



CARLOTTA BENVENÙ

DALLA GRANDE FABBRICA ALLE "FABBRICHE DEI COLLI"

IL CASO DELLA METROPOLI PARIGINA

Parigi ha rappresentato nella storia europea forse l'esempio più significativo per l'immaginazione metropolitana. È la «Capitale del XIX secolo» di cui parla Benjamin¹, la città del 1848, di Haussmann e della Comune, degli Expò universali e delle nuove industrie e tecnologie. Parigi è la città del maggio '68 che Henri Lefebvre anticipa col suo *Diritto alla città*, testo su una Parigi che le nuove politiche urbanistiche del *welfare state* provavano a riorganizzare ordinatamente con il grande *boulevard périphérique* che separava il centro terziario e finanziario dalla nuova *banlieue*². Se la Parigi ottocentesca e post-rivoluzionaria è quella della prima industrializzazione, la Parigi del secondo dopoguerra è la Parigi della grande fabbrica, di Renault a Boulogne-Billancourt e Citroën lungo il Quai de Javel. All'interno di questa traiettoria storica, questo articolo analizza gli attuali sviluppi della metropoli francese, indicando permanenze e mutazioni dal punto di vista dell'organizzazione del territorio e del lavoro attorno al ruolo sempre più rilevante che assume l'elemento logistico negli attuali modelli di sviluppo.

LE PIATTAFORME LOGISTICHE NELLA GRANDE PERIFERIA PARIGINA

La regione di Parigi, l'Île-de-France, come tutte le grandi metropoli è uno snodo logistico cruciale. Qui si concentrano più di un quarto dei magazzini francesi della logistica – ossia diciotto milioni di metri quadrati – con un'accelerazione importante tra il 2001 e il 2009, periodo in cui il numero totale di metri quadrati è aumentato del 50% circa³. La costruzione e la gestione d'infrastrutture logistiche e di trasporto rappresenta un terreno cruciale di valorizzazione del capitale finanziario e speculativo, nonché un campo di sperimentazione di nuovi dispositivi di accumulazione, e avviene generalmente attraverso negoziazioni o partnership tra attori pubblici e privati. Promotori immobiliari e fondi d'investimento giocano così un ruolo di primo piano nello sviluppo di nuove forme di urbanizzazione e *governance* territoriale.

La costruzione di reti infrastrutturali necessarie alla distribuzione delle merci ha inoltre un impatto non solo sull'organizzazione spaziale e politica del territo-

¹ Walter Benjamin, *Parigi, capitale del XIX secolo*, Einaudi, 1986 (1 ed. Paris, 1935).

² Henri Lefebvre, *Il diritto alla città*, Ombre corte, 2014 (1 ed. Paris, 1968).

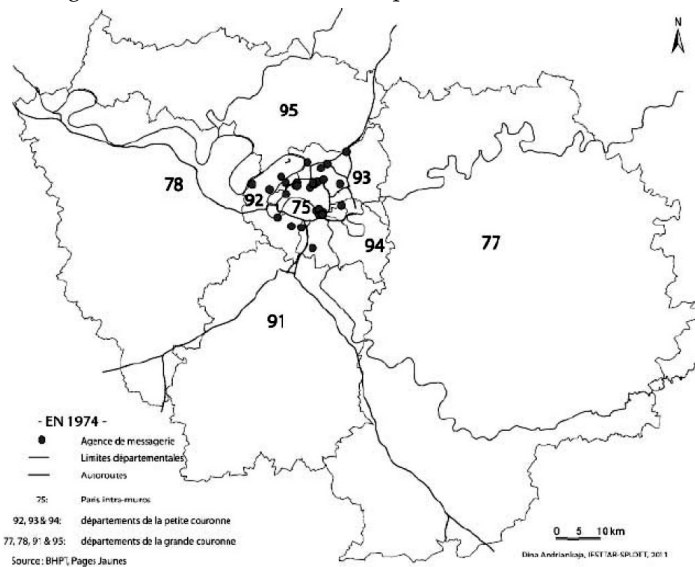
³ Samarcande, *Le renouvellement du parc d'entrepôts en Île-de-France*, Rapport pour la Direction régionale et interdépartementale de l'équipement et de l'aménagement d'Île de France (Dria), 2013.

rio, ma anche sul valore dei mercati. La tendenza ad aumentare gli investimenti nel mercato immobiliare logistico, e la domanda di spazi sempre più vasti per costruire magazzini, contribuiscono in effetti all'incremento dei prezzi e determinano una valorizzazione finanziaria dei terreni. La costruzione di piattaforme può avvenire d'altronde attraverso processi di espropriazione di terreni adibiti ad altro uso, anche abitativo. Una dinamica di *accumulation by dispossession*, per riprendere il termine coniato da David Harvey, sembra sovente caratterizzare le strategie insediative delle imprese logistiche, in altre parole una dinamica di privatizzazione e valorizzazione di "spazi" ancora parzialmente governati da una logica pubblica⁴.

Se è vero che la logistica di distribuzione è un'attività difficilmente delocalizzabile – poiché la metropoli dev'essere rifornita di merci senza sosta – tuttavia i magazzini sono estremamente "mobili" all'interno del suo perimetro. La loro forte labilità e instabilità, e il conseguente riarticolarsi delle reti logistiche all'interno dei territori, appare speculare ai movimenti di espansione e disarticolazione delle catene produttive su scala globale. Anche a livello del tessuto urbano, infatti, le infrastrutture logistiche penetrando nei territori ne ridisegnano i confini.

Nel caso della regione parigina il movimento delle infrastrutture è stato definito come un "decentramento logistico", poiché caratterizzato dal progressivo allontanamento e dalla dispersione in periferia dei magazzini e delle piattaforme logistiche⁵.

Localizzazione dei magazzini (aziende di corriere espresso) in Île-de-France nel 1974 e nel 2010



⁴ David Harvey, *La guerra perpetua. Analisi del nuovo imperialismo*, il Saggiatore, 2006 (1 ed. Oxford, 2003).

⁵ Laetitia Dablanc e Dina Andriankaja, *Desserrement logistique en Île-de-France: la fuite silencieuse en banlieue des terminaux de fret*, «Flux», vol. 85-86, n. 3, 2011, pp. 72-88.



Fonte: L. Dablanc e D. Andriankaja, *Desserrement logistique en Île-de-France*, cit., p.78.

Le mappe analizzano l'evoluzione della localizzazione dei magazzini appartenenti alle imprese di corriere espresso in Île-de-France tra il 1974 (mappa 1) e il 2010 (mappa 2), mettendo in luce il fenomeno di "decentramento logistico". Mentre nel 1974, infatti, le filiali sono principalmente concentrate nella cintura urbana di primo livello, nel 2010 si osserva il progressivo spostamento verso aree periferiche della seconda cintura urbana.

Questo modello di sviluppo si dispiega attraverso due logiche divergenti. La prima consiste nella riconversione di ex zone industriali della prima cintura in piattaforme logistiche. Si tratta dei cosiddetti territori servitori, espressione utilizzata per qualificare i comuni di periferia nei quali vengono collocate le attività necessarie a Parigi, ma indesiderabili *intra-muros*. Lo sviluppo di comuni quali Marne-la-Vallée, *ville nouvelle* all'est della capitale, o ancora di Mitry-Mory e Compans, situati in prossimità dell'aeroporto Roissy-Charles de Gaulle, dove spazi storicamente dedicati all'industria chimica sono stati riconvertiti in attività logistiche, è in questo senso emblematico. Più di recente, è sullo storico sito della fabbrica di Psa Peugeot Citroën di Aulnay-sous-Bois, chiusa nel 2012, che Segro Logistics sta costruendo un centro di smistamento e dei magazzini per Carrefour e Chronopost che dovrebbero impiegare, in prospettiva, circa 6.000 persone (mentre Psa ne impiegava circa 3.000 al momento della chiusura). La seconda dinamica riguarda invece la costruzione *ex novo* di "parchi logistici", cioè di complessi recintati collegati a un'autostrada. Qui il ruolo dei promotori immobiliari è sensibilmente più importante rispetto al primo caso, poiché questi diventano attori nella politica locale di sviluppo economico e pianificazione urbana⁶. Questa seconda dinamica interessa in particolare i comuni della

⁶ Nicolas Raimbault e Françoise Bahoken, *Quelles places pour les activités logistiques dans la métropole parisienne ?*, «Territoire en mouvement», vol. 23-24, 2014, pp. 53-74.


seconda periferia più poveri, privi di mezzi tecnici e finanziari, che costituiscono veri e propri “ventri molli” del tessuto urbano, nei quali i promotori logistici penetrano e conducono i processi di urbanizzazione sostituendosi progressivamente agli attori pubblici. In questi casi, nonostante le competenze in materia di pianificazione urbana siano assegnate alle collettività locali, quest’ultime appaiono incapaci di regolarne i processi di sviluppo. Presentata sempre più spesso come un’opportunità di crescita e di creazione di posti di lavoro per il territorio, la logistica diventa a poco a poco per questi comuni una vera e propria “scatola nera” sulla quale hanno scarso controllo⁷. È possibile citare a titolo d’esempio il comune di Sénart, situato trentacinque chilometri a sud di Parigi. Con 1,7 milioni di metri quadrati di magazzini, Sénart è oggi uno dei principali poli logistici del paese. Il rapporto stilato dalla Driea nel 2013 e già citato nelle pagine precedenti, afferma che la logistica ha permesso di sostenerne lo sviluppo e «ha salvato Sénart».

Un’ultima tendenza individuata dalle mie ricerche – e legata alla dinamica di costruzione di parchi logistici *ex novo* – è infine la cosiddetta piattaformaizzazione. Si tratta della concentrazione delle attività logistiche in alcune zone – distretti o “cluster” logistici – all’interno delle quali vengono edificate vere e proprie “fabbriche di colli”, espressione utilizzata nel lessico manageriale per descrivere i centri di distribuzione e smistamento di grandi dimensioni e fortemente automatizzati. La concentrazione della produzione all’interno di queste strutture è volta al miglioramento della produttività attraverso l’automazione e le economie di scala, ma funziona allo stesso tempo come un vettore di progressivo allontanamento delle infrastrutture dal centro città.

IL LAVORO COME VETTORE DI LOCALIZZAZIONE DELLE INFRASTRUTTURE LOGISTICHE

La scelta nella localizzazione dei magazzini e il loro spostamento sono connessi a diversi criteri. Naturalmente la posizione strategica rispetto ai flussi logistici e alle infrastrutture (quali gli aeroporti, i porti o gli assi autostradali) e la vicinanza ai bacini di consumo, sono elementi cruciali. Tuttavia, le scelte effettuate dalle imprese logistiche si basano anche sui bacini d’impiego disponibili in termini di specificità sociali e politiche, nonché di stratificazione storica della composizione del lavoro presente nei contesti in cui operano. Così come le logiche che sottendono la mobilità e l’insediamento di capitali su scala globale non si fondano esclusivamente su criteri economici (quali i differenziali salariali tra i paesi), ma anche su considerazioni legate ai diversi contesti socio-politici, anche su scala urbana le reti distributive che

⁷ Michel Savy, *La logistique en France. État des lieux et pistes de progrès*, Conférence nationale sur la logistique. Rapport établi avec le concours du ministère de l’Écologie, du développement durable et de l’énergie, du ministère de l’Économie, de l’industrie et du numérique, et de la Commission nationale des services, 2014, p. 41.



innervano il tessuto metropolitano si muovono operando attraverso le specificità sociali e politiche del territorio, mettendole a valore, riproducendole e riarticolandole.

Nella regione parigina, il progressivo allontanamento dei magazzini di distribuzione dal centro città, oltre ad accelerarne l'espansione, sembra muoversi all'interno di quelle aree di "confine" della metropoli dove il lavoro presenta caratteristiche peculiari. Questo appare riprodurre, benché in forme nuove, la frammentazione socio-economica della metropoli ereditata dall'epoca fordista.

Le aree di insediamento delle imprese logistiche nella regione parigina forniscono quindi dei vantaggi non solamente in termini di posizionamento strategico rispetto ai flussi e allo spazio disponibile alla riconversione logistica in prossimità del centro città, ma anche per le caratteristiche sociali della forza lavoro presente. La localizzazione è avvenuta infatti in quartieri popolari densamente abitati dove la manodopera presenta attributi adeguati alle esigenze specifiche dell'industria logistica. È il caso ad esempio del comune di Aulnay-sous-Bois dove, come si è visto, Segro Logistics sta costruendo una piattaforma di rilievo sui terreni precedentemente occupati dagli stabilimenti di Psa Peugeot. Non solo Aulnay si trova all'intersezione di tre assi autostradali maggiori (A1, A3, A104) e a soli quindici chilometri dal centro di Parigi, ma è anche un comune densamente abitato, dove sorgono numerose *cités* e quartieri popolari. Aulnay-sous-Bois, ma anche i già citati Mirty-Mory e Compans fanno parte (o si trovano al confine) del dipartimento della Seine-Saint-Denis, il più povero di Francia⁸.

A partire dalla fine degli anni settanta, le trasformazioni prodotte dalla crisi del fordismo hanno plasmato questi territori – in particolare con la chiusura e la delocalizzazione di numerosi siti produttivi – e ne hanno profondamente modificato la morfologia economica e sociale. Il processo di disgregazione della *banlieue* operaia si è infatti sviluppato ininterrottamente a partire da questo periodo e si è consumato definitivamente in seguito ai processi di deindustrializzazione e alle nuove politiche urbane. Oggi i tassi di disoccupazione nelle "zone prioritarie" o "sensibili" istituite nel 1996, cioè nei quartieri popolari, sono di sedici punti superiori alla media nazionale (cioè 26,4% contro 10,1%) e per i giovani con meno di trent'anni la media nazionale raggiunge il 36%⁹. Le diseguaglianze territoriali sono egualmente importanti se si considera la situazione scolastica, dal punto di vista sia del mercato del lavoro sia della formazione.

La destrutturazione del tessuto sociale dei quartieri popolari e dei collettivi operai avvenuta nel corso di questi anni, ha alterato in profondità anche i rapporti al suo interno e, come messo in luce da una ricca letteratura, ha prodotto in particolare un processo di razzializzazione dei rapporti sociali legato all'in-

⁸ Insee, *En Île-de-France, la pauvreté s'est intensifiée dans les territoires déjà les plus exposés*, «Insee Analyses Ile-de-France», 2017.

⁹ Observatoire national de la politique de la ville, Rapport 2016.



Magazzino non automatizzato di un corriere espresso nella *banlieue* sud di Parigi (Créteil)



Area di produzione Psa Peugeot a Aulney-sous-Bois

debolimento delle identità collettive. Parallelamente a questi processi, si è assistito a un cambio speculare nelle rappresentazioni sociali. La *banlieue rouge* ha lasciato il posto alla *banlieue*¹⁰, i bastioni operai delle *cit  Hlm*¹¹ si sono trasformati in “ghetti”¹², e le classi laboriose si sono trasformate nelle “nuove classi pericolose”¹³.

All’interno della griglia dei posti di lavoro la transizione storica e la disgregazione del tessuto sociale operaio hanno avuto ripercussioni profonde in termini di stratificazioni e gerarchie. Le fratture sociali che si fondano su categorie etniche, razziali, di genere e d’et , penalizzano specialmente i giovani, e pi  in particolare i giovani “discendenti d’immigrati” che rappresentano oggi quasi il 10% della popolazione francese in et  da lavoro, cio  3,9 milioni di persone, la pi  alta proporzione in tutta Europa. Lo stigma associato ai “giovani dei quartieri”, arriva fino all’interno dei luoghi di lavoro dove per i lavoratori “bianchi”, l’identificazione razziale appare spesso «compensare la svalorizzazione simbolica dell’identit  collettiva operaia»¹⁴.

Le deindustrializzazioni sono quindi delle transizioni territoriali, allo stesso tempo economiche, sociali e politiche¹⁵. Le esternalizzazioni, le delocalizzazioni produttive, e la transizione verso un’economia dei servizi, o “postfordista”, hanno infatti mutato profondamente i regimi lavorativi quanto i rapporti

¹⁰ Alain Bertho, *Banlieue, banlieue, banlieue*, La Dispute, 1997, p. 12.


¹¹ *Habitation   loyer mod r *, ovvero l’edilizia pubblica accessibile alle famiglie con scarse risorse economiche.

¹² Tuttavia Loic Wacquant (*Parias urbains. Ghetto, banlieues,  tat*, La Découverte, 2006) nel contesto di un’analisi comparata tra Francia e Stati Uniti, critica l’utilizzo dell’espressione di ghettizzazione per quanto riguarda il caso delle *banlieue* operaie francesi. A differenza dei ghetti americani, secondo il sociologo, i minori tassi di povert  e violenza, nonch  la diversa – e meno omogenea – composizione etnica dei quartieri francesi, invitano a non impiegare questo termine per descriverne i processi di segregazione spaziale.

¹³ Stéphane Beaud e Michel Pialoux, *Violences urbaines, violences sociales : gen se des nouvelles classes dangereuses*, Fayard, 2013.

¹⁴ Ivi, p. 89.

¹⁵ Jean-Luc Deshayes e C dric Lomba, *Les d sindustrialisations (re)visit es*, «Savoir/Agir», vol. 39, n. 1, 2017, pp. 12-15.



sociali nel territorio studiato. Una delle conseguenze più significative di queste trasformazioni è il processo d'invisibilizzazione che colpisce le nuove forme di messa al lavoro. Il settore logistico, situato alla frontiera tra industria e settore dei servizi, è da questo punto di vista un caso particolarmente significativo: nella metropoli parigina circa 375.000 persone lavorano nel settore della logistica e del trasporto, all'interno del quale il lavoro interinale rappresenta il 20% della forza lavoro¹⁶.

I territori prescelti dalle imprese logistiche si presentano pertanto come enormi bacini di manodopera portatrice di caratteristiche sociali particolari, specialmente in termini di età, origini sociali, qualifiche, e tassi di sindacalizzazione.

Da un lato, in un'industria che si basa su un modello *just in time and to the point* e che punta quindi a una flessibilità estrema del processo di lavoro, la presenza di una manodopera allo stesso tempo numerosa e già formata al lavoro in magazzino, permette di usufruire dei vantaggi della flessibilità fornita dal lavoro interinale, evitando allo stesso tempo gli inconvenienti legati al forte turnover. Il reclutamento dei lavoratori e la "circolazione" interna al settore della manodopera relativamente omogenea di cui si servono le imprese logistiche, avviene infatti in generale attraverso l'intermediazione delle agenzie interinali. In tale contesto, i lavoratori "temporanei" si muovono sovente da un magazzino all'altro, restando tuttavia sempre all'interno del settore logistico di cui fanno parte i principali datori di lavoro della zona. Il tempo e i costi di formazione e di adattamento vengono così risparmiati dalle imprese grazie alla concentrazione dei magazzini e delle piattaforme logistiche all'interno di aree specifiche. Dall'altro, i processi di razzializzazione e di segregazione spaziale permettono di esercitare un controllo sulla manodopera, anche all'esterno dei posti di lavoro.

La localizzazione in determinate aree metropolitane appare quindi consentire alle imprese logistiche una compressione "spazio-temporale" del processo lavorativo che permette di «reclutare e disporre di forza lavoro rispetto alle necessità contingenti»¹⁷.

RICONFIGURAZIONI SPAZIALI: UNA PISTA D'INCHIESTA

In un volume uscito di recente Giorgio Grappi analizza l'emergere dei corridoi logistici e concettualizza quella che viene definita la nuova "politica dei corridoi". L'intreccio tra processi economici, trasformazioni della *governance* territoriale e della forma-stato, viene così letto attraverso la lente delle operazioni logistiche che «penetrano nei territori e ne mettono in tensione l'organizzazione», trasformando i regimi lavorativi e la strutturazione del potere

¹⁶ Insee, *Enquête Emploi*, 2015.

¹⁷ Rutvica Andrijasevic e Devi Sacchetto, *Il just in time della vita. Reti di produzione globale e compressione spazio-temporale alla Foxconn*, «Stato e Mercato», n. 3, 2017, p. 391.

geo-economico¹⁸. Queste considerazioni, per quanto sviluppate in relazione alle politiche globali dei corridoi logistici, non sembrano perdere la loro valenza se trasposte su scala locale, poiché anche a livello urbano o regionale gli operatori logistici possono – come si è visto – diventare attori di rilievo nello sviluppo e nella pianificazione economica dei territori.

Attraverso la lente “logistica” è possibile quindi leggere in maniera differente i territori, da un punto di vista sia delle loro connessioni con la dimensione globale, sia della loro evoluzione storica ed economica. L’assunzione di tale prospettiva, condotta attraverso l’osservazione e lo studio delle trame infrastrutturali che innervano i territori e trasformano i modelli di *governance*, può tuttavia trarre vantaggio ed essere arricchita ulteriormente da un’attenzione al lavoro e in particolare alle mutevoli caratteristiche sociali e alle condizioni di riproduzione della forza lavoro impiegata nel settore, al fine di mettere in luce la maniera in cui le aziende operano effettivamente attraverso differenze ed eterogeneità presenti in contesti e mercati del lavoro specifici.

Tuttavia, se da un lato gli studi sul lavoro logistico si soffermano raramente sul rapporto che quest’ultimo intrattiene con le infrastrutture, dall’altro, gli studi che si focalizzano sulle trasformazioni urbane legate all’espansione del settore raramente prendono in considerazione il lavoro. Per quanto riguarda il caso parigino, il movimento di “decentramento logistico” è generalmente letto attraverso il rapporto tra flussi, infrastrutture e mercato immobiliare. A partire dall’analisi storica del movimento delle infrastrutture nella regione parigina è possibile invece individuare il lavoro, o meglio, la ricerca di – un certo tipo di – forza lavoro come uno dei vettori centrali di localizzazione di magazzini e piattaforme logistiche sul territorio.

Infine, mentre gran parte della letteratura si concentra sui “riaggiustamenti tecnologici” in corso nel settore, sembra necessario approfondire ulteriormente il legame che questi intrattengono con i “riaggiustamenti spaziali” messi in campo dall’industria logistica. Condurre un’analisi congiunta di queste due dinamiche appare tanto più importante se si considera che investimenti tecnologici e mobilità delle infrastrutture sono strettamente connessi. L’incremento dell’automazione costituisce, infatti, un limite alla mobilità di queste ultime, e al difficile equilibrio tra investimenti in automazione e flessibilità del processo logistico sembra sovrapporsi quello tra automazione e mobilità (e quindi resilienza) delle infrastrutture.



Area Psa Peugeot a Aulney-sous-Bois riconvertita per attività logistiche

¹⁸ Giorgio Grappi, *Logistica*, Ediesse, 2016, p. 77.