, quanto all'*intensificazione* di processi di sfruttamento e coazione al lavoro. Riconosciuta come logica dal valore eminentemente politico, la logistica è dunque un punto di osservazione decisivo per mettere a fuoco tratti salienti dello sviluppo capitalistico e del neoliberalismo, di cui la logistica mostra i caratteri di disomogeneità, frammentazione e connessione che modificano le coordinate politiche e richiedono capacità di innovazione concettuale[2]. A partire da questa prospettiva allargata, in questo contributo intendiamo indagare elementi del rapporto tra logistica, mobilità, estetica e potere al fine di fornire indicazioni utili per cogliere tendenze concettualmente sotterranee ed evitare alcune trappole del presente politico globale.

ESSERE DAPPERTUTTO, MUOVERE QUALSIASI COSA, CONNETTERE TUTTI

Hyperloop One è un futuristico progetto di trasporto che consiste in un sistema di tubi nei quali delle capsule possono viaggiare ad oltre mille chilometri orari grazie a un meccanismo gravitazionale. In grado di muo-

[1] Deborah Cowen, *The Deadly Life of Logistics. Mapping Violence in Global Trade*, University of Minnesota Press, 2014, p. 10. Per una panoramica a partire dalle lotte nel mondo della logistica, cfr. Jake Alimahomed-Wilson e Immanuel Ness (a cura di), *Choke Points. Logistics Workers Disrupting the Global Supply Chain*, Pluto Press, 2018.
[2] Per uno sguardo d'insieme rimando a Giorgio Grappi, *Logistica*, Ediesse, 2016.

vere essere umani e container, Hyperloop viene descritto dai suoi promotori come «la banda larga dei trasporti»: il suo scopo sarebbe quello di creare delle reti tra porti e città capaci di cambiare non soltanto il commercio, ma «come viviamo»[3]. Il progetto è ispirato da Elon Musk, già amministratore delegato della casa produttrice di automobili elettriche di lusso Tesla. Il suo presidente è Josh Giegel, un ingegnere meccanico che ha lavorato in passato allo sviluppo di motori spaziali. Giegel descrive Hyperloop in questo modo: «Immaginate di essere a New York, e di poter viaggiare fino a Washington DC in soli 20 minuti. Queste fermate diventerebbero come le fermate di una metropolitana: *siamo di fronte ad un livello di libertà umana tale da poter vivere ovunque nel mondo*»[4]. Direttore generale della società creata ad hoc per sostenere il progetto è Shervin Pishewar, già direttore del fondo di *venture capital* Sherpa Capital, con partecipazioni anche nelle piattaforme Airbnb, Uber e Muchery. Descrivendo l'impatto di Hyperloop sul sistema portuale, Pishewar sostiene che il sistema consentirebbe di scaricare le navi in banchine offshore per poi consegnare le merci direttamente a chilometri di distanza. Oltre a liberare le strade dai camion, questo sbloccherebbe miliardi di dollari di banchine per la *riqualificazione*. Si tratta di fantasie, o forse di incubi, che hanno in ogni caso alcuni effetti reali: progetti di fattibilità per Hyperloop sono attivi in diverse aree del mondo, dagli Stati uniti all'India, passando per la penisola arabica[5]. Nonostante si tratti di un progetto azzardato, sono già in circolazione milioni di dollari e la società ha ricevuto ingenti investimenti da parte della Virgin di Richard Branson[6]. Il progetto più avanzato in termini di realizzazione è quello capitanato da DP World, colosso portuale globale con base a Dubai, per introdurre Hyperloop nelle operazioni del porto Jebel Ali, nella capitale degli Emirati. DP World ha firmato con Hyperloop One un memorandum d'intesa nell'agosto del 2016 per una prima tranche di investimenti di cinquanta milioni di dollari. Secondo il progetto, il primo tratto di Hyperloop connetterà Abu Dhabi con Dubai, coprendo una distanza di 130 chilometri in soli dodici minuti[7].

Hyperloop può essere considerato un esempio di quella che nei circoli di business globali viene chiamata *disruptive technology*: un'innovazione tecnologica

[3] Nick Earle, *"A Physical Version of the Internet": How Hyperloop Could Be the Broadband of Trasnportation*, «Voices of Infrastructure», 2017. Accessibile online all'indirizzo http://www.globalinfrastructureinitiative.com/article/physical-version-internet-how-hyperloop-could-be-broadband-transportation (ultimo accesso 28 dicembre 2017) e Danielle Muoio, *Here's How Hyperloop One's massive, high-speed transport system could work*, «Business Insider», 2017. Accessibile online all'indirizzo http://www.businessinsider.com/hyperloop-one-how-it-works-2017-7?IR=T/#the-start-up-announced-in-early-novemberthat-it-signed-an-agreement-withdubai-roads-and-transport-authority-to-evaluate-using-the-hyperloop-between-dubai-and-abu-dhabi-1 (ultimo accesso 28 dicembre 2017).

[4] Ivi.

[5] Il sito della compagnia al momento della scrittura di questo contributo riporta progetti sulle tratte Abu Dhabi-Dubai, Mumbai-Pune in India e Los Angeles-Las Vegas negli Stati uniti, cfr. https://hyperloop-one.com/.

[6] In seguito all'intervento di Branson la società è stata rinominata Virgin Hyperloop One. Cfr. Richard Branson, *Introducing Virgin Hyperloop One – the world's most revolutionary train service*, «postblog», 2017. Accessibile online all'indirizzo https://www.virgin.com/richard-branson/introducing-virgin-hyperloop-one-worlds-most-revolutionary-train-service (ultimo accesso 28 dicembre 2017).

[7] Cfr. D. Muoio, *Here's How Hyperloop One's massive, high-speed transport system could work*, cit.

dirompente capace di modificare l'orizzonte delle possibilità e impattare sul mercato forzando un cambiamento sistemico e organizzativo. Lo sviluppo di una *disruptive technology* implica la progettazione e realizzazione di prodotti non immediatamente commercializzabili, o inizialmente dedicati a nicchie di mercato[8]. Per questo motivo, lo sviluppo è spesso legato all'impiego di capitali finanziari con un'alta dose di rischio, ma relativamente autonomi rispetto alle normali dinamiche imprenditoriali. Il termine è tuttavia sempre più frequentemente utilizzato con un ampio valore sociale, per indicare tecnologie capaci di modificare in prospettiva abitudini e relazioni. Il caso Hyperloop sintetizza questo approccio nello slogan «essere ovunque, muovere ogni cosa, connettere chiunque». Tuttavia, può essere applicato ad Hyperloop ciò che il designer e urbanista Dan Hill ha osservato rispetto ad altre idee sviluppate dalla Tesla di Elon Musk come i tetti costituiti da pannelli solari: il modo in cui Tesla interpreta il salto tecnologico rivelerebbe, secondo Hill, la «povertà di pensiero» dell'azienda e «l'incapacità di concettualizzare e realizzare i diversi modelli di business o proprietari che sono latenti nelle tecnologie»[9]. Secondo Hill i progetti di Musk introducono elementi tecnologicamente avanzati senza modificare i modelli urbanistici, della mobilità o della gestione delle risorse, come invece accade ad esempio nelle esperienze di gestione condivisa e territorializzata delle energie rinnovabili o altre tecnologie. Piuttosto che mostrare i limiti di Tesla, tuttavia, quanto osservato da Hill rivela come non vi sia una capacità intrinseca delle tecnologie di portare a un rovesciamento dei modelli organizzativi e proprietari senza che ciò passi da un'interrogazione dei rapporti sociali entro cui questi sono collocati. Per questo è importante chiedersi, anche rispetto al linguaggio universalistico di Hyperloop, a quale spazio faccia riferimento l'*ovunque* di cui parla, che cosa sia il *tutto* che si può muovere e chi sono i *chiunque* che si possono connettere ponendoli in relazione con i luoghi, le parzialità e le barriere che progetti come questo contribuiscono a produrre.

I *rendering* di Hyperloop in circolazione sono una buona metafora per iniziare a rispondere a queste domande: il mezzo di trasporto è infatti disegnato nell'attraversamento di spazi desertici o vuoti. Il messaggio assomiglia al seguente: devoto al credo logistico, Hyperloop riuscirà a produrre il proprio ambiente di fluidità e velocità. Comprimendo lo spazio per guadagnare tempo, lo trasformerà in fonte di profitto così come la cosiddetta rivoluzione logistica ha trasformato i costi di trasporto, un tempo considerati un male necessario, in un elemento cruciale per il disegno di catene del valore globali[10]. Per quanto distopica possa sembrare questa visione, il vuoto diventa la metafora di una connettività immaginaria che considera ogni elemento di disturbo come rumore di fondo, ogni strettoia come *chockepoint*, ogni ostacolo come collo di bottiglia. Questa immagi-

[8] Cfr. Joseph L. Bower e Clayton M. Christensen, *Disruptive Technologies: Catching the Wave*, «Harvard Business Review», n. 1, 1995, pp. 43–53.

[9] Dan Hill, *The Battle for the Infrastructure of Eveyday Life*, «Medium». Accessibile all'indirizzo https://medium.com/butwhatwasthequestion/the-battle-for-the-infrastructure-of-everyday-life-6c9b0572e57f (ultimo accesso 28 dicembre 2017).

[10] Cfr. W. Bruce Allen, *The Logistics Revolution and Transportation*, «Annals of the American Academy of Political and Social Science», n. 553, 1997, pp. 106-116 e D. Cowen, *The Deadly Life of Logistics*, cit., pp. 1-127.

ne, riprodotta nella proliferazione di mappe e rappresentazioni che sostengono i piani d'investimento globali, si traduce in progetti infrastrutturali che sono calati negli spazi che attraversano in modo da riscriverne le caratteristiche e relegare l'impatto sulla realtà sociale a un effetto collaterale. L'*effetto cavalcavia* si somma così alla produzione di un'urbanità e di territori frammentati e sovrapposti, dove si intrecciano e si scontrano violentemente dinamiche differenti. La formazione di spazi globalmente connessi sfida le forme classiche della spazialità politica seguendo percorsi anche opposti d'integrazione: se il trasporto aereo collega punti sulla mappa formando una rete di hinterland aeroportuali, le infrastrutture come Hyperloop, ferrovie o oleodotti, che richiedono una continuità fisica, frantumano lo spazio producendo linee di riorganizzazione gerarchica[11]. L'immagine di una logistica liscia deve dunque essere definitivamente abbandonata, come l'idea che la logistica tema le contingenze: è anche dalla rielaborazione dei punti di blocco che incontra nei continui salti di scala, infatti, che essa estrae informazioni e parametri utili a migliorare l'efficienza dei processi attraverso la rielaborazione algoritmica e l'apprendimento continuo. La logistica trasforma in questo modo la dimensione materiale della politica contemporanea non limitandosi al governo del processo economico e produttivo: essa alimenta infatti processi che, a partire dall'adesione a standard tecnici, protocolli e linguaggi naturalizzati come priorità strategiche, contribuiscono a ridefinire quella che Jacques Rancière ha definito la «partizione del sensibile» secondo linee di centralizzazione strategica, adattamento e flessibilità che ne fanno un oggetto concettualmente sfuggente[12]. Spostando il nostro sguardo, nel prossimo paragrafo analizzeremo la politicità della logistica a partire dalla sua dimensione estetica e dal ruolo crescente ricoperto dagli strumenti e dagli immaginari logistici nella produzione artistica.

ESTETICA E *SEGRETI LABORATORI*

Michale Shane Boyle ha osservato come i container compaiano sempre più spesso all'interno di film e serie televisive, occupando un posto crescente nell'immaginario culturale[13]. Di questa estetica del container l'arte contemporanea e l'architettura sono assolute protagoniste. La biennale di Kyoto, ad esempio, ha promosso un concorso intitolato 'Art in a container', dove gli artisti partecipanti sono invitati a presentare progetti all'interno di container da 12 metri, equivalenti a due Teu. Isolando l'oggetto container dal contesto nel quale è utilizzato, questo come altri progetti tendono a enfatizzarne l'elemento geometrico e il carattere modulare, trasformando uno degli elementi portanti dell'economia e dell'industria globale in un simbolo accatti-

[11] Cfr. G. Grappi, *Logistica*, cit., pp. 103-130.
[12] Cfr. Jacques Rancière, *La partizione del sensibile. Estetica e politica*, DeriveApprodi, 2016 (I ed. Paris, 2000) e G. Grappi, *Logistica*, cit., pp. 61-80.
[13] Cfr. Michael Shane Boyle, *Container Aesthetics: The Infrastructural Politics of Shunt's* The Boy Who Climbed Out of His Face, «Theatre Journal», n. 1, 2016, pp. 55-77.

vante e socialmente neutro. La conseguenza, osserva Boyle, è che, nonostante l'ubiquità del container, «la loro ribalta sociale non equivale in alcun modo a una comprensione generale del complesso processo economico che indicano». Al contrario, la circolazione dei container «tende a coprire, anziché a rendere più chiare, le precondizioni e le conseguenze storiche che li definiscono»[14]. Come sostengono Jeff Kinkle e Alberto Toscano, «il container ha finito per servire come una 'forma-cellulare' o 'forma-box' di questa estetica: una materializzazione ottusa, indifferente, intercambiabile della circolazione astratta del capitale; un identico *noumeno* concreto per le crescenti differenze del consumo fenomenico»[15].

Eppure, i container «portano ancorato il processo di produzione dell'ultimo mezzo secolo»[16]. La stessa disponibilità dei container per i progetti più disparati è il frutto di un intreccio di contingenze storiche, economiche e politiche che hanno prodotto l'enorme quantità di container inutilizzati o abbandonati in ogni angolo del globo. Per questo, anche le performance che utilizzano container come veicoli di un'«estetica infrastrutturale», sostiene Boyle, devono ormai essere considerate come parte integrante delle operazioni logistiche, «un frutto del capitalismo della filiera»[17]. Una riflessione sui container deve perciò fare i conti con il fatto che queste scatole, come osservano ancora Kinkle e Toscano, mentre permettono una «*omogeneizzazione flessibile*» delle forme produttive, racchiudono in forme standard differenze di contenuto, di processi e di provenienza[18]. Sono cioè dei potenti mezzi di mascheramento di quelle filiere produttive che pure incarnano. Nel campo dell'architettura Katie Lloyd Thomas e Nick Beech hanno rilevato la difficoltà di scendere nei *segreti laboratori* della produzione e della stessa architettura dovendo fare i conti con l'incanto generato dal potere estetico e affettivo delle immagini[19]. Secondo i due architetti, il problema storico della rappresentazione del lavoro e dei corpi messi al lavoro, unito allo sradicamento del lavoro vivo dai processi produttivi, interagisce con il design digitale nel produrre la «fantasia» di un'architettura prodotta direttamente dall'architetto attraverso il controllo di macchine informatizzate. Si alimenta così l'illusione di processi liberi dal lavoro che rende possibile «evadere la considerazione critica di come le cose sono prodotte e in quale regime di organizzazione sociale»[20]. Questa fantasia, che contribuisce a intensificare e riprodurre il dominio del capitale, ricorda da vicino la fantasia logistica di un mondo iperconnesso e *just in time*, dove nel nome della performance del sistema la condizione del lavoro è taciuta e le condizioni politiche dello sfruttamento costituiscono il paesaggio quasi naturalizzato di ambienti *business friendly*. Ciò assume una nuova dimensione di fronte alla riorganizzazione logistica, che ha

[14] M.S. Boyle, *Container Aesthetics*, cit., p. 61.
[15] Alberto Toscano e Jeff Kinkle, *Cartographies of the Absolute*, Zero books, 2014. Versione Kindle, cap. 6.
[16] M.S. Boyle, *Container Aesthetics*, cit., p. 60.
[17] Ivi, p. 74.
[18] A. Toscano e J. Kinkle, *Cartographies of the absolute*, cit.
[19] Cfr. Katie Thomas Lloyd e Nick Beech, *Into the Hidden Abode: Architecture, Production, Process*, «Architecture and Culture», n. 3, 2015, pp. 271-279.
[20] Ivi, p. 274.

Pubblicità di Super Pier (foto di Giselle Rosas)

al tempo stesso determinato una mutazione strutturale degli spazi e introdotto nuovi elementi la cui dimensione estetica rivela un carattere conteso.

L'uso degli spazi, degli immaginari e degli strumenti della logistica è una delle faglie in cui si manifesta lo scontro tra pretese di autonomia creativa e la sussunzione di pratiche informali da parte delle logiche del mercato. Emblematica in questo senso è la storia del Pier 57, a Manhattan[21]. Il molo è caduto in disuso, come il resto del porto di New York, anche a seguito della containerizzazione e dello spostamento di gran parte delle attività a Port Elizabeth, nel New Jersey, dopo una lunga battaglia che ha visto in prima linea i lavoratori portuali[22]. A lungo abbandonato, è diventato nel tempo un luogo utilizzato da gruppi informali per iniziative di varia natura come esposizioni, installazioni e concerti, in cui i container sono stati riutilizzati per costruire spazi e strutture come laboratori, scenografie e spazi abitativi. In anni più recenti gli occhi dell'architetto e imprenditore immobiliare coreano Young S. Woo sono però caduti sul molo, con l'idea di realizzare il progetto Super Pier: una grande struttura multifunzionale dove aree ristorazione e uffici come quelli di Google possono convivere con aree verdi e spazi per attività *pop-up*. Lo slogan «culture, cargo, chaos» ben rappresenta le forme della valorizzazione perseguite in un luogo nel quale 430 *incubox* formati da container formano idealmente un tutt'uno con la limitrofa Chelsea, uno dei poli del *glamour* artistico globale[23]. Come osservato ormai da tempo, il capitalismo utilizza anche l'arte per legittimarsi e il bello è a tutti gli effetti un fattore produttivo, contribuendo a ridefinire il processo di accrescimento del valore degli oggetti[24]. La logistica interviene anche in questi processi attraverso la ricollocazione di oggetti come i container e la mobilitazione dell'immaginario logistico caricandolo di un'efficacia estetica spoliticizzante[25].

[21] Ringrazio Felice Mometti per avermi segnalato l'esempio del Pier 57 e per i preziosi suggerimenti.

[22] Cfr. Marc Levinson, *The Box*, Egea, 2007, pp. 73-96.

[23] Cfr. Riccardo Ravasini, *Il nuovo Super Molo di Manhattan*, «nyc-site.com», 4 febbraio 2014. Accessibile online all'indirizzo http://www.nyc-site.com/2014/02/04/il-nuovo-super-molo-di-manhattan/#.WmTFkJOdX65 (ultimo accesso 10 gennaio 2018), e Ondel Hylton, *New Rrenderings of SuperPier: Google's New NYC Digs + Bourdain Food Market to Arrive in 2018*, «6sqft.com», 16 novembre 2015. Accessibile online all'indirizzo https://www.6sqft.com/new-renderings-of-superpier-googles-new-nyc-digs-bourdain-food-market-to-arrive-in-2018/ (ultimo accesso 10 gennaio 2018).

[24] Cfr. Luc Boltanski e Arnaud Esquerre, *The Economic Life of Things: Commodities, Collectibles, Assets*, «New Left Review», n. 98, pp. 31-54.

[25] Come segnalato da Jacques Rancière, il rapporto tra arte e politica si snoda ancora intorno ad una doppia polarità tra l'incerta pedagogia della mediazione tramite rappresentazione e l'ipotesi di un'immedia-

La domanda è se e quando la pratica artistica sia in grado di sottrarsi al ruolo che le viene oggi attribuito anche suo malgrado, di cui il design architettonico, che identifica una nuova estetica urbanistica e sancisce l'integrazione di sempre nuove zone metropolitane all'interno dei circuiti d'investimento e del turismo globali, è uno dei segnali forse più tangibili[26].

Porsi questa domanda assumendo la logistica come punto di vista fa emergere un sostanziale spiazzamento del mondo artistico: anche laddove il container non è assunto in modo acritico, ma diventa citazione del capitalismo contemporaneo o del mercato globale, e la pratica artistica si intreccia con esperienze di pensiero critico, risulta infatti difficile indagare ciò di cui il container è espressione. Non mancano tentativi importanti, che hanno saputo fare della stessa efficacia estetica della logistica un punto di indagine critica: un artista come Allan Sekula, nel suo progetto *Fish Story* del 1995 e nel film *The Forgotten Space* del 2010 ha affermato la necessità di resistere all'estetizzazione del container e degli altri mezzi della logistica. Ursula Biemann, con i *Black Sea Files* e il progetto collettivo *B-Zone, becoming Europe and Beyond*, ha proposto progetti nei quali il video e la scrittura concorrono a una ricerca sulle geografie delle infrastrutture del petrolio nella regione del mar Caspio e dei corridoi nell'Europa sudorientale agli albori dell'allargamento, mobilitando efficacemente la forma documentario (entrambi i progetti sono del 2005). Proprio per il suo carattere di elemento ormai naturalizzato del paesaggio globale, tuttavia, il container è uno degli elementi che maggiormente stimola una curiosità il cui oggetto rischia costantemente di sfuggire. La formula *said to contain*, utilizzata nel mondo del traporto navale per registrare la ricezione di container senza che ne sia verificato il contenuto, ne racchiude la dimensione omologatrice, peraltro riflessa nell'unità di misura delle performance portuali espresse in Teu, tanto che oggi è diventato complesso comprendere il contenuto di ciò che passa dai porti e la loro posizione all'interno delle reti della produzione basandosi sui dati relativi al traffico. La standardizzazione del container ha reso più semplice la finanziarizzazione dell'industria navale, ma ha contribuito alla sua autonomizzazione rispetto al contenuto e alle esigenze proprie della filiera produttiva[27]. Sono queste modularità e omogeneità dell'aspetto a nascondere la trappola dell'opa-

tezza etica grazie alla quale, attraverso l'opera d'arte, lo spettatore possa farsi attore. Rancière sostiene che questa polarizzazione tende a cancellare una terza forma di efficacia del regime estetico, che egli identifica con l'efficacia paradossale della distanza tra la produzione artistica e la sua appropriazione da parte dello spettatore. Non esisterebbe, cioè, una relazione determinabile tra l'intenzione dell'artista, lo sguardo dello spettatore e lo stato di una comunità. Sarebbe questo paradosso a costituire secondo Rancière la politica del regime estetico dell'arte come qualcosa di diverso rispetto alla mediazione rappresentativa e l'immediatezza etica e a determinarne una peculiare «efficacia estetica». Rancière ha sostenuto che la politicità dell'arte risiede esattamente nella produzione di un conflitto tra diversi regimi sensoriali e di uno scarto, impossibile da ricomporre, tra diverse forme sensibili. La "rottura estetica", secondo Rancière, è dunque quella capace di far emergere la disconnessione tra la produzione artistica e fini sociali definiti. Cfr. Jacques Rancière, *Le spectateur émancipé*, La Fabrique éditions, 2008, pp. 62-66. Pur tenendo presente questa discussione, intendo qui porre l'attenzione su una certa efficacia della logistica nel produrre al contrario una sua legittimazione attraverso lo sconfinamento artistico.

[26] Cfr. Keller Easterling, *Exstrastatecraft: The Power of Infrastructure Space*, Verso, 2014, pp. 25-69.

[27] Cfr. M. Levinson, *The Box*, cit. e Sergio Bologna, *Banche e crisi. Dal petrolio al container*, DeriveApprodi, 2013.

S*aid to contain* a Rijeka (foto di Tanja Kanazir/Drugo more)

cità, che può tradursi in trappola estetica quando veicola l'idea che aprendo la scatola si possa giungere alla verità dei processi che essa rappresenta. Il container diventa così non soltanto il muro che impedisce la vista, ma anche la porta d'accesso per illustrare un presente che appare misterioso.

Un esempio di questa complessità e dei rischi di un cortocircuito espressivo è il progetto intitolato proprio *Said to contain – Tracing the opacity of global trade* di Maja Leo, Bojan Djordjev e Laura Kalauz, in cui il gruppo indaga l'impatto del commercio globale sulla società contemporanea[28]. La performance cambia a seconda del contesto in cui è rappresentata: nell'edizione di Rijeka a cui ho assistito essa si è svolta intorno e dentro a un container adagiato lungo una banchina del vecchio terminale merci della città, ormai abbandonato in seguito all'apertura del nuovo Adriatic gate container terminal (Agct) le cui operazioni sono gestite in concessione trentennale dalla filippina International container terminal services. Lo spettacolo è iniziato con un *excursus* sull'estetizzazione del container, mostrando immagini dei suoi più disparati e acritici utilizzi, per poi affrontare i diversi aspetti del commercio globale coinvolgendo il pubblico. In circa due ore sono stati svelati diversi aspetti dell'industria del trasporto marittimo containerizzato e delle dinamiche finanziarie che lo attraversano. L'apertura del container e il fatto che parte della performance avvenisse all'interno hanno contribuito a demistificarne il carattere di scatola chiusa. Tuttavia, la scelta del nome ha finito con il porre l'accento sull'elemento di mistero che caratterizza le dinamiche della logistica, in modo non dissimile all'immagine della società della scatola nera, la *black box society* descritta da Frank Pasquale[29]. Non lontani sono i tentativi di rovesciare il feticismo della merce che caratterizzano quelli che Kinkle e Toscano definiscono i «film della catena della merce», il cui filo narrativo è costituito dalla merce che decidono di seguire per portare alla luce i processi sociali e la violenza dietro la superficie dello scambio[30]. Queste opere si rifanno all'immagine della catena delle merci e sono così poste di fronte ai limiti che questa immagine porta con sé. Con le parole di Sandro Mezzadra e Brett Neilson possiamo infatti osservare che «gli approcci della

[28] Cfr. https://saidtocontain.org.

[29] Cfr. Frank Pasquale, *The Black Box Society: The Secret Algorithms that Control Money and Information*, Harvard University Press, 2015.

[30] A. Toscano e J. Kinkle, *Cartographies of the Absolute*, cit.

catena delle merci offrono un'analisi minima delle condizioni concrete in cui le forze lavoro sono costruite e "incastonate" in specifici contesti» e che riguardano «pratiche di regolazione statale, strategie di assunzione e controllo da parte dei datori di lavoro, modelli di inclusione ed esclusione […] oppure rapporti all'interno delle famiglie»[31].

Il feticismo può così nutrirsi anche di uno sguardo critico, quando si attribuiscono alle merci proprietà presunte che sono tuttavia il risultato di relazioni sociali e condizioni politiche. È questo che rende possibile lo sdoppiamento che vediamo da parte di imprese e investitori, impegnati simultaneamente nel riprodurre il comando di capitale e mostrare il loro senso di responsabilità sociale, come nel caso recente della lettera aperta indirizzata a Apple da parte di due grandi azionisti. La lettera invita l'azienda di Cupertino a «pensare diversamente ai bambini» e assumersi la responsabilità delle conseguenze della diffusione di smartphone e tablet digitali sull'infanzia. Alla base ci sono studi scientifici che dimostrerebbero la correlazione tra patologie sociali e dell'attenzione e l'utilizzo di dispositivi digitali in tenera età. Ciò che è interessante sono i firmatari della lettera, ovvero il fondo di investimenti Jana Partners Llc, che si presenta come «uno strumento per la creazione di valore» e il fondo pensionistico degli insegnanti della California, il più grande fondo pensionistico di insegnanti al mondo, entrambi preoccupati dell'educazione dei bambini, ma evidentemente soddisfatti del sistema industriale che ha reso Apple un colosso mondiale, le cui dinamiche sono oggetto di numerosi studi e denunce, tanto da investirvi parte dei loro capitali[32]. Mentre cerca il controllo *just in time* delle reti globali attraverso lo sviluppo di software e sistemi connessi, il potere logistico si sviluppa così lungo un crinale che fa della visibilità selettiva dei processi una delle fonti della propria pervasiva opacità. Occorre perciò fare attenzione al rischio, sempre presente quando elementi propri della logistica diventano fonte di ispirazione estetica, di mettere in secondo piano proprio quei processi al cui centro troviamo il lavoro, i rapporti di potere e lo sfruttamento. Anche se all'arte non si chiede di svelare razionalmente i processi che sottostanno alla riproduzione dell'ordine sociale, quella di non far rimanere i laboratori della produzione «segreti» soprattutto al nostro sguardo è una sfida costante per ogni forma di indagine critica, inclusa la pratica artistica.

IMPERI E CAPITALE

L'artista di origini cinesi Huang Yong Ping ha presentato, durante l'edizione del 2016 dell'esibizione Monumenta al Gran Palais di Parigi, un'imponente opera intitolata *Empires*. Huang Yong Ping ha potuto usufruire di un enorme spazio, insieme evidentemente a un notevole finanziamento, che ha deciso di utilizzare collocando all'interno della struttura parigina 350

[31] Sandro Mezzadra e Brett Neilson, *Confini e frontiere. La moltiplicazione del lavoro nel mondo globale*, il Mulino, 2014, p. 157.
[32] Cfr. https://thinkdifferentlyaboutkids.com/.

Empires di Huang Yong Ping al Grand Palais di Parigi (foto di Adagp)

container, una gru a cavalletto mobile, una gigantografia di un cappello bicorno come quello utilizzato da Napoleone e uno scheletro di serpente sospeso lungo 250 metri[33]. Anche se il Gran Palais è una delle sale da esposizione più grandi di Parigi, da nessuna posizione al suo interno era possibile avere una visuale complessiva dell'opera, tanto che il presidente del Palais de Tokyo, l'istituzione organizzatrice della mostra, Jean de Loisy ha osservato che *Empires* «di primo impatto resiste ad ogni comprensione globale»[34]. L'opera di Huang Yong Ping non sfugge del tutto all'estetica infrastrutturale e la sua imponenza mette all'angolo la dimensione soggettiva dello spettatore, ma ha il pregio di accostare elementi che nel loro insieme alludono alla dimensione globale del potere logistico. L'artista sino-francese ha scelto di inserire come riferimenti nel suo lavoro i segni di una realtà impossibile da rappresentare: se i container sono l'elemento preponderante, la grande gru riporta una delle macchine che fanno dei porti delle porte d'accesso dell'intermodalità globale. Significativamente, al vertice della catasta di container spicca la scritta Capital, il nome di una delle compagnie da cui sono stati presi gli elementi. A ciò vanno aggiunti il cappello bicorno, simbolo della continua ricerca del potere e della conquista, e il lungo scheletro che, insinuandosi tra le pareti di contenitori, sembra alludere al fatto che ciò che tiene insieme questa brama di potere e il mondo materiale del commercio globale è qualcosa di elusivo, al tempo stesso grande e agile, onnipresente ma in movimento.

L'opera si presta a una lettura stratificata e, forte della doppia appartenenza dell'artista, punta decisamente il dito verso il dragone globale: la Cina. È del resto quella che viene definita come globalizzazione a guida cinese che ha rivelato in modo esemplare l'intreccio tra la forza geoconomica della logistica e la ridefinizione in atto della geopolitica globale. Deborah Cowen ha osservato a questo proposito come la Cina abbia imparato la lezione della rivoluzione logistica e «piuttosto che come fabbrica del mondo, dovrebbe essere meglio concettualizzata come impero logistico»[35]. Il protagonismo e l'attivismo cinese nell'acquisizione di beni all'interno dell'industria logistica è del resto una delle

[33] Cfr. Jean De Loisy, *Huang Yong Ping – Empires – Monumenta 2016*, Les éditions Rmn-Grand Palais, 2016.
[34] Cfr. Claudia Barbieri, *Huang Yong Ping Brings "Empires" of Globalization to Paris*, «ArtsBeat blog – New York Times», 6 maggio 2016. Accessibile online all'indirizzo https://artsbeat.blogs.nytimes.com/2016/05/06/huang-yong-ping-brings-empires-of-globalization-to-paris/ (ultimo accesso 6 maggio 2016).
[35] D. Cowen, *The Deadly Life of Logistics*, cit. pp. 67-68

«Dallo stivale al dragone», inaugurazione del treno Mortara/Chengdu (foto di Claudio Bressani/Ansa)

spinte principali del progetto a guida cinese *Una cintura, una via* per realizzare corridoi infrastrutturali globali, noto come nuova Via della seta[36]. Questo progetto, che ha una portata globale, ma che sta interessando in particolar modo il quadrante euroasiatico, ha già prodotto la radicale trasformazione del porto del Pireo in Grecia e produce smottamenti nelle regioni tra l'Europa orientale e la Cina. Se ne iniziano a vedere segni di varia natura anche in Italia, dove nelle stanze del Quirinale si è svolta, dal 6 dicembre 2016 al 26 febbraio 2017, una mostra dal titolo *Dall'antica alla nuova Via della seta*[37]. L'esposizione, che raccoglieva pregevoli artefatti cinesi provenienti da diversi musei internazionali, comprese alcune mappe storiche, e, in misura minore, pezzi di artisti cinesi contemporanei, va collocata all'interno di una strategia complessiva per rafforzare il legame italo/cinese e attirare investimenti promuovendo l'immagine dell'Italia come piattaforma ideale della nuova Via della seta. Non casualmente la sua conclusione ha coinciso con la partenza di una missione italiana in Cina alla quale hanno preso parte anche il presidente della Repubblica Mattarella e, per la prima volta dopo dieci anni, il ministro delle infrastrutture del governo italiano. Mattarella, che ha incontrato Xi Jinpin a Pechino il 22 febbraio 2017, ha sottolineato come il sistema logistico italiano offra alla Cina «la possibilità di completare, nel modo più efficiente e conveniente possibile l'ultimo prezioso tratto [della nuova via] fino al cuore dell'Europa»[38].

L'Italia si colloca così decisamente all'interno della fibrillazione che sta coinvolgendo l'intera Unione europea sul fronte infrastrutturale e che fa perno sul

[36] Cfr. James Kynge, *China goes on logistics buying spree to support 'new Silk Road'*, «Financial Times», 11 dicembre 2017. Accessibile online all'indirizzo https://www.ft.com/content/8a0f1296-dc39-11e7-a039-c64b1c09b482 (ultimo accesso 12 dicembre 2017) e G. Grappi, *Logistica*, cit., pp. 153-174.

[37] Cfr. http://palazzo.quirinale.it/mostre/2016_cina/cina_home.html.

[38] *Mattarella a Pechino: Italia affidabile, può portare la Cina nel cuore dell'Europa*, «la Repubblica», 22 febbraio 2017. Accessibile online all'indirizzo http://www.repubblica.it/esteri/2017/02/22/news/mattarella_in_cina-158941068/ (ultimo accesso 22 febbraio 2017).

progetto cinese. Non a caso il 2017 può essere definito come l'anno della "Via della seta italiana", con numerosi progetti avviati o proposti in cui il riferimento alla nuova Via della seta è onnipresente. Un esempio è l'inaugurazione della ferrovia tra il polo logistico pavese di Mortara e la città di Chengdu, nel Sichuan. Tra i motivi che hanno portato alla scelta di Mortara come approdo di una linea diretta con la Cina, secondo la stampa, c'è anche la sua posizione all'incrocio dei corridoi Mediterraneo e Reno della rete europea Ten-T[39]. La tratta, che promette di avere almeno tre collegamenti alla settimana una volta a regime, mette così in luce come le reti infrastrutturali globali si sviluppino secondo una politica dei corridoi in cui convivono elementi di allineamento competitivo tra interessi geopolitici differenti. Tornando all'opera di Huang Yong Ping, osserviamo che il plurale nel titolo – *Empires* – ricorda che il potere logistico è multiplo e anche il protagonismo cinese dev'essere collocato all'interno di una stretta rete di interdipendenze. Lungi dal definire il compimento di una *connettografia* in cui i confini nazionali tendono a scomparire all'interno di reti di connessione tra grandi regioni metropolitane, come quella descritta da Paragh Khanna[40], gli spazi infrastrutturali della logistica segnalano le dinamiche di sovrapposizione, intreccio e, a volte, scontro che compongono la logica sistemica dello sviluppo capitalistico contemporaneo. All'interno di questa logica i corridoi logistici intervengono come strutture spaziali la cui funzione è quella di superare selettivamente la frammentazione prodotta dai confini legali, istituzionali e fisici. Come nuove forme istituzionali emergenti, i corridoi contribuiscono alla definizione di spazialità politiche interdipendenti che costituiscono la materialità della dimensione globale[41]. All'interno di questa spazialità trasformata la mobilità è un campo di contesa che resiste ad ogni tentativo di spoliticizzazione.

MOBILITÀ E LOTTE

Per quanto la logistica si impegni a promuovere una visione che tende a cancellare la dimensione dei rapporti di potere, del lavoro e della degradazione ambientale associata ai suoi progetti, essa non produce la stabilità necessaria per raggiungere tale obiettivo. Al contrario, tanto la realizzazione quanto il funzionamento delle reti infrastrutturali generano frizioni e resistenze che ne rendono evidente il carattere politico: la logistica cerca di imporre attraverso la politica dei corridoi e gli spazi infrastrutturali un principio organizzativo di governo delle relazioni sociali che vi intercorrono e lo attraversano. Nel farlo essa promuove la produzione tanto di lavoro mobile quanto di punti inediti di concentrazione di forza lavoro nelle zone indu-

[39] Cfr. Denis Artioli, *Parte da Mortara il primo treno merci diretto Italia-Cina*, «la Provincia pavese», 5 giugno 2017. Accessibile online all'indirizzo http://laprovinciapavese.gelocal.it/pavia/cronaca/2017/06/05/news/parte-da-mortara-il-primo-treno-merci-diretto-italia-cina-1.15446508 (ultimo accesso 28 dicembre 2017).
[40] Cfr. Paragh Khanna, *Connectography. Le mappe del futuro ordine mondiale*, Fazi Editore, 2016.
[41] Cfr. G. Grappi, *Logistica*, cit., pp. 195-215.

striali, nei magazzini della distribuzione, negli interporti. Al tempo stesso, la trasformazione della «città logistica» produce sacche di «lavoro in transito» impegnato nei cantieri, nei servizi e nelle attività transitorie, spesso informali, dell'economia circolare[42]. Le aree metropolitane globali crescono e si moltiplicano portando a un'ulteriore concentrazione di forza lavoro, ma la «città logistica» neoliberale non rappresenta un nuovo nucleo civico, bensì una città ormai scomposta e attraversata da pretese confliggenti e ridefinita dallo stretto rapporto tra la dimensione locale e quella globale, di cui i migranti sono tra i principali protagonisti[43]. Va così riconosciuta la competizione ormai evidente tra la mobilità governata della logistica e le istanze di libertà dei migranti che si traducono in una costante messa in discussione della capacità della logistica di governare i processi. Il potere logistico pretende infatti di governare tanto la *stasi* quanto il movimento: ai flussi corrispondono zone di confinamento, alla velocità dello scambio corrisponde l'equilibrio misurato, ai processi *just in time* corrisponde la nascita di nuovi poli di concentrazione industriale e di forza lavoro, al superamento dei confini corrispondono la proliferazione di statuti particolari, la frammentazione, la moltiplicazione di condizioni confinate e la loro valorizzazione. Da questo punto di vista, i movimenti dei migranti sono oggi il movimento sociale che più direttamente oppone alle pretese del potere logistico una dimensione di insubordinazione di massa che si dà nei loro comportamenti politicamente disorganizzati.

Come sostiene Maurizio Ricciardi, il «carattere mobile» dell'esistenza dei migranti «consente loro di erodere le forme consolidate di potere, ma rende altamente complessa la creazione di strutture stabili dentro alla costante deistituzionalizzazione neoliberale»[44]. L'autonomia delle migrazioni è perciò un problema per l'organizzazione politica, ma rappresenta anche un elemento perturbante per la logistica, poiché pone il potere logistico di fronte all'evidenza che il governo del lavoro migrante è una delle poste in gioco per la sua riproduzione. I tentativi in atto in ambito europeo di incanalare all'interno di un paradigma logistico il governo delle migrazioni, particolarmente evidenti a seguito della cosiddetta «crisi dei rifugiati» esplosa nel 2015, segnalano come la mobilità dei migranti sia un elemento essenziale per il mercato del lavoro europeo e il bisogno di governarla al fine di renderla pienamente funzionale[45]. Per quanto le dinamiche della cittadinanza continuino a contare, condizionando in modo rilevante le condizioni della riproduzione di porzioni crescenti di forza lavoro, per comprendere lo scontro tra governo logistico e movimenti dei migranti è dunque necessario compiere un salto di scala rispetto alle logiche confinate della cittadinanza moderna: come nella trappola estetica, i migranti sono oggi il soggetto più presente sulla scena, ma si fatica a cogliere le novità

[42] Ranabir Samaddar, *The Logistical City*, «IIC Quarterly», n. 3-4, 2017, pp. 104-115, p. 108.

[43] Ivi, pp. 114-115.

[44] Maurizio Ricciardi, *Appunti per una teoria critica delle migrazioni. Potere sociale e politicizzazione della differenza*, in Sandro Chignola e Devi Sacchetto (a cura di), *Le reti del valore. Migrazioni, produzione e governo della crisi*, DeriveApprodi, 2017, pp. 108-124, p. 121.

[45] Cfr. Moritz Altenried, Manuela Bojadžijev, Leif Höfler, Sandro Mezzadra e Mira Wallis, *Logistische Grenzlandschaften. Das Regime mobiler Arbeit nach dem Sommer der Migration*, Unrast Verlag, 2017.

Migranti a Idomeni (foto di Marko Djurica/Reuters)

di questa presenza di fronte al potere logistico. Termini come accoglienza, integrazione, diritti di cittadinanza, colgono certamente aspetti importanti delle sfide che le società contemporanee devono oggi affrontare. Essi tuttavia non permettono di compiere fino in fondo il salto di scala indicato in precedenza né di cogliere alcune delle faglie di conflitto messe in moto dalle trasformazioni globali: se l'elevata mobilità riscontrata nei nuovi centri produttivi dell'Europa orientale – la cui rilevanza è essa stessa prodotto della riorganizzazione logistica dello spazio euroasiatico – porta a osservare l'emergere di una figura operaia pienamente «multinazionale», più libera da vincoli identitari anche rispetto alle forme classiche dell'organizzazione sindacale, le vicende che hanno interessato la cosiddetta rotta balcanica negli ultimi anni mostrano una competizione diretta tra le rotte dei migranti e le reti logistiche della produzione per ciò che riguarda la definizione, anche linguistica, del nesso tra spazio e mobilità[46].

Quanto accaduto intorno alla cittadina greca di Idomeni durante l'estate del 2015 è un esempio tangibile ed emblematico delle dimensioni dello scontro tra diverse «mobilità logistiche»[47]. La cittadina al confine con la Macedonia è finita sotto i riflettori per il tentativo da parte di migliaia di migranti di attraversare il confine per muoversi verso il nord Europa. Essa è tuttavia anche nota agli addetti ai lavori come snodo di passaggio per i treni merci. La sua rilevanza è cresciuta in seguito allo scatenarsi della crisi del debito in Grecia e all'acquisizione del porto del Pireo da parte dell'operatore cinese Cosco. Il porto del Pireo, già incluso nelle mappe dei corridoi europei Ten-T, è così diventato anche uno snodo cruciale nella strategia cinese della nuova Via della seta[48]. Secondo un accordo firmato tra il colosso dell'elettronica Hp, la compagnia ferroviaria greca Trainose e Cosco, il porto del Pireo sarebbe diventato il centro distributivo di Hp per l'Europa. Grazie alla resistenza dei migranti che hanno per giorni occupato i binari premendo verso il confine macedone, la chiusura della *rotta balcanica* da parte dei governi europei ha avuto un impatto dirompente su

[46] Cfr. Rutvica Andrijasevic e Devi Sacchetto, *From labour migration to labour mobility? The return of the multinational worker in Europe*, «Transfer», 2, 2016, pp. 219-231 e Bernd Kasparek, *Routes, Corridors and Spaces of Exception: Governing Migration and Europe*, «Near Futures Online», n. 1, 2016. Accessibile online all'indirizzo http://nearfuturesonline.org/routes-corridors-and-spaces-of-exception-governing-migration-and-europe/ (ultimo accesso 10 gennaio 2018).

[47] Cfr. G. Grappi, *Nuova logistica europea e 'mobilità logistiche'*, in S. Chignola e D. Sacchetto (a cura di), *Le reti del valore*, cit., pp. 194-208.

[48] Per un'analisi dell'impatto dell'ingresso di Cosco nel porto del Pireo si vedano i materiali presenti nel sito del progetto Logistical Worlds all'indirizzo http://logisticalworlds.org/.

questi processi, spingendo Hp a modificare le proprie strategie e a dirottare verso il porto di Koper, in Slovenia, i primi 100 container previsti. Secondo il quotidiano economico greco Khatimerini, questo ha causato oltre 1,5 milioni di dollari di perdite immediate a Trainose e lanciato un chiaro segnale ad altre aziende come Sony e Samsung che intendevano seguirne l'esempio. È facile comprendere come lo sgombero dei binari, effettuato con violenza dalla polizia greca pochi giorni dopo la circolazione di queste notizie, non fosse soltanto volto ad assicurare il confine territoriale tra Grecia e Macedonia, ma anche a permettere la sua riapertura per le reti logistiche. Ciò porta a considerare in una luce differente quanto sostenuto da Sandro Mezzadra, il quale ha osservato come negli spazi della migrazione si organizzano le condizioni «dell''incontro' tra capitale e lavoro» in cui in gioco «c'è ancora una volta la tensione tra la mobilità e il suo contenimento», tenendo presente la competizione e lo scontro tra le diverse forme della mobilità che la logistica vorrebbe governare[49]. La stessa dimensione delle infrastrutture acquisisce in questo contesto un significato più ampio delle sole infrastrutture fisiche. Lindquist e Xiang hanno descritto a questo proposito come «infrastruttura della migrazione» le complesse reti, formali e informali, che sostengono la mobilità dei migranti, mettendo in luce come esse, mentre alimentano le dinamiche della mobilità globale, limitino la libertà di movimento costringendola all'interno di processi governati[50]. Al di là della definizione con la quale cerchiamo di descriverlo, ciò che ci interessa porre in luce e su cui abbiamo tentato di fornire alcune indicazioni è il fatto che lo scontro tra le pretese di libertà dei migranti e il governo logistico costituisca oggi una dinamica sistemica che rimane tuttavia ancora concettualmente sotterranea, per riprendere una definizione di Saskia Sassen, e difficile da comprendere «se ragioniamo servendoci dei consueti riferimenti geopolitici, economici e sociali»[51]. Osservare queste dinamiche dal punto di vista delle trasformazioni logistiche permette invece di coglierne elementi decisivi per l'elaborazione politica.

CONCLUSIONE

Tecnologie come Hyperloop si innestano in una spazialità frammentata dalle infrastrutture, in cui l'unico pensiero programmatico ed elemento di costruzione di un'idea di spazio sembra essere la connettività logistica. Irrompendo con la propria logica organizzatrice la logistica ridefinisce il territorio lungo linee gerarchiche che rispondono a scale differenti. Proprio per questo lo spazio logistico non può che essere in larga parte disfunzionale: una disfunzionalità che non è il prodotto di un'assenza di visione cui bisognereb-

[49] S. Mezzadra, *What's at stake in the Mobility of Labour? Borders, Migration, Contemporary Capitalism*, «Migration, Mobility, & Displacement», 1, 2016, pp. 30-43, p. 39.
[50] Cfr. Johan Lindquist e Xiang Biao, *Migration Infrastructure*, «International Migration Review», n. 1, 2014, pp. 122-148.
[51] Cfr. Saskia Sassen, *Expulsions. Brutality and Complexity in the Global Economy*, Belknap Press, 2014, p. 12.

Container di Logistics Solutions a Calais (foto EPA)

be porre rimedio, ma dell'egemonia di una visione che pensa lo spazio come disponibile alle esigenze della produzione globale e di operazioni di matrice finanziaria scaricandosi con violenza sulle condizioni preesistenti e gli ostacoli che incontra. La trappola logistica produce un discorso che sovrappone a questa dimensione conflittuale l'immagine di innovazioni dirompenti, capaci di muovere ogni cosa e per ogni dove, per tutti. Essa si nutre anche delle semplificazioni estetiche, che identificano in elementi della logistica come il container la chiave per coglierne una verità che allontana lo sguardo dai laboratori nei quali la logistica funziona come logica di sintesi tra le sfere della riorganizzazione territoriale, della circolazione e della produzione. Essa si presenta con un carattere apparentemente tecnico e seguendo una razionalità che si vorrebbe esclusivamente economica, ma trasforma e riproduce le relazioni sociali e le forme del comando sul lavoro. Con la sua diffusione al di fuori dell'industria logistica l'oggetto container è entrato pienamente a far parte del processo di socializzazione e moltiplicazione delle fonti estetiche che caratterizza l'età contemporanea[52].

Questo può apparire paradossale, poiché il container è quanto di più lontano possa esserci dalla penetrazione del design all'interno dell'industria: scatole regolari e che rispondono a esigenze eminentemente organizzative, i container sono un archetipo della standardizzazione, non concedono nulla al bello e non lo ricercano. Ma sta forse proprio nella loro assoluta riproducibilità, unito alla modularità e all'involontaria tavola cromatica composta dalla sequenza di

[52] Cfr. Vanni Codeluppi, *L'estetizzazione*, «Doppiozero», 2014. Accessibile on-line all'indirizzo http://www.doppiozero.com/materiali/tempi-moderni/lestetizzazione (ultimo accesso 10 gennaio 2018).

container di diverse compagnie, l'elemento di attrazione che li ha resi un oggetto ormai ricercato e costantemente riproposto. I container sono così diventati in modo quasi silenzioso un *brand* riconoscibile del mercato globale, utilizzati come involucri per le attività più disparate. Essi sono oggi bar temporanei, *location* per performance artistiche ed elementi di una emergente architettura modulare. In alcuni casi i container diventano unità abitative da utilizzare per risolvere questioni sociali con una soluzione che le indica come temporanee, eccezionali ma tecnicamente risolvibili: un esempio sono i moduli abitativi forniti a partire dal 2015 dall'azienda bretone Logistics solution allo stato francese per collocare circa 1.500 migranti sgomberati dalla *giungla* di Calais, i primi di una lunga serie[53].

Proprio la riproducibilità e l'ubiquità fisica ed estetica del container sono finiti così per diventare altrettanti elementi che – indirizzando lo sguardo verso un apparato della circolazione che sembra auto-sostenersi e richiede, al più, di essere tracciato per ricostruire una rappresentazione fedele dell'economia globale – allontanano dalla capacità di analisi critica delle forme del potere logistico e di come esse contribuiscono a caratterizzare il rapporto di capitale. Per sfuggire alla trappola logistica occorre dunque allargare lo sguardo oltre la logistica in quanto tale, la logistica dell'industria, dei trasporti e delle infrastrutture, la logistica dei flussi e dei container, per cogliere la più ampia riorganizzazione politica che essa contribuisce a produrre. Questo compito è oggi ancora più importante, poiché la logistica da terreno di scontro è divenuta oggetto di discussione all'interno dei movimenti sociali, che vi colgono un punto di aggancio per rielaborare discorsi, tattiche e strategie di fronte ad una mutata articolazione tra i piani politico ed economico. Questa discussione, avviatasi principalmente intorno al concetto di *contrologistica* e alla tattica del blocco dei flussi, si sta arricchendo di voci e prospettive che sottolineano la necessità di evitare un effetto specchio per contrastare il potere di frammentazione della logistica e le condizioni politiche di riproduzione del capitale che essa determina[54]. Facendo tesoro di analisi come quelle di Anna Tsing sul «capitalismo della filiera», possiamo sostenere che il potere logistico abbia assunto il carattere di una interoperabilità strategica tra differenze e gerarchie che la logistica stessa contribuisce a formare e riprodurre[55]. Questo rende necessario un salto di scala anche concettuale al fine di cogliere nuove possibilità di scontro dentro il rapporto di capitale.

[53] Cfr. Krystell Veillard, *Des containers pour les migrants de Calais fournis par une entreprise bretone*, «France3 Bretagne», 2015. Accessibile all'indirizzo https://france3-regions.francetvinfo.fr/bretagne/ille-et-vilaine/des-containers-pour-les-migrants-de-calais-fournis-par-une-entreprise-bretonne-842787.html (ultimo accesso 28 dicembre 2017).

[54] Cfr. AA. VV., *Short Circuit. A counterlogistics reader*, No New Idea Press, 2017. Accessibile online all'indirizzo http://no-new-ideas-press.tumblr.com/post/127811104891/counter-logistics-is-not-simply-a-matter (ultimo accesso 28 dicembre 2017) e TSS Platform, *Logistics & the Transnational Social Strike*, autunno 2017. Accessibile online all'indirizzo https://www.transnational-strike.info/2017/09/18/logistics-and-the-transnational-social-strike-tss-journal-fall-2017-2/ (ultimo accesso 28 dicembre 2017).

[55] Cfr. Anna Tsing, *Supply Chains and the Human Condition*, «Rethinking Marxism», n. 2, 2011, pp. 148-176 e Brett Neilson, *Five Theses on Understanding Logistics as Power*, «Distinktion: Scandinavian Journal of Social Theory», n. 2, 2012, pp. 322-339, in particolare pp. 337-338.

DIETRO LE QUINTE

Ho iniziato a sentir parlare della logistica come un elemento rilevante per comprendere le trasformazioni del capitalismo contemporaneo durante un periodo di ricerca in India insieme al gruppo di ricercatori e attivisti coinvolti nel progetto *Transit Labour*. Considerare il ruolo delle reti transnazionali di comunicazione e i processi di integrazione nei circuiti finanziari globali mi ha spinto in questo periodo a un cambiamento di prospettiva rispetto al cosiddetto capitalismo postcoloniale. Nello stesso periodo le lotte operaie nella fabbrica della Maruti Suzuki, la principale industria automobilistica indiana, mi hanno spinto a interessarmi ai progetti di corridoi industriali avviati dal governo indiano: mi sembrava che le nuove geografie disegnate da questi progetti comportassero il bisogno di leggere in modo differente quella che per molti era uno scontro industriale reso particolare soprattutto dalla sua durezza, e anche dalla rilevanza di caratteri che si vorrebbero frutto di circostanze locali o tradizionali. Il ritmo delle lotte è stato poi quello che mi ha avvicinato più decisamente al tema della logistica in rapporto al mondo dei trasporti e della distribuzione. Nell'inverno tra il 2012 e il 2013, infatti, la mobilitazione dei facchini ha raggiunto con una forza dirompente Bologna, dove vivevo e partecipavo alle lotte dei migranti con il Coordinamento migranti. La prevalenza di lavoratori migranti nei magazzini ci ha portato quasi subito a incontrare i facchini in mobilitazione seguendo strade diverse da quelle delle organizzazioni sindacali. Nel frattempo, ho avuto la fortuna di partecipare attivamente al progetto *Logistical Worlds*, nato in continuità con *Transit Labour*, e la logistica è diventata il principale oggetto della mia ricerca teorica e politica. Il lavoro compiuto in questi anni mi ha portato a comprendere la logistica come una logica politica a tutto tondo, che non può essere ridotta all'ambito del mondo dei trasporti e delle infrastrutture. In continuità con l'indicazione di metodo ricavata anche dalle lotte nei magazzini della logistica in Italia, ritengo sia fondamentale assumere come uno dei nodi principali della politica contemporanea la capacità della logistica di adattare e integrare condizioni differenti dentro reti e logiche organizzative strategicamente connesse. In stretta relazione con questa dimensione, e insieme al dialogo con altri ricercatori e ricercatrici che hanno assunto la logistica come punto d'indagine per una critica del presente, insieme al collettivo *(s)Connessioni precarie* ho ritenuto la logistica non solo un terreno immediato di conflitto, ma anche un punto di analisi per immaginare percorsi organizzativi su scala transnazionale. Questo ci ha spinto, insieme ad altri collettivi e sindacati europei, a dare vita alla *Transnational Social Strike Platform*, un percorso che fa della logistica uno dei suoi assi d'intervento e discussione. Il contributo che presento in questo *Zoom* contiene elementi che risentono di tutti questi percorsi. In più, ho cercato di sviluppare una serie di suggestioni e domande emerse in questi anni di discussioni e frequentazioni che hanno avuto al centro il tema della logistica, nel frattempo divenuta un argomento non soltanto battuto dagli specialisti, ma a volte eccessivamente seducente, confrontandomi con un terreno per me insolito come quello dell'estetica e del mondo dell'arte.

LO STATO DELLE CITTA'

il semestrale di napolimonitor.it

MONiTOR