

**I QUADERNI DI  
INTO THE BLACK BOX**

**GENDERING LOGISTICS.  
FEMINIST APPROACHES  
FOR THE ANALYSIS OF  
SUPPLY-CHAIN  
CAPITALISM**

**EDITED BY BENVIGNÙ, CUPPINI,  
FRAPPORTI, GAMBINO, MILESI,  
PEANO, PIRONE**



*I Quaderni di Into the Black Box*

**LOGISTICA DI GENDER .**  
**APPROCCI FEMMINISTI PER IL**  
**ANALISI DI FILIERA**  
**CAPITALISMO**

Modificato da

Carlotta Benvegnù, Niccolò Cuppini, Mattia Frapporti,  
Evelina Gambino, Floriano Milesi, Irene Peano,  
Maurizio Pirone

*Dipartimento delle Arti*

*Università di Bologna*

Series I Quaderni di Into the Black Box

DIRETTORE SCIENTIFICO

Sandro Mezzadra (University of Bologna)

COMITATO DI EDITORIA

Niccolò Cuppini (Università di Scienze Applicate e Arti del Mezzogiorno Switzerland), Carlotta Benvegnù (Université Paris 13), Mattia Frapporti (University of Bologna), Floriano Milesi, Maurilio Pirone (University of Bologna)

SCIENTIFIC COMMITTEE Martín

Arboleda, Cinzia Arruzza, Manuela Bojadzijev, Vando Borghi, Antonio Casilli, Federico Chicchi, Francesca Coin, Deborah Cowen, Alessandro Delfanti, Keller Easterling, Verónica Gago, Giorgio Grappi, Naomi C. Hanakata, Michael Hardt, Stefano Harney, Rolien Hoyng, Ursula Huws, Brett Neilson, Ned Rossiter, Ranabir Samaddar, Tiziana Terranova, Niels van Doorn, Jake Wilson, Jamie Woodcock

I contributi di questo volume sono stati sottoposti a un processo di peer-review.

Dipartimento delle Arti  
Director Giacomo Manzoli  
Università di Bologna  
Via Barberia 4  
40123 Bologna

CC BY 4.0 Internazionale

ISBN 9788854970601 DOI  
10.6092/unibo/amsacta/6745

Impaginazione grafica: Maurilio Pirone  
Cura dei contributi: Niccolò Cuppini, Mattia Frapporti, Maurilio Pirone

Prima edizione: ottobre 2021

# Indice

INTRODUZIONE: LEGGERE LE OPERAZIONI LOGISTICHE ATTRAVERSO IL PRISMA DEL GENERE <i>Evelina Gambino, Irene Peano, Nella scatola nera</i>	7
LA LOGISTICA DI GENDERING: LE SOGGETTIVE, LA BIOPOLITICA ED ESTRAZIONE NELLE FILIERE <i>Irene Peano</i>	16
MASCOLINITÀ RAZZIALIZZATE E LOGISTICA GLOBALE <small>LAVORO DURO E FATIGOSO</small> <i>Jake Alimahomed-Wilson</i>	28
MASCOLINITÀ DEI LAVORATORI portuali <i>Eleni Kampouri</i>	43
MASCOLINITÀ OPERAIE NELLA LOGISTICA INDUSTRIA <i>Haude Rivoal</i>	50
GRANDE ENERGIA DEL CAZZO ALLA FINE DEL MONDO. TECNOPOLITICHE PER UN HUSTLE GLOBALE <i>Evelina Gambino</i>	60
MOSTROSITÀ INSOSTENIBILI: MEGASHIP, MEGAPORTI E INFRASTRUTTURE TRANSPACIFICHE DI VIOLENZA <i>Charmaine Chua</i>	74
VASI <i>Emilia Webber</i>	92
EPILOGO <i>Debora Coven</i>	105
PRESENTAZIONE DEGLI AUTORI	115



## **INTRODUZIONE: LOGISTICA DELLA LETTURA OPERAZIONI ATTRAVERSO IL PRISMA DI GENERE**

Evelina GAMBINO, Irene PEANO, NELLA SCATOLA NERA

Corridoi planetari, catene di approvvigionamento, catene globali del valore, hub, lotte di circolazione, just-in-time... Un lessico logistico e un immaginario stanno ora modellando i modi stessi in cui pensiamo al capitalismo contemporaneo. Nell'ultimo decennio è cresciuta la consapevolezza dell'importanza strategica della logistica per la riproduzione del capitale, sia dal punto di vista delle tecniche manageriali di governo che della teoria critica e dei movimenti sociali. La logistica sta quindi emergendo come logica sistemica cruciale, come insieme di infrastrutture, operazioni e assemblaggi di forza lavoro necessari per la riproduzione del capitale, e come luogo di contestazione e di lotte.

Questa raccolta di saggi cerca di intervenire nelle vivaci discussioni sul capitalismo logistico all'interno e all'esterno del mondo accademico, portando alla luce i molteplici modi in cui il genere sottoscrive la circolazione globale. I saggi qui raccolti si basano su un'ampia gamma di opere femministe e postcoloniali provenienti da una vasta gamma di discipline, aggiungendosi alla già esistente ricchezza di analisi che discutono le complesse intrecci dei processi di genere e razzializzazione all'interno di progetti di accumulazione su scala globale e attraverso diverse temporalità. Fondamentalmente, sosteniamo che affrontare questi problemi attraverso uno sguardo esplicitamente logistico non equivale semplicemente a una riformulazione delle intuizioni di questi importanti corpi di lavoro, ma piuttosto è il risultato dell'urgenza politica di nominare e contrastare i meccanismi

*Leggere le operazioni logistiche attraverso il prisma del genere*

che il capitalismo contemporaneo dà forma alle nostre vite e le estrae.

Questo e-book fornisce quindi una gamma di interventi che, per quanto diversi, pongono tutti il genere al centro di un'analisi critica dei flussi globali e dei meccanismi di estrazione. In questi capitoli i lettori troveranno domande sul ruolo delle tassonomie di genere preesistenti, spesso nelle loro articolazioni con quelle di razza, nel sostenere e comporre la circolazione logistica, nonché esempi dei modi in cui queste vengono rielaborate - o addirittura create di nuovo - dall'imperativo della connettività. Sosteniamo che è osservando queste intersezioni complesse ea volte imbarazzanti che possiamo iniziare a delineare un'opposizione alla violenza racchiusa nella ricerca di flussi senza soluzione di continuità.

L'impressionante arco della logistica come serie di operazioni e come lente concettuale offre nuovi modi per analizzare la molteplicità di fenomeni che è arruolata nella riproduzione dei mondi capitalisti e tracciare connessioni con spazi un tempo troppo distanti per sembrare collegati. Se, come ha sostenuto Deborah Cowen, il capitalismo globale contemporaneo è caratterizzato da una riformulazione del rapporto tra fare e muovere (2014:104), è anche vero che queste nuove geometrie non avvengono solo in un "altrove" della circolazione: sono costitutivi del tessuto stesso delle nostre esistenze; si intersecano e sottoscrivono la "roba carnosa, disordinata e indeterminata della vita quotidiana" (Katz 2001: 711).

Il blocco di una settimana del Canale di Suez da parte di una gigantesca nave portacontainer, che ha paralizzato il traffico marittimo nel marzo 2021, è solo l'ultimo e uno degli esempi più visibili di tale imbricazione: il timore di carenze causate dall'intasamento di un così vitale l'arteria del commercio globale si è diffusa in tutto il mondo mentre le società, i governi e i consumatori lamentavano allo stesso modo la prevista mancanza di merci di ogni tipo, dalle forniture mediche e alimenta

*Gambino, Peano, Nella scatola nera*

giocattoli sessuali. Oltre ai modelli di consumo, e in relazione ad essi, come mostrano i saggi di questa raccolta, l'organizzazione logistica delle filiere ha plasmato anche l'organizzazione del lavoro, ha contribuito a naturalizzare ulteriormente gli immaginari della competizione e della riproduzione, ha colonizzato il desiderio, la sessualità e le relazioni, facendo uso e approfondire il genere come forza soggettivante. Se la logistica rifornisce letteralmente le nostre vite fino a un livello intimo e corporeo, è vero anche il contrario: i nostri sforzi più intimi e fisici sono impiegati per sostenere le gigantesche reti del commercio globale. Studiosi femministe e postcoloniali di tutte le discipline hanno dimostrato come la circolazione di capitale, merci e lavoro sia sostenuta da una miriade di relazioni, scambi e pratiche tradizionalmente considerate al di fuori dei confini del lavoro produttivo (Dalla Costa e James 1975; Hochschild 2012; Bhattacharya 2018 ). Queste pratiche relazionali e materiali costituiscono la base della riproduzione sociale, funzionando come substrati per la circolazione logistica e consentendo alle sue connessioni di apparire fluide (Appel 2019: 2). Come ha sostenuto Cindy Katz nel richiedere analisi che siano in grado di radicare quello che lei definisce “capitalismo vagabondo” nei processi che gli consentono di prosperare, “concentrarsi sulla riproduzione sociale ci permette di affrontare le questioni della creazione, del mantenimento e dello sfruttamento di un forza lavoro fluidamente differenziata, le produzioni (e le distruzioni) della natura e i mezzi per creare geografie alternative di opposizione al capitalismo globalizzato” (Katz 2001: 710).

Nel primo saggio di questo volume, Irene Peano segue queste linee suggerendo che “uno studio di genere della logistica può prendere in considerazione, in primo luogo, il ruolo della gestione della catena di approvvigionamento nella formazione (formale e informale, riproduttiva, salariata e non ) soggettività, movimenti e relazioni dei lavoratori, compresi i modelli di organizzazione domestica, parentela

*Leggere le operazioni logistiche attraverso il prisma del genere*

intimità [...] Trascurare forze così cruciali significherebbe anche precludere la possibilità di immaginare un'opposizione concreta e praticabile contro di esse. (Peano, questo volume).

In modi diversi, tutti gli interventi che seguono rispondono all'appello di Peano a far luce su queste forze cruciali. In particolare, la maggior parte degli studi qui raccolti si sofferma sul farsi e disfarsi delle mascolinità, mostrando che questi processi sono fondamentali per la riproduzione di paesaggi temporali logistici in contesti diversi. Come ci viene mostrato, le crisi della mascolinità vanno di pari passo con i cambiamenti nell'organizzazione del lavoro e la tentata soppressione delle vie di lotta per mano di filiere sempre più agili. Come conseguenza di questi processi intrecciati, esplorati da Kampouri e Rivoal nei loro testi, vediamo come la virilità, la docilità e la rispettabilità vengono riformulate attraverso il prisma del lavoro logistico. Parallelamente a questi processi, all'altro estremo della gerarchia di classe, come mostrano Chua e Gambino, nascono razionalità logistiche tanto quanto attaccamenti libidici quanto le performance incarnate dei top manager incaricati di governare i flussi logistici. Esplorare l'equazione tra certi tipi di mascolinità dominante e il potere di calcolare i rischi futuri espone in modo cruciale la natura incarnata del mondo apparentemente immateriale del calcolo finanziario. Dai moli (Kampouri, Rivoal) alle sale riunioni (Alimahomed-Wilson, Chua), ai veicoli privati di primi ministri amanti della logistica (Gambino), i testi fanno i conti con i molti modi in cui cosa significa essere un [vero] l'uomo si basa sui modelli mutevoli di lavoro, conoscenza e competenza che viaggiano lungo flussi logistici, sia esistenti che immaginari.

Troppo spesso il comportamento degli uomini non viene messo in discussione dalle operazioni di naturalizzazione del patriarcato. Rendendo il

*Gambino, Peano, Nella scatola nera*

familiare strano, l'attenzione alla pluralità dei processi che convergono nella (dis)creazione della mascolinità apre strade produttive per parlare del genere come campo di relazioni che viene catturato, valorizzato e replicato dal capitale per garantire il lavoro riproduttivo non pagato e la naturalizzazione delle gerarchie estrattive più in generale, verso la propria riproduzione ed espansione. A ciò va aggiunto che, come discute nel suo contributo Jake Alimahomed-Wilson, la sfera della circolazione è anche un luogo dove si produce la razza, storicamente come nel presente (vedi anche Zeiderman 2020). Le opere qui raccolte, quindi, come suggerisce Evelina Gambino, seguendo Boyer, possono costituire un passo nella direzione del "confronto[ing] e della riforma[ing] degli "ipersoggetti" alla ricerca della trascendenza (di solito ma non esclusivamente bianchi, eterosessuali, maschi del nord) che hanno regalato al mondo l'Antropocene come parte del loro secolare progetto di rifare il pianeta per la propria convenienza e il proprio lusso" (Boyer 2018: 239).

"Qualsiasi politica che contrasti efficacemente l'imperativo globale del capitalismo deve affrontare i cambiamenti nella riproduzione sociale che l'hanno accompagnata e resa possibile" (Katz 2001: 710).

I processi (ri)produttivi attraverso le filiere alimentano le intersezioni che definiscono le soggettività dei lavoratori – e in effetti dei dirigenti – all'interno e all'esterno del luogo di lavoro, creando nuove figurazioni produttive (Ong 1987; Roediger e Roediger 1999; Rofel 1999). di fronte alla complessità delle relazioni e delle ripetizioni richieste per sostenere l'operazione logistica è quindi, come ha sostenuto Anna Tsing, l'elaborazione di un "linguaggio poliglotta di formazione di classe" che coloro che cercano di contrastare i processi estrattivi attraverso le reti logistiche devono articolare (Tsing 2009:175). È possibile ricordare alcuni esempi in cui lotte nel dominio della circolazione e lotte nel dominio della riproduzione appaiono inestricabilmente intrecciate - si pensi al

*Leggere le operazioni logistiche attraverso il prisma del genere*

ZAD in Francia, i No TAV in Val di Susa, il movimento No DAPL a Standing Rock o la lotta per le sabbie bituminose in Canada. In questi contesti gli accampamenti diventano forme di lotta in sé, il lavoro di cura si presenta come barricata e la barricata come lavoro di cura. Se seguiamo il suggerimento di Kristin Ross (2015), queste forme di lotta rappresentano l'odierna espressione embrionale di una "forma Comune" in cui la dimensione dei bisogni e dei desideri si sposta "oltre le misure del capitale - al di là del salario e del prezzo, tutto si è spostato in la sfera della riproduzione" (Clover 2020:129).

In "colpire il suolo" (Mezzadra e Neilson 2019), le operazioni logistiche passano attraverso diversi processi di "addomesticamento" (Smith, Rochovská e Stenning 2010). I meccanismi soggettivanti che si basano sul gendering e sulla razzializzazione sono cardini di questa addomesticazione: non un mero surplus rispetto al funzionamento dei flussi logistici, come mostrano gli articoli raccolti in questo volume, essi permeano gli spazi variegati che compongono e sono inghiottiti dalla ricerca di una circolazione senza soluzione di continuità - dalla casa al magazzino e, appunto, alle sale riunioni dove si negoziano nuovi percorsi. Con l'obiettivo di rilevare e affinare la nostra attenzione su questi processi, questa raccolta assembla conoscenze situate sulla logistica globale, che parlano dal punto di vista di corpi, relazioni, affetti e luoghi specifici, nominandoli come parte integrante della (ri)produzione dei flussi globali.

Nel brano conclusivo di questo volume Emilia Weber parla di una di queste lotte e dell'orizzonte che, seppur temporaneamente, si materializza. "Osserviamo la nave Aurora, dal nome della dea romana che vola nel cielo annunciando l'alba, traghettare le persone nel Baltico, a 12 miglia dalla costa della Polonia". Sulla nave, i marinai femministi forniscono aborti gratuiti e sicuri

*Gambino, Peano, Nella scatola nera*

donne colpite dalle leggi oppressive irlandesi. Lo fanno utilizzando a proprio vantaggio le convenzioni che regolano la navigazione marittima, attraversando strategicamente acque internazionali. Questi spazi temporanei di solidarietà marittima di genere, come suggerisce Weber, risuonano con il racconto di Linebaugh e Rediker dei pirati del XVII e XVIII secolo che praticavano una "idrarchia ribelle [...] creando spazi sulle navi dove si governavano come democrazie limitate usando il pirata codice che includeva la divisione equa del loro bottino, la distribuzione della giustizia e il mantenimento di un ordine sociale multirazziale, sfidando così direttamente lo sviluppo del capitalismo e del commercio internazionale" (Weber, questo volume).

Nella sua postfazione, Deborah Cowen attinge a una serie di recenti studi decoloniali, indigeni e femministi per tracciare alcune linee di continuità tra riflessioni ancora in erba sulla necessità della logistica di genere come campo di indagine e impegni critici più consolidati con i relativi domini della mobilità, infrastrutture, riproduzione sociale in relazione alle filiere globali. Se la logistica odierna esiste *sulla scia* dei passati processi di soggettivazione di genere e razza che hanno costituito il commercio globale (Cowen 2014; Zeiderman 2020; cfr. Sharpe 2016), una delle proposte avanzate da questo volume è anche che le lotte logistiche esistano nel scia degli spazio-tempi di riproduzione insurrezionale che hanno sabotato le forme capitalistiche di produzione di valore nella nostra storia recente e meno recente.

*Leggere le operazioni logistiche attraverso il prisma del genere*

## RIFERIMENTI

- Appel, H. (2019) *La vita lecita del capitalismo* Durham: Duke University Press.
- Bhattacharya, T. (2018) *Teoria della riproduzione sociale. Classe rimappatura, oppressione centratura*. Londra: Plutone Press.
- Boyer, D. (2018) *Infrastrutture, energia potenziale, rivoluzione*. In Anand, N., Akhil Gupta, Hannah Appel (a cura di) *The Promise of Infrastructure*, Durham, NC: Duke University Press.
- Clover, J. (2020) *Riot, Strike, Commune: Gendering a Civil War*. *Nuovi studi globali*, 14(2):121-131.
- Cowen, D. (2014) *La vita mortale della logistica: mappatura della violenza nel commercio globale*. Minneapolis: University of Minnesota Press.
- Dalla Costa, M., & James, S. (1975) *Il potere delle donne e la sovversione della comunità*. Bristol: Falling Wall Press.
- Katz, C. (2001) *Il capitalismo vagabondo e la necessità della riproduzione sociale*. *Antipodo*, 33 (4), 709-728.
- Hochschild, AR (2012) *Il cuore gestito: commercializzazione del sentimento umano*. Berkley: University of California Press.
- Mezzadra, S., Neilson, B. (2019) *La politica delle operazioni: scavare nel capitalismo contemporaneo*. Durham (NC): Duke University Press.
- Ong, A. (1987) *Spirits of Resistance and Capitalist Discipline: Factory Women in Malaysia*. Albany: State University of New York Press
- Roediger, DR e Roediger, KCBP (1999) *The Wages of Whiteness: Race and The Making of The American Working Class*. Londra: Verso.
- Rofel, L. (1999) *Altre modernità: desideri di genere in Cina dopo il socialismo*. Berkley: University of California Press.

*Gambino, Peano, Nella scatola nera*

- Ross, K. (2015) *Lusso comune: l'immaginario politico di la Comune di Parigi*. Londra: Verso.
- Sharpe, C. (2016). *Sulla scia: sull'oscurità e sull'essere*. Durham (NC): Duke University Press.
- Smith, A., Rochovská, A., Stenning, A. (2007) Addomesticare il neoliberismo: vite quotidiane e geografie delle trasformazioni post-socialiste. *Geoforo*, 38(6), 1163-1178.
- Tsing, A. (2009) Catene di approvvigionamento e condizione umana, *Ripensare il marxismo*. 21:2, 148-176.
- Zeiderman, A. (2020) Sulla scia della logistica: Situato nell'aldilà della razza e del lavoro sul fiume Magdalena. *Ambiente e pianificazione D: Società e spazio*, 1-18.

## **LOGISTICA DI GENDERING : SOGGETTIVE, BIOPOLITICA ED ESTRAZIONE IN FORNITURA CATENE**

Irene PEANO

Nell'ambito degli studi logistici critici, oggi un campo fiorente, l'analisi delle relazioni di genere è ampiamente trascurata, essendo un evento raro nelle riflessioni accademiche tanto quanto in quelle politiche, attiviste e militanti. Una spiegazione potrebbe risiedere nel fatto che la logistica, come sostengono alcuni analisti, è (ancora) un'industria dominata dagli uomini, e questo in più di un modo. Dall'officina del magazzino, la costa lunga e il ponte della nave (Alimahomed Wilson 2011, 2016, questo volume; Bonacich e Wilson 2008; Kampouri, questo volume; Rivoal, questo volume) alle sale riunioni aziendali (Alimahomed Wilson, questo volume; Chua 2019) e gli immaginari generati dalle campagne pubblicitarie (Cowen 2014), sincronizzare i flussi di merci, ma anche di persone, lungo le catene di approvvigionamento globali sembra essere in gran parte un lavoro da uomini. Anche se di per sé questo non dovrebbe escludere un'analisi di genere (al contrario), può darsi che, ahimè, accademicamente e politicamente il genere sia qui implicitamente equiparato alle donne e al femminile - nonostante quattro decenni di argomentazioni contro questo una sorta di riduzionismo essenzialista, che stravolge ciò che le femministe hanno concepito fin dall'inizio come un concetto intrinsecamente *relazionale* che descrive una dimensione specifica del potere. Allo stesso tempo, come questo breve saggio intende mostrare, l'assunto stesso del carattere maschile della logistica può e deve essere messo alla prova per ciò che ci rende

*Irene Peano*

Ma cominciamo dagli uomini, troppo spesso slegati dalle operazioni neutralizzanti del patriarcato. Il lavoro di Jake Alimahomed-Wilson si distingue certamente come uno dei tentativi più sistematici di considerare la dimensione di genere (e razzializzata) nei rapporti di lavoro logistici, con particolare riferimento ai porti di Long Beach e Los Angeles (tra i maggiori hub marittimi mondiali). Mentre le sue descrizioni delle mascolinità egemoniche e la loro evoluzione tra i lavoratori del litorale possono risuonare con quelle relative ad altri settori industriali, l'analisi di Alimahomed-Wilson della "crisi della mascolinità" che ha investito gli scaricatori di porto nella California meridionale (2011, 2016 capitolo 6) indica probabilmente il modo in cui la cosiddetta 'rivoluzione logistica' (Allen 1997), e in particolare il processo di containerizzazione, ha avuto un impatto specifico sulle relazioni di genere.

Alimahomed-Wilson si occupa sia dei processi di soggettivazione omosociale, eterosessuale tutta maschile, sia della discriminazione che le donne hanno affrontato (e affrontano tuttora) quando entrano in un settore che in precedenza era di competenza esclusiva degli uomini. Sottolinea come la meccanizzazione containerizzata dell'industria marittima disincarna e desocializza il lavoro, privando così i lavoratori di uno degli elementi costitutivi della loro vecchia identificazione maschile della classe operaia come fisicamente forti. Di conseguenza, da un lato i lavoratori maschi hanno avuto la tendenza a proiettare la loro virilità sulle macchine, il cui funzionamento hanno rivendicato come prerogativa esclusivamente maschile, e, dall'altro, hanno anche scaricato le loro frustrazioni sulle donne, che hanno iniziato a entrare nella professione alla fine degli anni '70 a causa delle lotte tanto quanto del cambiamento dei modelli di lavoro. Pertanto, questo caso di studio non solo rafforza l'analisi di tendenze più ampie, in particolare i cambiamenti nella soggettivazione dei lavoratori sotto i colpi della ristrutturazione neoliberista (e la concomitante "femminilizzazione" del lavoro, su cui riflettono an

*Soggettività, biopolitica ed estrazione nelle filiere*

Ci consente inoltre di identificare il ruolo specifico svolto dalle tecnologie logistiche in questo processo.

Altri lavori (Allison et al. 2018; Bonacich e Wilson 2008) hanno anche esplorato i modelli di discriminazione che investono le donne - in particolare quelle anch'esse razzializzate - impiegate nelle operazioni logistiche nel sud della California. Il trattamento differenziato comprende diverse dimensioni: dall'accesso, dai salari e dalla stabilità del lavoro al sessismo e al razzismo istituzionalizzati e quotidiani. Le mansioni in cui i tassi di manodopera femminile sono in crescita, anche se ancora inferiori a quelli dei dipendenti uomini, sono soprattutto quelle che riguardano il confezionamento e la distribuzione, dove abbondano gli stereotipi di genere sulla docilità e attitudine fisica a svolgere compiti specifici.

Ma le ideologie (etero)sessiste e razziste hanno dimostrato di permeare le auto-narrazioni dell'industria della logistica anche ad altri livelli. Nel suo seminale *La vita mortale della logistica*, Deborah Cowen analizza la campagna pubblicitaria aziendale dei corrieri UPS, in collaborazione con la serie del National Geographic sulle *Grandi Migrazioni*. Qui, i tropi dicotomici del consumo femminile e del lavoro maschile (entrambi profondamente razzializzati e segmentati) sono impiegati insieme alla naturalizzazione dell'eterosessualità riproduttiva come «una competizione violenta per la sopravvivenza della specie», che, nelle parole di Cowen, coincide con «un progetto razziale necropolitico». (2014:207-210) che ha al centro la mobilità. L'imperativo di far scorrere agevolmente le merci è equiparato a una presunta spinta biologica verso il movimento come base della conservazione della vita. Allo stesso modo, Charmaine Chua, nelle sue interviste con i responsabili della logistica aziendale, è inciampata nelle metafore militari e sessuali che questi professionisti maschi usano per caratterizzare le strategie di allargamento inerenti allo shipping

*Irene Peano*

industria. Descrive i suoi interlocutori come «uomini bianchi, in cravatta, che discutono [...] navi molto grandi – in porti molto profondi» (2019:146). In effetti, l'innesto di fantasie di abilità maschili su progetti logistici mostra lunghe genealogie, antiche quanto la costruzione dell'infrastruttura globale e imperiale che le ha rese possibili. Nel 1833, il discepolo di Henri de Saint-Simon, Barthélemy Prosper Enfantin (l'autoproclamatosi 'padre' di una chiesa da lui stesso fondata), in un poema epistolare fornì una descrizione piuttosto eloquente della sua idea di unificare l'Occidente (tipicamente caratterizzata come 'male') con un Oriente femminizzato scavando tra gli istmi di Suez e Panama:

Metteremo così un piede sul Nilo, l'altro  
su Gerusalemme, la nostra mano sinistra  
coprirà Roma e riposerà ancora su Parigi.

Suez

è il centro della nostra vita  
lavorativa, lì commetteremo l'atto  
che il mondo sta aspettando per  
confessare che siamo maschi.

(Citato in Hubert, 2013:26)

Infatti, come dice Chua:

le metafore sessuali giovanili fanno di più che rivelare le mascolinità performative insite nella cultura aziendale. Queste allusioni all'immaginario fallico e alla dominazione sessuale sono legate a desideri speculativi sul continuo benessere del futuro capitalista, segnando le logiche extra-economiche inerenti al fascino logistico per la mostruosità e la scala infrastrutturale. (2019:147)

*Soggettività, biopolitica ed estrazione nelle filiere*

Sia per Cowen che per Chua, la posta in gioco nel discorso eterosessista dell'ideologia della logistica è qualcosa di più del dominio maschile. Piuttosto, quest'ultima è vista come una delle articolazioni di un modo di potere che si basa sulla riproduzione di certe forme di vita a scapito di altre (cfr. anche Gambino, questo volume). Proprio come garantire la regolare circolazione delle merci è presentato dalla pubblicità come una questione di vita o di morte, un naturale bisogno riproduttivo, nel discorso dei manager aziendali l'espansione è ritenuta necessaria per la riproduzione di un sistema che si basa tanto sulla libido quanto sul calcolo operazioni. Il desiderio, «contemporaneamente intimo e infrastrutturale», è infatti una componente cruciale di tale conflitto necro, bio e geopolitico (Cowen 2014: 223). La sessualità figura così come «calibrata, insediata e produttrice di infrastrutture della vita politica ed economica» (Ibid. 224). Per Cowen, quindi, «coltivare alternative allo spazio logistico richiede non solo di immaginare l'economia in modo diverso, ma di costruire diverse economie di natura (umana)» (Ibid.).

Tuttavia, il ruolo infrastrutturale della sessualità e del desiderio nel ventre necropolitico della logistica, in cui le disposizioni marziali si mescolano alle operazioni commerciali civili (la tesi centrale nel libro di Cowen), rimane per lo più inesplorato e quindi difficile da superare o trasformare. D'altra parte, la dimensione di genere e sessualizzata delle operazioni militari, e la sua storia, è stata oggetto di numerosi studi e riflessioni femministe militanti, che rappresentano un promettente punto di partenza per questo tipo di indagine. Tra questi, il lavoro di Cynthia Enloe (1988, 2000) appare particolarmente illuminante sui molteplici modi in cui la logistica militare si è basata sul lavoro sessuale, affettivo e riproduttivo tipicamente riservato alle donne.

*Irene Peano*

Le donne vengono utilizzate dai militari per risolvere i loro fastidiosi problemi di disponibilità, qualità, salute, morale e prontezza della "manodopera". Svelare il carattere e le operazioni dell'esercito come istituzione può essere fatto non concentrandosi sul solito argomento - i soldati maschi - ma concentrandosi su quelle donne più soggette allo sfruttamento militare: prostitute militari, mogli militari, infermiere militari, donne soldato, donne lavoratori dell'industria della difesa e lavoratori della difesa "civilizzati". (Enloe

Da "seguaci del campo" (donne che soddisfano i bisogni riproduttivi degli eserciti cucinando, provvedendo al cibo, allattando, lavando il bucato e fornendo servizi sessuale-affettivi, che in Europa e nelle sue colonie seguirono gli eserciti almeno dall'epoca romana e fino all'inizio del periodo moderno) e le prostitute che si rivolgono ai soldati (o sono costrette a farlo) alle "mogli militari" e alle infermiere, il ruolo della sessualità e della riproduzione sociale per mantenere in vita le infrastrutture di guerra appare fondamentale e degno di una nuova visione attraverso lo specchio logistico. La genealogia militare della logistica che risale alle riforme dell'esercito di fine Settecento, che la si consideri esaustiva o meno, non è altro che la genealogia delle tecnologie nate per soddisfare le esigenze riproduttive delle truppe, poi trasposte nell'organizzazione del commercio la fornitura. L'efficiente approvvigionamento e alimentazione degli eserciti che caratterizzò tale "svolta logistica" militare andò di pari passo con l'incorporazione sempre più formale delle donne nell'esercito, in particolare come infermiere e personale ausiliario, che sostituirono le più marginali e disprezzate (perché in qualche modo autonomi e quindi temuti) seguaci del campo (Enloe 2000: 199-206).

*Soggettività, biopolitica ed estrazione nelle filiere*

Più in generale, l'organizzazione logistica delle catene di approvvigionamento si basa in modo cruciale su forme di estrazione di genere e sessualizzate. Lo sfruttamento non opera solo attraverso le linee di frattura di genere e razzializzate alla base dell'organizzazione del posto di lavoro e degli immaginari dell'industria delle forniture, a cui ho fatto riferimento sopra. Le eccedenze nascoste vengono anche estratte dalle famiglie dei lavoratori, dove il lavoro riproduttivo femminizzato viene fornito in forma non retribuita. Allo stesso tempo, il lavoro riproduttivo retribuito (ma svalutato) delle varietà sessuale, affettiva e di cura – dalla pulizia e cucina alla prostituzione -, ancora una volta prerogativa dei soggetti femminizzati, è ugualmente necessario per le agevoli operazioni logistiche del capitale (vedi Dunaway et al. al.2014). In questa prospettiva, e in relazione al funzionamento delle filiere, i divari tra lavoro produttivo e riproduttivo, salariato e non salariato, formale e informale devono ancora una volta essere messi in discussione e ripensati, così come ha fatto la 'svolta logistica' con la distinzione tra produzione e circolazione, considerando tutto ciò come meccanismi di genere e di genere.

Arlie Hochschild (2000) ha notoriamente definito «catene globali di cura» come quei legami sociali che derivano da disuguaglianze nelle richieste riproduttive (dove però i bisogni e i desideri sessuali sono palesemente assenti) e nella capacità di soddisfarli, che a loro volta generano il flusso di operatori sanitari oltre confine. Nel mio lavoro (Peano 2017, 2019) ho cercato di mettere direttamente in relazione le operazioni delle filiere merceologiche, con specifico riferimento al settore agroalimentare italiano, a quelle del lavoro riproduttivo, e in particolare del lavoro sessuale. La riorganizzazione logistica della produzione agroindustriale lungo catene di approvvigionamento globali controllate dalla vendita al dettaglio si è svolta contemporaneamente alla crescente dipendenza dal lavoro migrante e al suo contenimento attraverso meccanismi di suddivisione in zone, a loro volta raggiunti da operazioni logistiche. In questo contesto, un

*Irene Peano*

arcipelago di campi di accoglienza per lavoratori e richiedenti asilo, baraccopoli e altri insediamenti operai più o meno formalizzati, controllati o tollerati si è progressivamente ampliato. Qui, l'esternalizzazione dei costi riproduttivi del lavoro è stata resa possibile, tra l'altro, anche grazie alla fornitura di servizi a basso costo da parte di donne migranti (soprattutto nigeriane) per il numeroso esercito di lavoratori occasionali soli dell'Africa occidentale.

Queste traiettorie migratorie delle donne, sistematicamente segnate da indebitamento, violenza e pesante sfruttamento, sono state giustamente soprannominate «pipelines» dalla stampa nigeriana (cfr. Carrisi 2011), tracciando un vivido ritratto del loro carattere radicato e infrastrutturale. In effetti, il lavoro che forniscono è incorporato in ciò che Ara Wilson (2016) ha analizzato in termini di «infrastruttura dell'intimità», che consente una gamma di attività e relazioni.

Inoltre, da quando ha attecchito nell'Italia degli anni '80, il lavoro sessuale fornito dalle donne nigeriane è stato legato, da un lato, al flusso di merci diverse lungo le filiere globali, attraverso incroci e percorsi complessi: non solo quelli del grezzo estratti, tra gli altri, dalla multinazionale ENI – fondata e ancora in parte di proprietà dello Stato italiano ma anche dei multioscillanti e superaccidenti contrabbando dei oltreconfine in più direzioni – a volte insieme, altre volte in cambio, della migrazione delle donne sessuali (Peano 2011, 2014) e centralità della sua presa su una serie di flussi, compreso quello del lavoro sessuale dei migranti.

D'altra parte, oltre a servire i bisogni dei migranti maschi nelle enclavi agroindustriali italiane, il grosso dell'adescamento di queste donne avviene lungo importanti rotte logistiche e all'interno dei loro hub, alle periferie delle città, nei centri industriali

*Soggettività, biopolitica ed estrazione nelle filiere*

aree e in corrispondenza di incroci e segmenti stradali trafficati - anche se in numero decrescente, a causa delle politiche di criminalizzazione che hanno spinto sempre più il lavoro sessuale al chiuso - che si rivolgono, tra gli altri, ai camionisti. Infatti, la forza lavoro prevalentemente maschile da cui spesso dipende gran parte dell'organizzazione delle filiere globali è costituita da numeri significativi di uomini soli, alienati, migranti o ad alta mobilità – autisti e marinai soprattutto, che (come nel caso di soldati socializzati come consumatori di servizi sessuali, generando così un mercato in cui l'offerta è spesso fornita da donne migranti razzializzate (socializzate come prestatrici di cure e sesso). L'organizzazione del lavoro di filiera e le sue tecnologie hanno quindi effetti soggettivanti molto concreti sulla vita affettiva e sessuale dei lavoratori, incidendo sulla loro libido e sui loro desideri, e quindi anche sulla vita di coloro (siano essi mogli, fidanzate, partner occasionali, lavoratori o altri) con i quali si rapportano a tali condizioni. Come hanno rivelato alcuni lavoratori maschi impiegati in magazzini dell'hinterland modenese durante le loro interviste al sociologo Dario Fontana (comm. pers.), il sistema di controllo vocale che impartisce compiti attraverso le cuffie ha avuto un impatto così pervasivo sul loro stato psichico-emotivo vite che spesso sognavano un'incarnazione femminile personificata della voce stessa, con la quale si abbandonavano a fantasie sessuali.

Infatti, nelle parole di Fontana, la voce femminile in cuffia mostrava un tono decisamente più pastoso e piacevole rispetto alle voci artificiali standard, più meccaniche e metalliche. Ciò potrebbe riflettere una scelta deliberata da parte dell'azienda che elabora tali tecnologie, e di chi le impiega, dettata dall'esigenza di produrre, con mezzi affettivi, soggetti docili tra una forza lavoro prevalentemente maschile che si presume rientri nello standard eterosessuale.

Ancora una volta, considerare queste dinamiche significa mettere a nudo le connessioni nascoste tra logistica, estrazione, sudditanza e desiderio.

*Irene Peano*

Per riassumere, uno studio di genere della logistica può prendere in considerazione, in primo luogo, il ruolo della gestione della catena di approvvigionamento nel plasmare le soggettività, i movimenti e le relazioni dei lavoratori (formali e informali, riproduttivi, salariati e non salariati), compresi i modelli di famiglia organizzazione, parentela, intimità e desiderio. Allo stesso tempo, la sessualità e il desiderio, essi stessi innervati dalle forze di genere, devono essere valutati per il loro ruolo infrastrutturale all'interno (così come contro) le operazioni logistiche simultaneamente simboliche e materiali del capitale. Trascurare forze così cruciali significherebbe anche precludere la possibilità di immaginare un'opposizione concreta e praticabile contro di esse.

## **RINGRAZIAMENTI**

I finanziamenti per la ricerca che fa da sfondo a questo lavoro sono stati forniti da diverse fonti, tra cui la più recente è l'ERC Advanced Grant "The Colour of Labour: The Racialised lives of Migrants" (grant n. 695573, PI Cristiana Bastos). L'autore desidera ringraziare Jake Alimahomed Wilson ed Evelina Gambino per aver condiviso con lei il lavoro loro e di altri, Niccolò Cuppini per avermi messo in guardia sul genere e le dimensioni sessuali nel materiale di ricerca di Dario Fontana, e Dario Fontana per uno scambio produttivo sulla questione e per avermi permesso di citare alcune delle sue interviste inedite e dati sul campo.

*Soggettività, biopolitica ed estrazione nelle filiere*

## RIFERIMENTI

- Alimahomed-Wilson, J. (2011) Men along the shore: mascolinità della classe operaia in crisi. *Nordic Journal for Masculinity Studies*, 6, 1, 22-44.
- Alimahomed-Wilson, J. (2016) *Solidarietà per sempre? Razza, genere e sindacalismo nei porti della California meridionale*. Londra: libri di Lexington.
- Allen, W. (1997) La rivoluzione della logistica e dei trasporti. *Gli Annali dell'Accademia Americana di Scienze Politiche e Sociali*, 553, 106-116.
- Allison, JE, Herrera, JS, Struna, J. e Reese, E. (2018) La matrice dello sfruttamento e del lavoro temporaneo: disparità salariale tra i magazzinieri dell'entroterra della California meridionale. *Giornale del lavoro e della società*, 21, 533-560.
- Bonacich, E. & Wilson, J. (2008) *Ottenere le merci: porti, lavoro e rivoluzione logistica*. Itaca e Londra: Cornell University Press.
- Carrisi, G. (2011) *La fabbrica delle prostitute: Un viaggio nel mercato criminale del sesso, dai villaggi della Nigeria ai marciapiedi italiani*. Rome: Newton Compton.
- Chua, C. (2019) Indurabile mostruosità: meganavi, megaporti e infrastrutture di violenza transpacifiche. In *FutureLand: storie dalla catena di fornitura globale*. Centro per la Ricerca Architettura, Goldsmiths University di Londra.
- Cowen, D. (2014) *La vita mortale della logistica: mappatura della violenza nel commercio globale*. Minneapolis: University of Minnesota Press.
- Dunaway, W. ed. (2014) *Catene di merci di genere: vedere il lavoro e le famiglie delle donne nella produzione globale*. Stanford: Stampa dell'Università di Stanford.
- Easterling, K. (2014) *Extrastatecraft: Il potere delle infrastrutture spazio*. Londra e New York: Verso.

Irene Peano

- Enloe, C. (1988) *Il kaki ti sta bene? La militarizzazione di vite delle donne*. Londra: Pandora Press.
- Enloe, C. (2000) *Manovre: la politica internazionale della militarizzazione della vita delle donne*. Londra: University of California Press.
- Hochschild, A. (2000) Catene globali di assistenza e plusvalore emotivo. In W. Hutton e Giddens, A. (eds.) *Sul bordo: Vivere con il capitalismo globale*, 130-46. Lonon: Jonathan Capo.
- Huber, V. (2013) *Incanalare le mobilità: migrazione e globalizzazione nella regione del Canale di Suez e oltre, 1869-1914*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Peano, I. (2011) *Legami ambigui: uno studio contestuale del lavoro sessuale nigeriano in Italia*. Tesi di dottorato, Dipartimento di Antropologia Sociale, Università di Cambridge.
- Peano, I. (2017) Catene globali di prodotti di cura: riproduzione / produzione di lavoro e agroalimentare nel distretto di Foggia, Italia sud-orientale. *Sociologia del lavoro*, 146, 24-39.
- Peano, I. (2019) Supply chain affettive tra agro-industria e migrazioni, contenimento e rifugio. In N. Cuppini, N. and I. Peano (eds.) *Un mondo logistico: Sguardi critici su lavoro, migrazioni, politica e globalizzazione*. Milan: Ledizioni.
- Rivoal, H. 2019. Mascolinità della classe operaia nell'industria della logistica. *Into the Black Box*, disponibile <http://www.intotheblackbox.com/articoli/working-class-masculinities-in-the-logistics-industry/> in: Wilson, A. (2016) L'infrastruttura dell'intimità. *Segni: Journal of Women in Culture and Society* 41(2), 1-34.

## **MASCOLINITÀ RAZZIALIZZATE E GLOBALI LAVORO LOGISTICA**

Jake ALIMAHOMED-WILSON

La catena di approvvigionamento capitalista globale è controllata dalla mascolinità egemonica bianca<sup>1</sup>. Uomini bianchi benestanti, d'élite aziendale ed etero sono strutturalmente posizionati come manager e supervisori di una vasta forza lavoro logistica globale composta principalmente da uomini di colore della classe operaia. In tutta l'economia globale guidata dalla logistica, i lavoratori della logistica rimangono fortemente segregati sia per genere che per razza. A partire dal punto di estrazione alla produzione e distribuzione, e poi fino al punto di consumo, il moderno sistema mondiale capitalista globale è organizzato dalla produzione della differenza razziale. Secondo la teoria del capitalismo razziale di Cedric Robinson (2000), "lo sviluppo, l'organizzazione e l'espansione della società capitalista hanno perseguito direzioni essenzialmente razziali, così come l'ideologia sociale". In quanto forza materiale, sostiene Robinson, "ci si potrebbe aspettare che il razzismo permeasse inevitabilmente le strutture sociali che emergono dal capitalismo". Insieme al capitalismo razziale, anche la produzione della differenza sociale e la svalutazione del lavoro sono di genere; combinati, il genere e la razza stanno definendo gli aspetti del capitalismo globale e le caratteristiche chiave alla base del settore della logistica globale. In questo sistema, genere e razza sono forze mutuamente costitutive (Collins 1990) che strutturano la composizione della forza lavoro e de

---

<sup>1</sup> Questo articolo attinge ad alcune delle mie pubblicazioni precedenti, tra cui Alimahomed-Wilson, J. 2016; 2019; 2011; Bonacich, E., Alimahomed, S. e Wilson, JB 2008.

*Jake Alimahomed-Wilson*

processi di sfruttamento. Alla luce di ciò, questo concept paper tenta di sintetizzare molto brevemente lo studio critico della logistica con le teorie del capitalismo razziale (Robinson 2000; Pulido 2017) e le teorie sociologiche della mascolinità (Acker 2019; Connell 2000) al fine di evidenziare alcune delle intersezioni modi in cui mascolinità, razza, potere e dominio operano e strutturano il lavoro logistico (Robinson 2000:39; Pulido 2017; Acker 2013; Connell 2000).

## **UNA FORZA LAVORO DI LOGISTICA GLOBALE A DISPOSIZIONE : PROFITTO, ESTRAZIONE E PLUSVALORE \_**

La svalutazione delle mascolinità emarginate (razzializzate) (Connell 2000), e la successiva estrazione di valore differenziale e profitto da parte degli uomini bianchi d'élite, è una caratteristica fondamentale della logistica globale. La mascolinità egemonica, personificata da uomini d'affari bianchi d'élite come il CEO di Amazon Jeff Bezos, domina anche il campo guidato dal business, o "scienza" della gestione della catena di approvvigionamento (Cowen 2014). Al contrario, una forza lavoro della logistica dei colletti blu globali usa e getta, dominata dagli uomini, composta principalmente da uomini di colore diseredati, molti dei quali sono migranti, è la forza lavoro trainante dietro l'industria della logistica globale. Pulido (2017) descrive come viene prodotta la "svalutazione non bianca" e una fonte di estrazione di valore attraverso sistemi di lavoro razzializzati. Così, la produzione di valore differenziale (cioè la svalutazione del lavoro sessuato-razzializzato<sup>2</sup>) diventa "critica nell'accumulazione del surplus – sia profitti che potere" (Ibidem). In relazione all'industria della logistica globale, il lavoro sfruttato delle mascolinità razzializzate è una fonte chiave di

---

<sup>2</sup> Mentre la logistica globale rimane una forza lavoro dominata dagli uomini, le donne di colore sono una forza lavoro in rapida crescita, in particolare nei magazzini e nelle operazioni logistiche dell'ultimo miglio.

*Mascolinità razzializzate e lavoro logistico globale*

estrazione e generatore di plusvalore, rendendo il sistema redditizio per i più grandi rivenditori aziendali transnazionali del mondo come Amazon e Walmart. La produzione di differenze di genere e razziali nella logistica rafforza anche una gerarchia globale del lavoro "naturalizzando" un ordinamento razziale di genere dei lavoratori tra diversi gruppi razziali di uomini. In questo sistema, gli uomini di colore rimangono concentrati nei lavori più laboriosi, precari, pericolosi, a basso salario e guidati dalla sorveglianza nella logistica; al contrario, le élite, le corporazioni bianche gestiscono e controllano sia i lavoratori che il movimento delle merci (cioè la circolazione dei capitali).

Non solo i mercati capitalisti sono intrisi di un ethos maschile, ma le mascholinità modellano anche i luoghi di lavoro (Acker 2013), i processi di sfruttamento, le identità occupazionali e le strutture organizzative sia delle corporazioni che dei sindacati. I corpi degli uomini della classe operaia sono modellati secondo linee razziali e di classe e sono simbolici del potere e del valore sociale percepiti e sono direttamente correlati alle pratiche lavorative e al lavoro (Connell 2005). Le identità professionali e di classe si formano lungo linee sia di genere che razziali. Il posto di lavoro, in particolare nei lavori dominati dagli uomini come il lavoro a terra (Alimahomed-Wilson 2011) è un luogo chiave in cui il potere maschile, il razzismo, lo status e il dominio vengono prodotti e riprodotti (Rivoal 2020). Per decenni, il lungomare della California meridionale è stato letteralmente un "mondo di uomini" (bianchi) – per decenni, uomini bianchi della classe operaia hanno controllato. Le donne di tutte le razze, insieme agli uomini di colore (soprattutto uomini neri), sono state escluse o emarginate dai lavoratori portuali maschi bianchi sul lungomare (Alimahomed-Wilson 2016). Oggi, circa il 90% dei lavoratori portuali che lavorano nei porti di Long Beach e Los Angeles sono ancora uomini, ma la maggior parte di questi uomini ora sono uomini di colore.

*Jake Alimahomed-Wilson*

## **MASCOLINITÀ RAZZIALIZZATE E IL GENERE**

### **CATENA DI FORNITURA RAZZIALIZZATA**

L'espansione della logistica globale è stata resa possibile dall'appropriazione su larga scala di un regime di lavoro globale razzializzato in base al genere di mascolinità emarginate e diseredate sottopagate. Queste forze lavoro dominate dagli uomini sono popolate da mascolinità razzialmente subordinate e strutturalmente posizionate dal capitale come forze lavoro "a buon mercato", usa e getta, immeritevoli di una "famiglia".  
gli <sup>3</sup> Mascolinità emarginate, incarnate da poveri e uomini di colore della classe operaia salariata, molti dei quali provengono dal Sud del mondo, sono diventati la principale forza lavoro sfruttata nella logistica globale. Le mascolinità emarginate sono subordinate nella gerarchia di genere globale e si manifestano "in gruppi [razzializzati] sfruttati o oppressi come le minoranze etniche, che possono condividere molte caratteristiche con la mascolinità egemonica ma sono socialmente deautorizzate" (Alimahomed-Wilson 2016: 31).

Le mascolinità razzializzate dominano la forza lavoro dei colletti blu nella logistica globale in quasi tutti i settori, dall'industria delle spedizioni globali, ai magazzini, al lavoro portuale e portuale, agli autotrasporti e alle operazioni di consegna logistica dell'ultimo miglio. Pertanto, lo sfruttamento delle mascolinità razzializzate è una componente essenziale sia del capitalismo globale che della logistica.

## **GLI UOMINI DI COLORE E L' IMPERO DELLA LOGISTICA GLOBALE DI AMAZON**

Oggi Amazon è ampiamente considerata una delle più grandi società di logistica del mondo (Moody 2020). L'agenda di Amazon che definisce le pratiche logistiche e di gestione della catena di approvvigionamento sono

---

<sup>3</sup> Storicamente, il "salario familiare" di genere era solitamente esteso solo agli uomini bianchi della classe operaia e alle famiglie bianche.

*Mascolinità razzializzate e lavoro logistico globale*

trasformare il commercio globale, compresi i modi in cui i beni di consumo vengono trasportati e consumati in tutto il mondo (Alimahomed-Wilson e Reese 2020). L'impero logistico globale di Amazon funge da sito significativo per esplorare le intersezioni tra capitalismo razziale e mascolinità egemonica. I dirigenti di Amazon sono uomini bianchi sproporzionatamente d'élite.

Questi ricchi uomini bianchi raccolgono i frutti di una struttura aziendale che arricchisce un piccolo gruppo di uomini d'élite. Sono gli architetti della catena di approvvigionamento globale di Amazon, i supervisori dei lavoratori, i gestori della catena di approvvigionamento e gli innovatori delle tecnologie di sorveglianza e controllo contro i lavoratori di Amazon nei magazzini e nelle operazioni logistiche dell'ultimo miglio. I massimi dirigenti di Amazon rappresentano la mascolinità egemonica in contrasto con la sua forza lavoro dei colletti blu che dipende principalmente dal lavoro sfruttato a bassa retribuzione delle mascolinità razzializzate. In Amazon, i lavoratori neri e latini rappresentano rispettivamente il 24,5% e il 17% della forza lavoro totale (Clement 2020). Mentre gli uomini sono la maggioranza (55%) della forza lavoro dei colletti blu di Amazon, le donne (45%) stanno rapidamente diventando un segmento importante della forza lavoro dei colletti blu di Amazon (Greene 2015). In particolare, le donne di colore sono sovrarappresentate nei magazzini di Amazon. Le donne di colore sono le più sottorappresentate nei ranghi dirigenziali d'élite di Amazon. Al contrario, i magazzini di Amazon sono sempre più gestiti da donne latine, donne musulmane somale nel Minnesota e donne nere negli Stati Uniti. Da notare che le donne di colore stanno anche guidando gran parte della resistenza dei magazzinieri di Amazon, compresi gli scioperi selvaggi e le uscite a causa delle cattive condizioni di lavoro<sup>4</sup>.

---

<sup>4</sup> Sebbene questo articolo si concentri principalmente sulle posizioni lavorative degli uomini di colore nella logistica, è molto importante studiare la razza, il genere e la classe e la crescente partecipazione al lavoro delle donne di colore nei lavori logistici della classe operaia, incluso il lavoro di magazzino è un importante sito di studio. Ad esempio, immigrato somalo

*Jake Alimahomed-Wilson*

Ciò che distingue Amazon dalle altre grandi società tecnologiche è la sua enorme infrastruttura logistica e la sua grande forza lavoro di colletti blu di migliaia di lavoratori nei magazzini, inclusi centri logistici, centri di smistamento e centri di consegna. Negli Stati Uniti, sede della più grande forza lavoro di Amazon, la maggior parte di questi lavoratori sono uomini di colore. Al contrario, il management e i dirigenti d'élite di Amazon rimangono sproporzionatamente uomini bianchi. Infatti, oltre il 60 per cento del management di Amazon è bianco; e il 73% di tutti i manager sono uomini. La mascolinità egemonica è una caratteristica distintiva della struttura aziendale di Amazon. Secondo il "Diversity Report, 2015" di Amazon, dei 115 migliori dirigenti di Amazon, solo un dirigente era nero (Amazon Staff 2018). Al contrario, oltre l'85% dei lavoratori neri impiegati da Amazon svolge lavori da colletto blu che sono i più massacranti e ad alta intensità di manodopera all'interno delle operazioni di magazzino (Greene 2015). Anche la stragrande maggioranza degli autisti delle consegne contingenti e in subappalto di Amazon nel sud della California sono uomini di colore (Alimahomed-Wilson 2020). Gli uomini Latinx, in particolare, sono sovrarappresentati nella rete di Amazon Delivery Service Provider (DSP) in subappalto della California meridionale, autisti di consegna pacchi. Gli autisti delle consegne dell'ultimo miglio di Los Angeles sono poco pagati e precari. Questi lavoratori sopportano un ritmo di lavoro incessante e sono sotto costante sorveglianza.

L'estrazione di valore differenziale è istituzionalizzata tramite il "modello di abbandono estremo" di Amazon (Tung e Berkowitz 2020) che opera nei confronti della sorveglianza razzializzata del lavoro (per ulteriori informazioni sulla sorveglianza razzializzata nella logistica si veda Alimahomed-Wilson e Potiker 2017). -churn costringe i magazzinieri a lavorare a un ritmo insostenibile per soddisfare gli obiettivi di produttività di Amazon. I corpi razzializzati degli uomini di colore sono m

---

le donne del Minnesota sono state leader sindacali nell'organizzazione della forza lavoro di Amazon (Gurley 2019; Bruder 2019).

### *Mascolinità razzializzate e lavoro logistico globale*

e influenzato da questo lavoro da colletto blu fisicamente impegnativo. Le ideologie di genere razzializzate sui corpi degli uomini di colore della classe operaia associano questi lavoratori come "naturalmente idonei" per il duro lavoro del magazzino. I corpi degli uomini della classe operaia sono quindi letteralmente modellati sul posto di lavoro (Alimahomed-Wilson 2011). Amazon ha sviluppato una "metrica di produttività proprietaria" che fissa obiettivi di produttività monitorando contemporaneamente i movimenti dei lavoratori. La metrica della produttività guidata dalla sorveglianza garantisce che i lavoratori "spingano i loro corpi sull'orlo per evitare la cessazione automatica delle quote mancanti" (Tung e Berkowitz 2020). Il modello ad alto tasso di abbandono ha un impatto sproporzionato sugli uomini di colore e su un numero crescente di donne di colore della classe operaia che lavorano nei magazzini di Amazon, portando a tassi di turnover elevati e una maggiore esposizione a condizioni di lavoro pericolose (Reese 2020). La svalutazione del lavoro maschile razzializzato è parte integrante della strategia di gestione della supply chain di Amazon.

## **MASCOLINITÀ RAZZIALIZZATE E LOGISTICA GLOBALE**

### **FILIERA \_**

Al di là di Amazon, la catena di approvvigionamento globale rivela anche modelli profondi di segregazione e sfruttamento del lavoro razzializzati in base al genere. La svalutazione del lavoro degli uomini di colore e la successiva estrazione di valore differenziale e profitto è un fondamento dell'infrastruttura logistica globale. Circa il 99% degli 1,6 milioni di marittimi nel mondo che lavorano in mare su navi portacontainer sono uomini. Tuttavia, la stragrande maggioranza di questa forza lavoro quasi tutta maschile è ora per lo più lavoratori strutturalmente vulnerabili (mascolinità razzializzate) del Sud del mondo. Uomini di colore, principalmente da Filippine, Cina, Indonesia e India

*Jake Alimahomed-Wilson*

fornire la maggior parte della forza lavoro che rende possibile la spedizione globale a basso costo. La ricerca di McKay (2007) sui marittimi filippini – che rappresentano circa il 25% della forza lavoro totale – dimostra come “la combinazione di un'analisi segmentata del mercato del lavoro con una teoria delle mascolinità multiple ci aiuta a dare un senso al carattere contraddittorio della mascolinità dei marittimi filippini ” (2007:630). Il genere e il lavoro razziale modellano la naturalizzazione artificiale di bassi salari, cattive condizioni di lavoro, giustificando un tenore di vita inferiore per le mascolinità razzializzate della classe operaia.

Gli uomini latini, tra cui un gran numero di immigrati, sono la principale forza lavoro dei colletti blu nell'enorme industria logistica della California meridionale. Circa il 90% dei 16.000 camionisti portuali dell'area portuale di Los Angeles – o “troqueros” come sono più comunemente chiamati – sono uomini di colore provenienti dall'America centrale, principalmente da El Salvador (Bonacich, Alimahomed e Wilson 2008). Questi lavoratori affrontano condizioni di lavoro e retribuzioni molto basse che assomigliano a “negozi sfruttatori su ruote”. Il deterioramento delle condizioni di lavoro nel settore del trasporto portuale è stato ulteriormente amplificato dalle condizioni occupazionali errate di questi conducenti, che hanno ulteriormente minato gli sforzi di azione collettiva e alimentato una corsa al ribasso (Kaoosji 2018).

Negli ultimi decenni, sia il capitale che le catene di approvvigionamento sono diventati più concentrati (Moody 2020). I nodi chiave nei sistemi logistici odierni sono per lo più situati alla periferia delle principali aree metropolitane urbane e dipendono da grandi concentrazioni di manodopera, la maggior parte della quale è poco retribuita (Moody 2017). Pertanto, la trasformazione guidata dalla logistica della regione dell'Inland Empire della California meridionale non è stata solo un risultato dell'infrastruttura di trasporto della regione, né solo del suo ampio mercato di consumatori, ma è anche fiorita grazie alla significativa forza lavoro razzializzata di genere dell'area. Secondo Kim Moody, “questi

### *Mascolinità razzializzate e lavoro logistico globale*

I cluster [nuovi magazzini] si basano su grandi aree metropolitane e attingono tutti a quello che si potrebbe chiamare "l'esercito di riserva del lavoro" – per lo più lavoratori di colore che sono entrati in questi magazzini negli ultimi dieci o quindici anni" (Browne 2018). Juan De Lara (2018) osserva che le catene di merci globali hanno trasformato la California meridionale proprio come i latini e gli immigrati stavano trasformando la California in uno stato a maggioranza non bianca, collegando così l'espansione della logistica globale al capitalismo razziale.

Oltre l'80% di tutti i magazzinieri che lavorano nella regione dell'Inland Empire sono Latinx; di cui il 70% sono uomini (Allison, JE, Herrera, JS, Struna, J. e Reese, E. 2018).

Circa un terzo di questi magazzinieri sono donne Latinx, che in media sono le meno pagate di qualsiasi gruppo di magazzinieri. In effetti, le donne Latinx guadagnano circa 4.000 dollari USA in meno rispetto ai loro colleghi maschi Latinx (De Lara 2013). Come notano Bonacich, Alimahomed e Wilson (2008:342), "i sistemi di lavoro razzializzati sono di genere, creando una complessa intersezione di divisioni razza-classe-genero tra i lavoratori. Tutte le donne affrontano una divisione del lavoro basata sul genere, ma le donne di colore affrontano paghe particolarmente onerose e condizioni di lavoro precarie". Infine, lo studio di Allison, Herrera, Struna e Reese (2018) sulla disuguaglianza salariale tra i magazzinieri dell'Inland Southern California ha rilevato che le donne immigrate Latinx sono impiegate in modo sproporzionato nei lavori di immagazzinamento di imballaggi a basso salario. Descrivono questo processo di sfruttamento intersezionale come una "matrice dello sfruttamento", per cui il genere, la razza e lo stato di cittadinanza hanno un impatto significativo sui redditi annuali dei magazzinieri.

## **RICERCHE FUTURE SU GENERE, RAZZA E LOGISTICA**

La logistica critica continua ad emergere come un campo che ha il potenziale per interrogare in modo più completo la centralità del genere e

*Jake Alimahomed-Wilson*

race nel plasmare i processi di organizzazione e valorizzazione del lavoro logistico (Benvengù e Rivoal 2020; Rivoal di prossima pubblicazione). La produzione di differenze razziali di genere rafforza una gerarchia nella catena di approvvigionamento globale aziendale e naturalizza una divisione del lavoro razziale di genere. Questa espropriazione data per scontata del plusvalore generato da un regime di lavoro globale usa e getta di mascolinità per lo più razzializzate rende la circolazione dei beni redditizia per le più grandi società del mondo. Nuove vie di ricerca dovrebbero considerare la crescente forza lavoro delle donne di colore nel lavoro logistico. La divisione razziale di genere del lavoro lungo la catena di approvvigionamento globale deve quindi essere intesa come il risultato di una logica organizzativa centrale del capitalismo razziale di genere.

## **RIFERIMENTI**

- Acker, J. (2013) Il capitalismo è di genere e razzializzato?. A s. Ferguson (a cura di), *Razza, genere, sessualità e classe sociale*. Mille querce: Sage Publishing.
- Alimahomed-Wilson, J. (2011) Men along the shore: mascolinità della classe operaia in crisi. *Nordic Journal for Masculinity Studies*, 6, 1, 22-44.
- Alimahomed-Wilson, J. (2016) *Solidarietà per sempre? Razza, genere e sindacalismo nei porti della California meridionale*. Londra: libri di Lexington.
- Alimahomed-Wilson, J. (2019) Spedizione non gratuita: la razzializzazione del lavoro logistico. *Organizzazione del lavoro, lavoro e globalizzazione*, 13(1):96-113.
- Alimahomed-Wilson, J. (2020) The Amazonification of Logistics: E-Commerce, Labour, and Exploitation in the Last Mile. In J. Alimahomed-Wilson e E. Reese (a cura di), *The Cost*

*Mascolinità razzializzate e lavoro logistico globale*

- di spedizione gratuita: Amazon nell'economia globale*. Londra: libri di Plutone.
- Alimahomed-Wilson, J. e Potiker, S. L. (2017) La logistica dell'occupazione: la soppressione coloniale israeliana delle infrastrutture per il movimento delle merci palestinesi. *Giornale del lavoro e della società*, 20(4):427-447.
- Alimahomed-Wilson, J. e Reese, E. (2020) *Il costo della spedizione gratuita: Amazon nell'economia globale*. Londra: libri di Plutone.
- Allen, W. (1997) La rivoluzione della logistica e dei trasporti. *Gli Annali dell'Accademia Americana di Scienze Politiche e Sociali*, 553, 106-116.
- Allison, J. E., Herrera, J. S., Struna, J. & Reese, E. (2018) La matrice dello sfruttamento e del lavoro temporaneo: disuguaglianza salariale tra i magazzinieri dell'entroterra della California meridionale. *Giornale del lavoro e della società*, 21, 533-60.
- Personale Amazon (2018) La nostra forza lavoro. *Informazioni su Amazon*, 3 dicembre, disponibile su: <https://www.aboutamazon.com/working-at-amazon/diversity-and-inclusion/our-workforce-data>.
- Benvegnù, C. e Rivoal, H. (2020) *Nuove tecnologie, vecchie disuguaglianze? Razza, classe e genere nel contesto della "Quarta rivoluzione logistica"*. Presentazione della conferenza presso l'American Sociological Association, San Francisco, CA.
- Bonacich, E., Alimahomed, S. e Wilson, J. (2008) *Ottenere le merci: porti, lavoro e rivoluzione logistica*. Itaca e Londra: Cornell University Press.
- Browne, C. (2018) Cogliere le strozzature. *Jacobin*, 9 ottobre, disponibile il sito web: <https://jacobinmag.com/2018/10/chokepoints-logistics-industry/>
- Bruder, J. (2019) Incontra gli immigrati che hanno assunto Amazon. *Cablato*, Novembre disponibile 12, in:

Jake Alimahomed-Wilson

<https://www.wired.com/story/meet-the-immigrants-who-took-on-amazon/>.

- Carrisi, G. (2011) *La fabbrica delle prostitute: Un viaggio nel mercato criminale del sesso, dai villaggi della Nigeria ai marciapiedi italiani*. Rome: Newton Compton.
- Chua, C. (2019) Indurable mostruosità: meganavi, megaporti e infrastrutture di violenza transpacifiche. In *FutureLand: storie dalla catena di fornitura globale*. Centro per la Ricerca Architettura, Goldsmiths University di Londra.
- Clement, J. (2020) Numero di dipendenti Amazon, 2007-2019. disponibile *Statista*, a:  
<https://www.statista.com/statistics/234488/number-of-amazon-employees/>.
- Collins, PH (1990) *Pensiero femminista nero*. Routledge: Nuovo York.
- Connell, RW (2005) *Mascolinità*. Berkeley: Università di Stampa californiana.
- Connell, RW (2000) *Gli uomini ei ragazzi*. Berkeley: University of California Press.
- Cowen, D. (2014) *La vita mortale della logistica: mappatura della violenza nel commercio globale*. Minneapolis: University of Minnesota Press.
- De Lara, J. (2013) Warehouse Work: Path to the Middle Class or Road to Economic Insecurity?. *Programma USC per l'equità ambientale e regionale*, disponibile su: <http://www.warehouseworkers.org/usc-report-warehouse-work-path-to-the-middle-class-or-road-to-economic-insecurity/de-lara-report-slider/>.
- De Lara, J. (2018) *Inland Shift: Race, Space, and Capital in Southern California*. Berkeley: University of California Press.
- Dunaway, W. ed. (2014) *Catene di merci di genere: vedere il lavoro e le famiglie delle donne nella produzione globale*. Stanford: Stampa dell'Università di Stanford.

*Mascolinità razzializzate e lavoro logistico globale*

- Easterling, K. (2014) *Extrastatecraft: Il potere delle infrastrutture spazio*. Londra e New York: Verso.
- Enloe, C. (1988) *Il kaki ti sta bene? La militarizzazione di vite delle donne*. Londra: Pandora Press.
- Enloe, C. (2000) *Manovre: la politica internazionale della militarizzazione della vita delle donne*. Londra: University of California Press.
- Greene, J. (2015) Amazon molto più diversificato nei magazzini che nei ranghi professionali. *Seattle Times*, 14 agosto, disponibile su: <https://www.seattletimes.com/business/amazon/amazon-more-diverse-at-its-warehouses-than-among-white-collar-ranks/>
- Gurley, LK (2019) 60 lavoratori di Amazon sono usciti dalle condizioni di lavoro del magazzino. *Vice*, 3 ottobre, disponibile sul sito: [https://www.vice.com/en\\_us/article/pa7qny/60-amazon-workers-walked-out-over-warehouse-working-conditions](https://www.vice.com/en_us/article/pa7qny/60-amazon-workers-walked-out-over-warehouse-working-conditions).
- Hochschild, A. (2000) Catene globali di assistenza e plusvalore emotivo. In Hutton, W. & Giddens, A. (eds.) *Sul bordo: Vivere con il capitalismo globale*, 130-46. Lonon: Jonathan Capo.
- Huber, V. (2013) *Incanalare le mobilità: migrazione e globalizzazione nella regione del Canale di Suez e oltre, 1869-1914*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Kaoosji, S. (2018) Lezioni apprese da otto anni di organizzazione sperimentale nel settore logistico della California meridionale. In J. Alimahomed-Wilson e I. Ness (a cura di), *Choke Points: Logistics Workers che interrompe la catena di approvvigionamento globale*. Londra: libri di Plutone.
- McKay, SC (2007) Uomini di mare filippini: costruzione di mascolinità in una nicchia del lavoro etnico. *Rivista di studi etnici e migratori*, 33(4):617-633.

Jake Alimahomed-Wilson

- Moody, K. (2017) *On New Terrain: come il capitale sta rimodellando il campo di battaglia della guerra di classe*. Chicago: libri di Haymarket.
- Moody, K. (2020) Amazon: contesto, struttura e vulnerabilità. In J. Alimahomed-Wilson e E. Reese (a cura di), *The Cost of Free Shipping: Amazon in the Global Economy*. Londra: libri di Plutone.
- Peano, I. (2011) *Legami ambigui: uno studio contestuale del lavoro sessuale nigeriano in Italia*. Tesi di dottorato, Dipartimento di Antropologia Sociale, Università di Cambridge.
- Peano, I. (2017) Catene globali di prodotti di cura: riproduzione / produzione di lavoro e agroalimentare nel distretto di Foggia, Italia sud-orientale. *Sociologia del lavoro*, 146, 24-39.
- Peano, I. (2019) Supply chain affettive tra agro-industria e migrazioni, contenimento e rifugio. In Cuppini, N. & Peano, I. (eds.) *Un mondo logistico: Sguardi critici su lavoro, migrazioni, politica e globalizzazione*. Milan: Ledizioni.
- Pulido, L. (2017) Geografie di razza ed etnia II: razzismo ambientale, capitalismo razziale e violenza statale. *Progressi nella geografia umana*, 41(4): 524-533.
- Rivoal, H. 2019. Mascolinità della classe operaia nell'industria della logistica. *Into the Black Box*, disponibile su: <http://www.intotheblackbox.com/articoli/working-class-masculinities-in-the-logistics-industry/> Rivoal, H. (di prossima pubblicazione) *Men in Blue: The Fabric of Masculinity in una grande azienda di filiera*.
- Reese, E. (2020) Gender, Race and Amazon Warehouse Labour negli Stati Uniti. In J. Alimahomed-Wilson e E. Reese (a cura di), *The Cost of Free Shipping: Amazon in the Global Economy*. Londra: libri di Plutone.
- Robinson, C. (2000) *Black Marxism: The Making of the Black Radical Tradition*. Chapel Hill: University of North Carolina Press.

*Mascolinità razzializzate e lavoro logistico globale*

Tung, I. e Berkowitz, D. (2020) Lavoratori usa e getta di Amazon: alti tassi di infortunio e turnover nei centri di distribuzione in California. *National Employment Law Project*, marzo, disponibile <https://www.nelp.org/publication/amazon-workers-disposed-of-walkers-lighter-pit-california/>.

Wilson, A. (2016) L'infrastruttura dell'intimità. *Segni: Journal of Women in Culture and Society* 41(2), 1-34.

## **MASCOLINITÀ DEI LAVORATORI portuali**

Eleni KAMPOURI

Le lotte sindacali nell'Autorità portuale del Pireo (OLP) sono dominate da tattiche di controllo del limite tra ore normali e straordinari, nonché di occupazione e blocco del porto. La divisione del lavoro lungo linee di genere è un prodotto diretto della composizione delle soggettività lavorative emerse nei banchi delle sbarre nelle lunghe ore di straordinario retribuito e di sciopero. Può sembrare che il lavoro portuale sia stereotipicamente normalizzato come maschile solo perché in passato richiedeva mani forti, ma soprattutto è la capacità di lavorare senza avere responsabilità familiari o domestiche a determinare la divisione di genere del lavoro nel Porto.

La storia dell'emergere di queste soggettività è una storia di corpi maschili che si uniscono per combattere, resistere, vincere. Questi corpi sono quasi interamente maschili e greci. Tra di loro ci sono pochissime donne a parte quelle lavoratrici che solitamente occupano posizioni amministrative marginali. E non ci sono migranti, ad eccezione delle addette alle pulizie impiegate nei terminal container da subappaltatori di OLP e Piraeus Container Terminal (PCT) che svolgono particolari forme di lavoro 'femminilizzate', sottovalutate e sottopagate. Alcune donne dell'amministrazione sono riuscite ad entrare e ad attivarsi nei sindacati, ritenuti tipicamente ruoli ibridi e di nicchia.

Poiché i corpi femminili e migranti non appaiono come parte integrante del lavoro, la storia del movimento portuale è comunemente raccontata come un filo lineare di eventi emblematici del

vittorie di uomini greci contro lo stato greco o di sindacati portuali greci contro governi greci. Questa narrazione inizia con lo sciopero dei portuali del Pireo del 1929, quando si verificarono violenti scontri tra i portuali e la cavalleria che provocarono diversi morti, ma anche migliori salari, controllo dell'orario di lavoro e straordinari pagati. La storia attraversa i decenni successivi con più lotte, più scioperi e scontri violenti, ma anche negoziati sindacali sempre più pacifici e alleanze tattiche con i principali partiti politici che finiscono con i sindacati che raggiungono un rapporto stabile e sicuro con lo stato e i lavoratori portuali che si divertono -posti di lavoro retribuiti nel settore pubblico con maggiore sicurezza e migliori diritti del lavoro.

Piccoli incidenti rompono questa linearità, portando in primo piano silenzi ed emarginazione. Negli anni 2000, un numero limitato di lavoratrici è stato assunto da OLP per lavorare nella sezione container del porto. Questi lavoratori sono stati selezionati attraverso una procedura pubblica di assunzione che ha dato premi ai disoccupati di lunga durata e ai genitori di più di quattro figli, la maggior parte dei quali donne. Inizialmente, questi corpi femminili sono stati scelti perché svolgevano già i ruoli di genere convenzionali loro assegnati come madri e mogli. A poco a poco, però, hanno dovuto essere assegnati ad altre specializzazioni, per lo più per lavorare come personale di sicurezza e amministrativo, dove sono richieste competenze speciali (conoscenza delle procedure legislative, capacità pratiche e organizzative).

Sebbene abbiano dovuto ricominciare dall'inizio, per imparare di nuovo e riqualificarsi per familiarizzare con terminologia complicata e frequenti cambiamenti nel quadro legale, alcune di queste lavoratrici hanno lasciato volentieri il terminal container perché credevano che ciò avrebbe dato loro maggiore flessibilità coniugare il lavoro con la cura. Questo movimento significava anche che perdevano la possibilità di aggiungere al loro reddito fisso l'addizionale

*Eleni Kampouri*

straordinari che altrimenti farebbero nelle lunghe ore sui moli. Il tempo è la variabile più importante quando si parla di gerarchie di genere nel porto. I corpi femminili finiscono per svolgere compiti sussidiari per lo più nella sezione passeggeri del porto non solo perché sono visti come deboli, ma soprattutto perché mancano (o sono considerati privi) del tempo indefinito per impegnarsi in compiti.

Né la containerizzazione né la digitalizzazione potrebbero alterare o riarticolare radicalmente questa condizione.

### **DISRUPTION: MASCOLINITÀ IN CRISI**

Lo sciopero del 2009 iniziato il 1° ottobre ha interrotto la storia lineare delle lotte sindacali nel porto del Pireo. In quel giorno che segnava l'inizio della concessione per 35 anni di parte del terminal container del Pireo alla controllata Cosco, PCT – siglata nel corso dell'anno precedente – i lavoratori portuali si sono riuniti ancora una volta per fermare la mobilità di macchine, cose e persone nel porto, come avevano fatto così tante volte in passato. Il porto è stato nuovamente bloccato completamente. Mentre migliaia di container sono rimasti intrappolati, altri sono stati costretti a essere reindirizzati verso altri porti provocando conflitti tra i sindacati dell'OLP, le società di logistica, le società di binari e gli imprenditori locali.

I sindacati hanno dichiarato che la concessione era "una vera e propria svendita di proprietà pubblica" e temevano che i nuovi operatori di terminal per container avrebbero portato licenziamenti su larga scala e l'afflusso di lavoratori e merci cinesi a basso costo. Lo sciopero, tuttavia, è riuscito solo a ritardare l'operatività dei piani Cosco e ha segnato l'inizio di un periodo di negoziazioni di un mese tra il governo e la direzione del PCT. Le speranze dell'Unione che il neoeletto governo greco nel novembre 2009 congelasse l'attuazione della concessione si sono rivelate vane.

Le immagini dei media degli scioperanti scattate in quel periodo ritraggono quasi esclusivamente lavoratori portuali uomini che portano bandiere e striscioni che chiedono al capitale cinese di lasciare il porto. Resti visivi di questo periodo possono ancora essere trovati nel porto come graffiti, manifesti appesi negli edifici dell'OLP e come materiale d'archivio nei blog e nei siti web del sindacato. Il graffito "Chinese go Home" accoglie ancora i visitatori all'ingresso del molo I dell'OLP come promemoria della resistenza dei lavoratori portuali greci al capitalismo cinese. La concessione Cosco significa un completo crollo del rapporto tra genere, capitale e nazione.

Eppure è in atto anche un processo di autoironia: immagini femminizzate e razzializzate vengono affisse sui muri come commenti ironici della relazione interrotta tra genere, capitale e nazione. Uno di loro ritrae un cliente cinese che sta cercando di "comprare" una prostituta. Fa la seguente dichiarazione 'Ok signore, sono una puttana e non mi vendo. Mi affitto solo. Se vuoi comprare qualcosa, il porto è in vendita'. Il rapporto tra lavoro femminizzato (prostituzione) e lavoro mascolinizzato (lavoro portuale) si capovolge quando il porto entra in un processo di privatizzazione. La privatizzazione è qui legata alla minaccia della femminilizzazione del lavoro che è ancorata ai timori di una perdita di sovranità. A differenza della prostituzione, la concessione Cosco costituisce una 'vendita' piuttosto che un 'affitto'. La concessione sancisce soprattutto una minaccia di invasione territoriale, la costruzione di un 'territorio nel territorio'.

La minaccia del disordine nel regime di genere, capitale e nazione è evidente anche in un'altra battuta autoironica trovata sui muri dell'OLP. Quando un anziano chiede a un amico perché ha fretta, risponde: 'Vado a prendere la cittadinanza pachistana per risparmiare i 25 euro di ingresso che il ministro della Salute ha imposto negli ospedali'.

La minaccia della femminilizzazione e della razzializzazione porta la storia della mascolinità dei lavoratori portuali a un vicolo cieco. Pur esistendo

*Eleni Kampouri*

i dipendenti del terminal container OLP sono in grado di mantenere il loro status di funzionario pubblico e alcuni dei diritti del lavoro che avevano conquistato negli ultimi decenni, PCT non ha alcun obbligo ai sensi della concessione di fare lo stesso per le proprie nuove assunzioni. Inoltre, le misure di austerità imposte a livello centrale hanno praticamente interrotto le procedure di assunzione di nuovi lavoratori portuali nell'OLP, come nel caso dell'intero settore pubblico in Grecia, mentre le generazioni più anziane di lavoratori portuali sono state incentivate a dimettersi. In effetti per un periodo di tempo indeterminato, OLP si trova in una posizione in cui non può assumere nuovi lavoratori portuali a causa delle clausole del memorandum per la contrazione del settore pubblico greco.

L'implicazione di questo vicolo cieco è che PCT, attraverso le sue società di appalto e subappalto, è l'unico datore di lavoro possibile di nuova manodopera nel porto. I lavoratori portuali appena assunti dovranno accettare un lavoro senza nessuno dei benefici che in precedenza erano associati al lavoro portuale. Sebbene alcuni – in particolare i lavoratori OLP più anziani – mantengano parte dei loro diritti sul lavoro, la maggior parte dei lavoratori portuali sembra non avere altra scelta che rinegoziare i propri rapporti di lavoro su base individuale senza nessuno dei precedenti diritti di cui potrebbero aver goduto in precedenza.

Nel contesto della crisi economica, i corpi maschili tendono a diventare più fragili rispetto al passato. Sono esposte a forme di vulnerabilità che prima erano riservate a soggetti femminizzati e razzializzati in settori precari dell'economia, come quelli delle donne delle pulizie o delle prostitute. I regimi di genere, classe e nazione che prima privilegiavano e idealizzavano i corpi maschili sindacalizzati li stanno ora rendendo più inclini alla vittimizzazione.

## **VERSO UN DOCILE CYBORG**

La minaccia della 'Chinificazione' è spesso presentata non solo come l'effetto della concessione Cosco ma anche come la condizione imminente dell'economia greca. Il termine si riferisce alla globalizzazione del lavoro che spesso presuppone un'"unità" precaria globale senza genere, senza razza e priva di agenzia. Incapace di fare riferimento a una storia di lotte sindacali collettive, questa unità spinge tutto il lavoro in un vicolo cieco mentre abbassa i salari e priva tutti i lavoratori dei diritti del lavoro duramente conquistati. Essendo senza genere, questa unità può trascorrere ore di lavoro illimitate. Svuotata della razza, questa unità può svolgere qualsiasi tipo di lavoro non qualificato, senza alcun diritto sul lavoro, inclusi contratti a tempo determinato, orari o straordinari pagati. In altre parole, l'unità di Chinificazione sembra essere un soggetto senza tempo e universale dello sviluppo capitalista.

Piuttosto che istituire manodopera cinese, tuttavia, la concessione sembra aver portato al porto solo pochi dirigenti cinesi e funzionari di alto livello che comandano la gerarchia del PCT. La manodopera nei porti continua ad essere prevalentemente greca e maschile su entrambi i lati del terminal container e i lavoratori migranti rimangono emarginati e invisibili. Ciò che prevale, invece, è una netta divisione generazionale tra maschi anziani e giovani che separa la composizione del lavoro OLP e PCT. Sebbene la linea che separa le diverse generazioni di lavoratori portuali maschi sembri difficile da oltrepassare, i confini di genere e razza sembrano impossibili da oltrepassare.

Invece di sfidare la divisione di genere del lavoro, la concessione Cosco l'ha riconfigurata in modo inaspettato. PCT è sempre più in grado di assumere soggetti più giovani e precari; corpi che diventano docili sotto la minaccia di una continua inoccupabilità. Poiché sono stati soprattutto i settori a predominanza maschile (come l'edilizia e la cantieristica navale) a essere maggiormente colpiti dalla crisi, il numero di uomini disponibili (soprattutto

*Eleni Kampouri*

giovani) il lavoro precario diventa vasto fornendo a Cosco corpi maschili molto più qualificati di quanto presuppone la tesi della Chinaficazione.

Le nuove reclute PCT non sono né senza genere né senza razza: sono per lo più giovani, robusti, sani, istruiti, maschilini e greci.

Ci sono prove che suggeriscono che questa nuova razza di lavoratori portuali non sia solitamente reclutata dalle aree circostanti, come Perama, dove si concentra un ampio bacino di disoccupati, classe operaia e uomini poveri che lavoravano nell'industria cantieristica navale. I nuovi lavoratori portuali PCT sembrano essere selezionati da località diverse per le loro competenze e capacità di svolgere compiti in un ambiente di lavoro digitalizzato. Più che la forza fisica, ciò che sembra determinare la loro occupabilità è la capacità di trascorrere un tempo illimitato al lavoro, completamente liberi da responsabilità assistenziali. Un altro indicatore di occupabilità è la loro capacità di seguire i protocolli e le procedure del PCT, astenendosi da lotte sindacali collettive e comunitarie. Diventa impossibile l'accostamento di corpi che hanno prodotto soggettività del lavoro portuale nel porto. Piuttosto che unità chinaficate, si può dire che le soggettività che possono emergere da questi processi assomigliano a "cyborg docili", cioè corpi maschili in grado di trasformarsi attraverso le loro estensioni macchiniche in una forza lavoro priva di esperienze lavorative collettive, diritti, rivendicazioni e persino desideri.

## **MASCOLINITÀ DELLA CLASSE OPERAIA NELLA INDUSTRIA DELLA LOGISTICA**

Haude RIVOALE

C'è un interesse specifico dietro l'osservazione della mascolinità della classe operaia nel settore della logistica. Non solo perché la logistica è particolarmente rilevante per questo argomento essendo un'industria dominata dagli uomini (Alimahomed-Wilson 2011), ma anche perché le mascolinità della classe operaia sono spesso legate a discorsi normativi, omogenei ed essenzialisti sui lavoratori. Finora, la sociologia e la storia si sono concentrate principalmente sulle pratiche viriliste dei lavoratori, spesso intese come 1. una strategia difensiva (Molinier 1997) o 2. come la ricerca di un ideale di mascolinità e di autostima forgiato dal "mancante" finanziario, risorse economiche e culturali delle classi popolari (Beasley 2008). In Francia, i recenti dibattiti sulle trasformazioni della mascolinità si sono concentrati principalmente su pratiche al di fuori del lavoro, come lo sport (Qualhaci 2014), i giovani (Coquard 2018) o il lavoro domestico. Ciò lascia lo studio della mascolinità della classe operaia alle stigmate della virilità e della forza, ma anche a una mascolinità dell'eccesso e dello sforzo fisico, nonché all'idea di comportamenti conservatori e reazionari (soprattutto nei confronti delle donne o della politica).

Tuttavia, molti studi di genere oggi mostrano che ci sono quasi tante forme di mascolinità quanti sono gli uomini (ecco perché usiamo il plurale quando parliamo di mascolinità) e soprattutto che non tutte le mascolinità sono sinonimo di virilità.

Questa è stata una delle principali scoperte del mio dottorato di ricerca recentemente difeso, che mirava a dimostrare che alcuni lavoratori della logistica sviluppano uno stile popolare di mascolinità "rispettabile". In altre parole, A

*Haude Rivoal*

la mascolinità più in “conformità” con le norme delle classi medie, nello stesso modo in cui Beverly Skeggs ha dimostrato con le donne (Skeggs 1997). La “legittimità” derivante dall'incarnazione di questa mascolinità, permette a questi uomini di distinguersi dalla frangia più precaria della classe operaia.

Permette anche loro di distinguersi dalle mascolinità emarginate o di distinguersi dalle donne.

Sembra importante ricordare qui che la mascolinità e la femminilità sono correlate. Non possiamo comprendere la "mascolinità" senza le sue relazioni con l'uguaglianza, ma soprattutto di dominio o gerarchia con la femminilità (Connell 1995). Ad esempio, se alcuni uomini accettano di lavorare in condizioni molto difficili, è anche perché può essere valorizzato fare un “lavoro da uomo”, cioè un lavoro che una donna non può fare. Ma non possiamo considerare questo tipo di mascolinità della classe operaia come qualcosa di immutabile. In questo articolo cercheremo di comprendere la pluralità delle mascolinità della classe operaia e la gerarchia tra

## **DIVENTANDO “RISPETTABILE”**

Possiamo distinguere tre criteri per comprendere cosa costituisca una “mascolinità popolare” “rispettabile” o legittima (che potrebbe anche essere associata a “mascolinità complice” se usiamo le categorie definite da Raewyn Connell): 1. anzianità e capitale organizzativo (in altre parole, la legittimità o l'autorità professionale che ottieni attraverso il tuo lavoro); 2. un rapporto più inclusivo (meno dialettico) con le donne; 3. prendere le distanze dagli stereotipi ipermaschili (l'esagerazione del comportamento stereotipato maschile, come l'enfasi sulla forza fisica, comportamenti eccessivi, ecc.).

1. I lavori dei lavoratori nella logistica sono lavori precari, che richiedono poche qualifiche, oltre alla resistenza fisica sotto

condizioni molto impegnative (ripetibilità dei gesti, ambiente refrigerato, orari sfalsati, ecc.). Il desiderio di una maggiore rispettabilità e di impegnarsi stabilmente nel mondo del lavoro, richiede ad alcuni uomini di rinnovare i codici della mascolinità per stabilire una legittimazione professionale (essere riconosciuto come professionista che non solo è in grado di impegnare il suo corpo nel lavoro ma anche per padroneggiare le abilità commerciali). Poiché questi lavoratori sono moralmente ed emotivamente più coinvolti nel loro lavoro, è più probabile che considerino il loro lavoro come un trampolino di lancio per la mobilità sociale che consentirà loro di cambiare lavoro (diventare un autista per esempio) o "entrare negli uffici".

2. Una mascolinità popolare "rispettabile" si esprime anche in un rapporto più inclusivo con le donne. L'idea che le donne non abbiano posto nei magazzini di solito non è ciò che si sente durante i colloqui con i lavoratori. Non ho mai incontrato un uomo apertamente ostile alle donne che lavorano nei magazzini, soprattutto perché tutti i lavoratori che ho incontrato provengono da una famiglia con due redditi o sono in una famiglia monoparentale. Ciò significa che pochi lavoratori dubitano che due salari siano meglio di uno. Ma questo rapporto con la divisione sessuale dei compiti non ha solo effetto retorico. Questa relazione con il lavoro delle donne può essere applicata anche alla vita quotidiana dei lavoratori, in particolare alle pratiche non lavorative.

Ad esempio, Michel, uno dei camionisti che ho incontrato, stava investendo molto tempo e denaro nell'addestrare sua figlia per il concorso di bellezza che si svolgeva nel suo villaggio. Sua moglie non poteva lasciare l'ufficio prima delle 9 di sera. Quindi, è stato Michel a portare sua figlia alle riunioni per prepararsi al concorso o "a fare shopping" quando aveva bisogno di accessori (come coroncine di fiori, brillantini, ecc.). Inoltre, si incontra regolarmente con le madri del suo villaggio per discutere i termini del concorso. Al lavoro, quando Michel parlava di questo concorso, era ben lungi dall'essere preso in giro dai suoi colleghi. Invece, lascia che gli altri vedano che è un

*Haude Rivoal*

“buon padre”, investito nella vita familiare. Questo gli conferisce e gli permette di guadagnarsi il rispetto sia dei suoi colleghi, sia del management, che vede in lui un uomo affidabile da questa responsabilità senza precedenti. Questo è uno dei motivi per cui la direzione gli ha affidato la responsabilità di un nuovo camion, offerto dalla sede dell'azienda.

Ma possiamo anche supporre che se Michel si sottopone a questo tipo di trasgressione dei ruoli sessuali, è perché sua figlia incarna gli stereotipi dell'iperfemminilità attraverso le sue azioni, il che rassicura tutti sul posto dell'uomo e della donna nella società. Non è raro notare che una diffusa misoginia può coesistere con una visione molto più rispettosa delle donne, a volte anche con la stessa persona. Louis, ad esempio, uno degli operai che ho incontrato, non ha esitato a sottolineare che il suo lavoro era “troppo duro per le donne” e a tenere un discorso sull'uguaglianza quando gli ho spiegato l'argomento del mio studio. I discorsi egualitari non mettono necessariamente in discussione le pratiche sessiste. Tuttavia, rivela che un certo numero di uomini (soprattutto giovani) insiste meno di altri (soprattutto anziani) sugli stereotipi di genere sul lavoro.

3. Un altro fattore di una mascolinità operaia “rispettabile” si esprime prendendo le distanze dagli stereotipi associati all'ipermascolinità. Questo controllo di un'eccessiva virilità può essere compreso alla luce della femminilizzazione della forza lavoro (soprattutto con la femminilizzazione del middle e top management). Può anche essere compreso alla luce delle evoluzioni generali del modello di mascolinità egemonica e della diversità delle competenze professionali richieste oggi nelle aziende.

Oggi, come sottolineano Stéphane Beaux e Michel Pialoux (2002), non è necessario comportarsi “come un uomo” per essere un buon professionista, occorre avere dinamismo, entusiasmo, “il senso di

*Mascolinità della classe operaia nell'industria della logistica*

iniziativa, il gusto della responsabilità, un certo senso del dialogo, ecc. [1]. La definizione di forza è cambiata rispetto a una mascolinità più tradizionale, dove la resistenza fisica era come una "proprietà morale" (Schwartz 1990). L'acquisizione di questa capacità comporta un nuovo rapporto con il corpo, meno in dimostrazioni di forza. Consente 1. di prevenire i rischi per la salute, di gestire l'usura e di preservare un "capitale corporeo" in gran parte minato da lavori patogeni ma che consente anche 2. di acquisire un nuovo status sociale, quello di "vecchio" (nel senso di mantenere a lungo termine - che potrebbe essere anche di pochi mesi) e quindi eventualmente prendere in considerazione gli sviluppi professionali in questo settore.

## **PLURALITÀ E GERARCHIA DELLA CLASSE OPERAIA**

### **MASCOLINITÀ**

Non è raro oggi vedere magazzini in cui i comportamenti virilisti possono essere repressi dalla direzione o dagli stessi collettivi dei lavoratori. Ne ho potuto beneficiare, essendo l'unica donna che lavora in alcuni magazzini, non necessariamente in posizione protettiva o paternalistica ma anche per ricordare a un collega la sua professionalità. Il mondo del lavoro non è solo il luogo in cui si impara a "essere uomini", ma un mondo in cui si impara a controllare la propria mascolinità. Così, notiamo alcune forme di rifiuto delle mascolinità stereotipate, spesso associate alle frange inferiori della classe operaia. È legato anche al desiderio di una mobilità ascendente, ottenuta con la forza del polso, nonché alla scoperta di pratiche della classe media che beneficiano dell'istruzione e della condivisione dei compiti domestici. Per i lavoratori, alcuni dei quali ai margini del mercato del lavoro e che temono di riconquistare la precarietà, l'investimento nell'occupazione è la garanzia per stare lontano dalle frange più vulnerabili della

*Haude Rivoal*

le classi lavoratrici. Si può ritenere che questo perbenismo sia un modo per distinguersi dalle versioni più precarie di sé (in altre parole, da quella che fa parte delle pratiche viriliste, in un ruolo di "bullo") oltre che per assicurarsi un posto in la gerarchia di genere (in altre parole, distinguendosi dalle donne).

Questa rispettabile mascolinità che potremmo definire "ibrida" permette di comprendere l'articolazione di una posizione dominata e le diverse risorse a loro disposizione per trovare margini di autonomia e valorizzazione. Ci permette anche di capire che esiste una gerarchia tra mascolinità complici e mascolinità emarginate. Essere un uomo non è sufficiente per essere dominante, devi essere "giusto". L'incarnazione di questa mascolinità "rispettabile" si basa su un'autocomprensione elettiva che una "aristocrazia della classe operaia" è sostenuta da valori di eccellenza professionale e morale. Questa "aristocrazia operaia" si pone a confronto con i lavoratori meno stabili, spesso giovani e razzializzati, apprezzati dal management per la loro malleabilità e resistenza ma che portano un certo numero di stimate (che compare in alcune interviste con i quadri) : brutalità, indisciplina, indocilità, mancanza di autonomia, stile di vita degli eccessi, ecc.

Tuttavia, questo studio mostra che anche se alcuni uomini incarnano una mascolinità della classe operaia legittima o rispettabile, la maggior parte dei lavoratori trova difficile rinunciare a una posizione di dominio che li impegna a mantenere determinate stimate di genere e/o di classe. Questo ci porta al punto finale nello spiegare come le questioni di mascolinità si adattino a un'organizzazione produttiva per rinchiudere i lavoratori in una certa identità di genere e/o classe, ma anche per mantenere le donne e alcuni uomini in posizioni emarginate.

## **QUESTIONI DI MASCOLINITÀ E L'INDUSTRIA DELLA LOGISTICA**

Sembra importante spiegare più precisamente il contesto dell'indagine in questa fase. I fornitori di servizi di trasporto e logistica si stanno evolvendo in un mercato altamente competitivo. Questa competitività è accentuata da un ideale di flusso di merci just-in-time, il che significa flusso di merci senza interruzioni. Questo ideale del just in time ha conseguenze sull'organizzazione del lavoro e sui lavoratori. Implica: un'intensificazione del flusso, l'informatizzazione dei metodi di gestione, una frammentazione dei collettivi di lavoro, ecc.

Per rispondere ai vincoli del flusso, i dirigenti e le sedi centrali, nonostante alcune pratiche di prevenzione sanitaria, apprezzano sempre molto la velocità e il "sbattere". Questa valorizzazione si traduce concretamente nell'ottenimento di premi di produttività (schematicamente, più vai veloce, più pacchi fai, più guadagni). Mira ad aumentare la produttività mobilitando i lavoratori con la promessa di uno stipendio supplementare, che può essere relativamente importante (per redditi che difficilmente superano il salario minimo). I quadri intermedi sanno bene che le caratteristiche oggettive delle occupazioni operaie nei magazzini lasciano poco spazio ad altri tipi di comportamento oltre a quelli che comportano alcune forme di brutalità, soprattutto nell'impegno verso il corpo. A riprova, i gestori consentono alcune espressioni di virilismo in magazzino sia marginalmente che puntualmente (si tratta appunto di comportamenti di spesa o di certe forme di brutalità fisica o verbale – alzare i toni, insultarsi bruscamente, ecc.) In questo senso si può dire che la mascolinità, il modo in cui è costruita, non dipende solo dalle risorse individuali, ma è in gran parte plasmata dal lavoro stesso.

Immaginiamo sempre il dominante (sia dal punto di vista di genere che di classe) come un gruppo omogeneo, concentrandoci sugli effetti delle loro azioni (in questo caso sull'emarginazione delle donne),

*Haude Rivoal*

dimenticando che sono essi stessi intrappolati in una rete di ingiunzioni dove sono incessantemente costretti a dimostrare il loro valore. Questo valore passa perpetuando performance di un ethos virile per rispondere alle ingiunzioni produttive, che a volte portano a un aumento del contraccollo contro le donne (Alimahomed-Wilson 2011) e spesso rinchiudono i lavoratori in una certa identità di genere e di classe.

Va da sé che un lavoro da operaio in un magazzino congelato dove la temperatura è sotto i  $-25^{\circ}$  è un lavoro ripugnante, svolto ~~per la forza~~ <sup>per la forza</sup> dalla più classe operaia, per lo più razzializzata e/o non qualificata, e che è spesso legato all'urgenza e alla necessità di uno stipendio (Benvegnù e Gaborieau 2018). Tuttavia, il reclutamento di questa forza lavoro non è esente da una selezione che si concentra su criteri fisici. Il corpo in questo caso è una variabile nel reclutamento della forza lavoro. Se Leon, ex caposquadra di un magazzino, preferisce i lavoratori del Mali, è "perché sono più muscolosi dei francesi" e continua "ci piacciono le braccia grosse". Il corpo nero e più in generale il corpo dominato può essere allo stesso tempo valorizzato, ammirato esteticamente ("avevano braccia così") ma anche ridotto al suo uso più pugilistico ("non pensano. Dici "carico".

Boom, boom, l'hanno caricata"). Permette di capire come funzionano i processi organizzativi delle risorse umane attraverso i quali preferiscono assumere una certa tipologia di uomini (uomini giovani, forti e/o che si integreranno facilmente in una forza lavoro maschile collettiva e ne condivideranno la socialità) piuttosto che donne che potrebbe disturbarlo. Ciò spiega in parte la stagnazione (vedi diminuzione) della forza lavoro femminile in alcuni magazzini nell'ultimo decennio, nonché il mantenimento della coerenza di questa cultura organizzativa maschile.

In conclusione, questa indagine mostra che le trasformazioni del lavoro non hanno risolto la questione della femminilizzazione dei posti di lavoro, ma hanno spostato l'analisi delle gerarchie tra i dipendenti all'interno del

classe degli uomini stessa (soprattutto all'interno della classe operaia dove possiamo distinguere tra diverse forme di mascolinità). Questa indagine mostra anche che le mascolinità dei lavoratori e i valori ad esse associati non sono costruiti in un sistema di opposizione a un ordine egemonico. La forza fisica e l'emulazione della virilità rimangono necessarie per rispondere ai ritmi produttivi, anche se alcuni uomini sono vari registri di mascolinità, a volte contraddittori "tra cadenza e cautela" nelle parole di Nicolas Jounin. Questo ci porta a guardare più da vicino la varietà delle mascolinità, plasmate dal lavoro stesso ma anche dal mercato del lavoro e dai suoi bisogni.

## **RINGRAZIAMENTI**

Questo articolo è stato redatto utilizzando i risultati del mio dottorato di ricerca, che ho difeso l'anno scorso (Rivoal 2018). Ho studiato i legami tra capitalismo e mascolinità attraverso la logistica. Il mio lavoro si è basato su un'indagine etnografica in una grande azienda, Transfrilog, leader europeo nella logistica del freddo. Ho lavorato in questa azienda per tre anni e mi sono occupata della parità professionale tra uomini e donne. Inoltre ho lavorato nei magazzini dove sono stato assunto, in incognito, come operaio, per diversi mesi.

## **RIFERIMENTI**

Alimahomed-Wilson J. (2011) Men along the shore: mascolinità della classe operaia in crisi. *Nordic Journal for Masculinity Studies*, 6(1):22-44.

*Haude Rivoal*

- Beasley, C. (2008) Ripensare la mascolinità egemonica in un mondo in via di globalizzazione. *Uomini e mascolinità*, 11(1):86-103.
- Beaud, S. e Pailoux, M. (2002) Giovani operai. *Lavoro, genere e società*, 2:73-103.
- Benvegnù, C. e Gaborieau, D. (2018) Peripezie logistiche. Quando la mobilità della classe operaia passa dal magazzino. *La Vie des Idées*, disponibile al sito: <http://www.booksandideas.net/Logistical-Meanderings.html>
- Connell, R. (2004) *Mascolinità*. Politica.
- Molinier, P. (1997) Psicodinamica del lavoro e precarizzazione. La costruzione difensiva della mascolinità. In B. Appray e A. Thébaud-Mony (a cura di), *Precarietà sociale, lavoro e salute*, Paris: cnrs-iresco, 285-292.
- Rivoal, H. (2018) *Gli uomini in blu: un'etnografia delle mascolinità in una grande azienda di vendita al dettaglio*. Tesi in sociologia, Università di Parigi-VIII.
- Skeggs, B. (1997) *Formazioni di classe e genere: diventare rispettabili*. Saggio.
- Schwartz, O. (1990) *Il mondo privato dei lavoratori*. Parigi: PUF.

## **Grande energia del cazzo alla fine del mondo. Tecnopolitica per un trambusto globale**

Evelina GAMBINO

In un recente film di Ermalo Magradze (2017), cineasta georgiano famoso per i suoi film trash che raccontano la vita del paese, vediamo due uomini seduti in macchina. Uno di loro è il nuovo Primo Ministro della Georgia e, con aria demoralizzata, si lamenta con il suo interlocutore:

“Siamo bloccati signor Kakha, gli investitori sono molto difficili da attrarre” – dice il PM “Perché? Abbiamo un ottimo ambiente commerciale! – risponde Kakha con tono incredulo.

Improvvisamente la loro conversazione viene interrotta da una telefonata: è un ministro del governo cinese!

“Oh – sospira il PM – perché questo tizio mi chiama sempre in orari inopportuni? Sai cosa stanno chiamando su Kakha? Chiamano per la Nuova Via della Seta”.

Il primo ministro chiede all'autista di fermare l'auto e organizza rapidamente la traduzione simultanea dall'altra parte del telefono mentre saluta l'emissario cinese: “per cosa stai chiamando? Il corridoio che collega Cina ed Europa? Fuori rotta! Ovviamente sosterranno questo progetto! Questo progetto non è solo redditizio per te, signor, è molto redditizio per noi! Fuori rotta!”.

Il primo ministro parla lentamente articolando ogni parola e guardando vacuamente davanti a sé, accentuando così l'inquietante conversazione familiare tra il primo ministro georgiano e l'anonimo funzionario del governo cinese.

*Eveline Gambino*

Quando il Primo Ministro riattacca, il suo umore è cambiato: "stiamo andando alla conferenza Belt and Road!" dice al suo compagno.



**Un maiale annegato che galleggia sulle rive di Anaklia, foto dell'autore**

Sono passati più di vent'anni da quando la geografa femminista Gibson-Graham ci ha invitato a "far perdere la sua erezione al capitalismo globale" (1996: 146). Per fare ciò, ha affermato, "dobbiamo [dobbiamo] rifiutare la naturalizzazione del potere e della violenza che è conferita alla Multi National Corporation (MNC) dal copione della globalizzazione" (ibidem). Partendo dalla mia esperienza personale osservando i lavori di una multinazionale impegnata nella costruzione di un'infrastruttura di transito su larga scala nella Repubblica della Georgia, in questo breve articolo cerco di rispondere all'invito di Gibson-Graham o

*Grande energia del cazzo alla fine del mondo*

denudando il copione della globalizzazione logistica della sua aura ed esponendo il trambusto inerte al suo interno.

Durante il mio lavoro sul campo intorno alla costruzione del porto d'alto mare di Anaklia, destinato a diventare il più importante e desiderato hub logistico del paese e un potenziale nodo della BRI a guida cinese, quello che ho osservato è stato l'assemblaggio non solo di un'infrastruttura materiale, ma di un'aura trasudante e potente che accompagna i membri del consorzio incaricato di costruire il porto e legittimare le loro azioni, come esperti tecnici, imprenditori socialmente responsabili e, anche, come aspiranti politici.

La parola francese del XIX secolo, "logistique", usata sotto Napoleone per descrivere l'arte di sostenere le truppe in guerra, deriva dal termine Geek "logistikos" che indica ragionamento matematico, razionalità e calcolo (Cowen 2014:27). Nel suo studio sulle rotte commerciali globali, Deborah Cowen ha esposto l'intreccio di guerra e commercio che questa etimologia e la successiva storia dell'espansione logistica dimostrano. Qui, piuttosto, voglio riflettere sull'altro versante di questa imbricazione etimologica, soffermandomi sull'aspetto del "calcolo", e su una specifica politica di razionalità tecnologica che ha costituito l'ossatura delle reti logistiche in espansione nel mondo, accanto e strumentale alle pratiche di guerra, di estrazione e alla conquista di terre e genti. È proprio quella razionalità che metto in discussione, esponendola come un trambusto concertato sostenuto da un consenso calcolatore e colpevole di generare quello che chiamiamo "l'antropocene" e i processi di degrado e distruzione che stanno accelerando la fine del mondo mentre noi lo sappiamo (Boyer 2018:240; Hecht 2018).

Questo intervento è solo un abbozzo, ma vuole essere un contributo alla strategia ispirata dal lavoro fondamentale di Gibson-Graham e delineata dal collettivo femminista dietro il GENS

*Eveline Gambino*

manifesto “per rivelare i processi disordinati che consentono al capitalismo di apparire totalizzante e coerente” (Bear et al. 2015), esponendo le sue vulnerabilità e la composizione precaria come mezzo per spostare il suo dominio.

## **UOMINI RAZIONALI**

Ottobre 2018, è una calda mattinata nel luogo del mio lavoro sul campo, il futuro porto d'alto mare di Anaklia, e io e un gruppo di studenti di architettura di un'università londinese siamo impegnati a indossare giubbotti ad alta visibilità e caschi per entrare nel cantiere. Un progetto greenfield, il porto e l'hub logistico è destinato a sorgere al confine con lo stato *de facto* dell'Abkhazia, luogo di molteplici conflitti e attualmente ancora un territorio conteso. La società incaricata di sviluppare il porto è l'Anaklia Development Consortium (ADC) guidata dalla più grande banca commerciale della Georgia, la TBC Bank e che include una società statunitense Conti International.

Il vice amministratore delegato di ADC ci aspetta sul balcone dell'ufficio dell'azienda; a differenza del nostro, il suo equipaggiamento protettivo è realizzato su misura, con il suo nome scritto sui diversi pezzi. Oggi questo top manager sta per condurci nel territorio. Prima del tour riceviamo una spiegazione delle misure di salute e sicurezza, nonché delle procedure all'avanguardia implementate in loco. Il vice CEO conclude: “Sono un sacco di soldi, è un grande sforzo e molte ore aggiuntive! Ma non ci sottraiamo! Perché non è di questo che si occupa la nostra azienda: stiamo costruendo un futuro sostenibile e Anaklia Deep Sea Port è necessario per costruire un futuro sostenibile per la Georgia”.

Seguiamo il deputato sul balcone dell'ufficio da cui possiamo osservare l'intero territorio portuale, che si estende da villaggio di Anaklia fino al confine del sito dove un precedente tentativo di trasformare la piccola città costiera in un hub logistico fallì dopo il

scomparsa dell'ex presidente della Georgia Mikhail Saakashvili, iniziatore del progetto. Una gigantesca draga staziona in mare. È l'Athena One fornito dall'olandese Van Oord, una delle più grandi società di marine contractor al mondo, responsabile, tra gli altri, della costruzione della Palm Island di Dubai e del secondo canale di Suez, un fatto che ci viene raccontato in ogni occasione, da diversi membri del personale di gestione del porto. Il nostro ospite parla ad alta voce, il suo inglese è fluente e il suo accento georgiano ha una cadenza americana. Ogni aspetto del suo comportamento, dai modi bruschi al modo di parlare, sembra dichiarare che è un uomo che preferisce i fatti alle parole, un uomo di cui ci si può fidare. Nel suo racconto viene spesso evocata la "senza soluzione di continuità".

Come gli epiteti dei versi omerici, attribuiti a diversi personaggi per ricordarne le caratteristiche e collocarli nella cosmologia della narrazione, il Deputy CEO attribuisce "efficienza", "risparmio di tempo", "razionalità economica" a tutte le azioni del consorzio. Ci spiega lo stato attuale della costruzione del porto, illustrando le diverse fasi e la scelta degli appaltatori impiegati per realizzarle. In una ritmica litania pronuncia la frase: "Questo è il tempo, questa è l'economia!" per qualificare le scelte dell'azienda, sottolineando come dietro ogni decisione sia stato fatto uno specifico set di calcoli al fine di snellire il processo di costruzione. Pronunciando queste parole magiche, a sua volta, si pone come attore razionale all'interno della più ampia narrazione dello sviluppo di Anaklia. In definitiva, dichiara, una volta costruito il porto, "la logistica in Georgia diventerà più veloce, più economica e più efficiente per tutti, dall'enologo locale di Kakheti<sup>5</sup> alle grandi compagnie di navigazione.

Tutto sarà accessibile e semplificato [...] il cielo è il limite!"

---

<sup>5</sup> Regione nel sud-est della Georgia famosa per le sue cantine

*Eveline Gambino*

La postura di Mirtskhulava non è unica, piuttosto è la personificazione del copione transnazionale “di un'economia razionale basata sulla conoscenza al centro della nuova egemonia finanziaria” (McDowell 2011: 198). Al centro di tale egemonia ci sono le soggettività maschili dei "giovani brillanti le cui abilità matematiche hanno contribuito allo sviluppo dei nuovi strumenti complessi e innovativi che hanno permesso loro di modellare i mercati, sviluppare gli swap come strumento e prevedere i rischi" (ibidem) . L'ex ministro dell'Economia della Georgia, Kakha Bendukidze, un uomo ampiamente considerato l'architetto della neoliberalizzazione post-sovietica del paese, aveva chiamato un nuovo tipo di uomo per popolare la nazione che era incaricato di trasformare.

In un'intervista del 2010, l'ex ministro ha affermato sarcasticamente: “Mi hanno detto che in Georgia è vergognoso per gli uomini usare la

calcolatrice. Le armi vanno bene, le sigarette vanno bene, ma una calcolatrice è vergognosa. La superficialità è accettabile, mentre la profondità no...

Ragazzi! Prendiamo una calcolatrice, è utile, possiamo contare qualcosa” (Bendukidze 2010).

A parte mostrarci una calcolatrice, il vice CEO sta canalizzando completamente questa mascolinità razionale. Quello che ci ha raffigurato è un “mondo pulito, cerebrale” (McDowell 2011:199) dove gli uomini – come lui – operano per calcolare il rischio e assicurarsi il profitto. Nella sua presenza virile e fiduciosa, Mirtskhulava ha cercato di essere l'incarnazione della futura redditività del porto (Chua, questo volume).

Durante il mio lavoro sul campo ad Anaklia e dintorni, ho osservato un nuovo linguaggio altamente tecnico entrare nel vocabolario condiviso non solo di coloro che sono coinvolti nel progetto, ma anche delle molte persone che vi si sono impegnate in modi diversi. Il linguaggio della logistica è fatto di unità di misura sconosciute all'osservatore profano, come il TEU – la misura della capacità del contenitore – riferimenti a luoghi e processi lontani, come quello sottinteso dal

nome "post-Panamax" – usato per descrivere un tipo di navi così grandi da non entrare nelle chiuse originarie del Canale di Panama – e feticci condivisi, come il diffuso apprezzamento per il semplice oggetto che è il container. Questo linguaggio che di solito si incontra nelle noiose pubblicazioni tecniche o nella sala di controllo di una struttura logistica, finì per essere presente nei post di Facebook e nei comunicati stampa dell'azienda, ma anche nelle riviste, nei discorsi del governo, nei film popolari e nelle numerose conversazioni formali e informali che ho intrattenuto in un giro del porto in via di sviluppo. Tuttavia, il discorso di Mirtskhulava è anche pieno di affermazioni grandiose, riferimenti a cose che non possono essere calcolate: "il cielo è il limite!", dichiara raffigurando le future fortune degli umili viticoltori di Kakheti. Come osserva Lancaster, proprio queste iperboli servono a sostenere la razionalità del mercato, ponendo i suoi gestori come una classe di «sacerdoti dell'industria finanziaria» in possesso di una conoscenza superiore (Lancaster 2010:13). I "nuovi vestiti tecnici" che il progetto Anaklia Port ha rivestito sugli sforzi per trasformare la piccola località costiera in un hub mondano, sono quindi più di una descrizione delle componenti e della funzione del porto, sono un mix costruito di realtà, finzione e performance raggruppati insieme per portare in essere la realtà stessa a cui si riferiscono, sostenendo le affermazioni dei membri del consorzio in virtù della loro imperscrutabile dimostrazione di calcolabilità (Mitchell 2002: 80; Barry 2013: 24; Harvey e Knox 2015: 87-89; Tsing :1999).

## **LOGISTICA ED ENERGIA DA GRANDI CAZZI**

Il termine "Big Dick Energy" (BDE) è apparso per la prima volta su Twitter nel 2018 ed è diventato rapidamente parte della cultura popolare. Secondo il suo autore "si riferisce a ragazzi che non sono così fantastici ma per qualsiasi motivo trovi ancora attraenti". Il dizionario urbano

*Eveline Gambino*

afferma: "l'energia parla da sola. Il grosso cazzo racconta la propria storia [...] è fiducia senza sfrontatezza" (Grant 2018). BDE è una "condensazione di potere, sessualità, desiderio e mascolinità" (McDowell 1997: 179); tuttavia è diverso dall'appellativo "grande cazzo oscillante" attribuito ai commercianti di successo nella City di Londra descritto dalla geografa femminista Linda McDowell nella sua etnografia dei piani commerciali (ibidem: 119). Non l'ostentazione sfacciata di poteri sessuali eccessivamente gonfiati e diversi dalle allusioni scioviniste descritte da Charmaine Chua come che alimentano la corsa delle compagnie di navigazione per "avere sempre la [nave] più grande". [I] na corsa per avere il mostro più impressionante " (Chua 2018:146; questo volume). Big Dick Energy è un'affermazione molto più sottile di abilità di genere.

Sia chiaro, i tecnocrati ei manager che ho incontrato *non hanno* Big Dick Energy, la stanno evocando.

Gestire le misure, gli orizzonti e il linguaggio dell'espansione logistica conferisce a questi imbroglioni altrimenti disperati la tranquilla fiducia e la facilità con se stessi che derivano dal sapere di padroneggiare uno strumento infallibile. Questo strumento è la logistica.

In tutti i paesi, come la Georgia, che si candidano per entrare a far parte della BRI guidata dalla Cina, la "logistica" è diventata un contenitore per tutto ciò che è desiderabile. La sua promessa di sviluppo economico basata sulla connettività infrastrutturale, come ho commentato altrove, ha offerto un nuovo quadro sia per le vecchie ambizioni geopolitiche che per le strategie di sviluppo (Gambino 2018; 2019). Mentre la logistica effettivamente esistente nel Caucaso meridionale viaggia in gran parte sulle cosiddette reti informali o semi-formali (Fellings 2019; Polese et al. 2018) e gli hub futuristici destinati a popolare la BRI in gran parte non sono ancora stati costruiti, l'aura della connettività logistica è più che mai tangibile e incarnato dai suoi fautori. Analogamente al PM nel film di Ermalo che acquista una nuova vitalità alla menzione del corridoio che collega la Cina e

*Grande energia del cazzo alla fine del mondo*

Europa o il vice CEO con la sua alta visibilità personalizzata, attraverso paesaggi infrastrutturali incompiuti, i maestri della logistica possono essere visti spintonarsi per un pezzo di futuro redditizio, evocando l'aura potente delle loro connessioni globali non ancora tangibili per legittimare il loro altrimenti trambusto poco convincente.

## **CAPITALISMO VAGABOND. TECNOPOLITICHE PER UN GLOBALE**

ATTIVITÀ FEBBRILE

Il potere di comandare le mobilità del carico emana un'aura che trasforma le proposte più audaci, come l'idea che la costruzione di un porto in acque profonde su una zona umida al confine con una zona di guerra contesa possa essere un percorso verso lo sviluppo sostenibile, in una stima accurata. L'energia del grosso cazzo della logistica trasforma un agglomerato di processi macchiati, possibilità, disastri ambientali e insabbiamenti nella narrativa coerente della connettività.

Un'analisi femminista della logistica parte dal disfaccimento della specifica tecnopolitica su cui poggia, spogliandola della sua aura per esporre il trambusto al suo interno. Piuttosto che una rivoluzione logistica guidata da esperti, ciò a cui abbiamo assistito sono le operazioni di quello che Cindy Katz chiama "capitalismo vagabondo". "La frase capitalismo vagabondo pone il vagabondaggio e l'abbandono a cui appartiene: sul capitalismo, quell'inquieto, dissoluto, irresponsabile stalker del mondo" (Katz 2001: 709). Vedere l'espansione della logistica come un capitalismo vagabondo, a sua volta, ci permette di vedere la competenza come una mascherata alimentata dall'energia (dis)incarnata e dipendente dalla classe e dalla razza del grande "uomo economico" che sa sempre. (Mcdowell 1997:183; Zaloom 2006). Piuttosto che una sequenza di flussi fluidi, il capitalismo vagabondo avanza attraverso l'attrito e il costante trambusto dei suoi sostenitori. Come ci ricorda Thieme nel suo articolo sull'economia del trambusto, "il trambusto ha generalmente, dal momento che il

*Eveline Gambino*

1960, sono stati associati a un mondo sotterraneo di pratiche moralmente e legalmente discutibili" (Thieme, 2018:10). Mentre la Thieme, prendendo come punto di partenza le vite postcoloniali dei giovani di strada di Nairobi, definisce appropriatamente ciò che lei chiama "l'economia del trambusto" come la pratica politica affermativa dei giovani emarginati in aree geografiche disparate, esorto, in questo contesto, un mossa opposta: ovvero puntare verso l'alto l'obiettivo della frenesia, mettendo a nudo le performance economiche incarnate e il lavoro sporco di chi sta al vertice. Chiamare il trambusto, a sua volta, funziona come una pratica performativa di rendere precaria la presa che il capitale logistico ha sulle varie operazioni che lo compongono (cfr. Mezzadra e Neilson 2019).

Lungi dall'essere soggetti disincarnati onniscienti e tranquillamente fiduciosi, gli implementatori della logistica sono imbrogliatori, truffatori, truffatori. La loro approssimazione si è trasformata in fiducia grazie alla grande energia del cazzo trasudata dalla promessa di mobilità cargo senza soluzione di continuità.

## **LOGISTICA LIBERA**

Il 9 gennaio 2020, il governo georgiano ha annunciato lo scioglimento del contratto con il consorzio incaricato di realizzare il progetto del porto di Anaklia. Questa decisione, arrivata dopo un anno di trattative pubbliche, è dovuta all'incapacità dell'azienda di attrarre capitali di investimento sufficienti per sviluppare il progetto. Il trambusto, questa volta, è fallito. Il territorio che io e gli studenti abbiamo osservato con il vice amministratore delegato, è ormai una distesa abbandonata di terra scura, portata dai venti nelle case degli abitanti del villaggio. Questo fallimento, tuttavia, non dovrebbe gettare il progetto Anaklia come un'eccezione in un mare di operazioni logistiche senza intoppi; al contrario, gli attriti che portano alla sua scomparsa sono gli stessi che operano attraverso il

*Grande energia del cazzo alla fine del mondo*

spazio apparentemente immenso connesso attraverso corridoi di transito, hub e gateway (Tsing 2000; 2004).

Analogamente alla brillante osservazione di Charmaine Chua sullo sciovinismo infantile che alimenta le mostruose speculazioni dell'industria navale (Chua 2018, questo volume) e alla potente analisi di Deborah Cowen del determinismo ambientale ratzeliano alla base della promessa di connettività della logistica (Cowen 2014: 29, 219) e, seguendo quanto ci ricorda Irene Peano nel suo puntuale contributo (Peano, questo volume): osservare la performatività di genere della razionalità logistica è uno sforzo politico. "Un confronto [ing] e una riforma [ing] degli ipersoggetti alla ricerca della trascendenza ( *di* solito ma non esclusivamente maschi bianchi, eterosessuali del nord) che hanno regalato al mondo l'Antropocene come parte del loro progetto secolare di rifare il pianeta per il proprio comodità e lusso" (Boyer 2018: 239). La loro tranquilla fiducia si basa su secoli di distruzione, la loro grande energia da cazzi sta portando i nostri ecosistemi alla fine.

Per tornare all'invito originale di Gibson-Graham: come possiamo fare in modo che la globalizzazione perda la sua erezione?

Attraverso un attento lavoro di indagine e decodifica della tecnopolitica che informa l'espansione logistica, esponendo le incertezze che cerca di mettere a tacere e sostenendo i mondi di vita da cui estrae la sua vitalità "[Noi] potremmo ricordare che un'erezione è fragile e abbastanza temporale e che [ i testicoli del capitale] non sono certamente più forti delle [nostre] ginocchia" (Marcus 1992: 396 in Gibson-Graham 1996: 126).

Eveline Gambino

## RINGRAZIAMENTI

Questo articolo si basa sui risultati del mio lavoro sul campo di dottorato che si è svolto in Georgia tra il 2017 e il 2019. Il dottorato è stato finanziato dal Consiglio per la ricerca economica e sociale. Vorrei ringraziare Irene Peano per avermi ispirato a riflettere sulla dimensione di genere dell'espansione logistica e Sita Balani, Martina Tazzioli, Lewis Bassett, Claire Morse e Adele Tulli per aver chiacchierato con me sull'energia dei cazzi grossi in modi più o meno seri e la loro lettura attenta e feedback preziosi su questo testo.

## RIFERIMENTI

- Barry, A. (2013) *Politica materiale: controversie lungo il gasdotto*. Hoboken: John Wiley & Figli.
- Bendukidze, Kakha (2010) "Scorrevole". Disponibile su: <http://www.tabula.ge/ge/blog/52628-vsrialebt>.
- Boyer, D. (2018) Infrastrutture, energia potenziale, rivoluzione. In N. Anand, A. Gupta, H. Appel (a cura di). *La promessa delle infrastrutture*. Durham, Carolina del Nord: Duke University Press.
- Cowen, D. (2014) *La vita mortale della logistica: mappatura della violenza nel commercio globale*. Minneapolis: University of Minnesota Press.
- Fehlings, S. (2019) Encounters at the grassroots level: Chinese-Georgian interactions in the BRI era. *Caucasus Analytical Digest*, 111:14-18.
- Gambino, E. (2018) La nuova via della seta e la geopolitica logistica. *Società e spazio*, disponibile su <https://www.societyandspace.org/articles/the-new-silk-road-and-logical-geopolitics>

*Grande energia del cazzo alla fine del mondo*

- Gambino, E. (2019) La rivoluzione logistica georgiana: mettere in discussione la continuità attraverso la nuova via della seta. *Organizzazione del lavoro, lavoro e globalizzazione*, 13(1):190-206.
- Gibson-Graham, JK (1996) *La fine del capitalismo (come lo conoscevamo): una critica femminista dell'economia politica*. Minneapolis: University of Minnesota Press.
- Grant, K. (2018) Fa schifo, perché ho guadagnato zero dollari da come ho coniato Big Dick Energy. *The Guardian*, disponibile su: <https://www.theguardian.com/culture/2018/dec/21/people-of-2018-big-dick-energy-buzz-phrase>.
- Harvey, P., Knox, H. (2015) *Strade, un'antropologia di infrastrutture e competenze*. New York: Cornell University Press.
- Hecht, G. (2018) Veicoli interscalari per un antropocene africano: rifiuti, temporalità e violenza. *Antropologia culturale*, 33(1):109-141.
- Katz, C. (2001) Il capitalismo vagabondo e la necessità della riproduzione sociale. *Antipodo*, 33(4):709-728.
- Magradze, (2017) disponibile E. Tè, in [https://www.youtube.com/watch?v=Kor8kAKmKvQ&t=1572s&ab\\_channel=AleqsandreQeburia](https://www.youtube.com/watch?v=Kor8kAKmKvQ&t=1572s&ab_channel=AleqsandreQeburia).
- McDowell, L. (1997) *Capital culture: gender at work in the city*. Oxford: Blackwell.
- Mezzadra, S., Neilson, B. (2019) *La politica delle operazioni. Scavando il capitalismo contemporaneo*. Durham: Duke University Press
- Mitchell, T. (2002) *La regola degli esperti: Egitto, tecnopolitica, modernità*. Berkley: University of California Press.
- Peano, I. (2019) Logistica di genere: soggettività, biopolitica ed estrazione nelle filiere. *Into the Black Box*, disponibile <http://www.intotheblackbox.com/articoli/gendering-all'indirizzo:logistica/>.

*Eveline Gambino*

Polese, A., Rekhviashvili, L., Kovács, B. e Morris, J. (2018)

*L'informalità post-socialista: potere, agency e costruzione dell'extralegalità dalla bosnia alla cina.* New York: Routledge.

Thieme, TA (2018) L'economia frenetica: l'informalità, l'incertezza e le

geografie del tirare avanti. *Progressi nella geografia umana*, 42(4):529-548.

Tsing, A. (2000) Dentro l'economia delle apparenze. *Pubblico*

*Cultura*, 12(1):115-144.

Tsing, A. (2004) *Friction: un'etnografia della connessione globale.*

Princeton, New Jersey: Princeton University Press.

Zaloom, C. (2006) *Fuori dai box: commercianti e tecnologia da Chicago a*

*Londra.* Chicago: Università di Chicago Pres.

## **MOSTROSITÀ INSOSTENIBILI: MEGASHIP E LA MASCOLINITÀ DELLA SPECULATIVA MEGAPROGETTI<sup>1</sup>**

Charmaine CHUA

Dagli anni 2010, le più grandi compagnie di navigazione del mondo sono impegnate in una battaglia per il titolo di "nave più grande del mondo". Per prima nel 2013 è arrivata Maersk con le sue navi Triple-E, con una capacità massima di 18.000 TEU, navi più lunghe dell'Empire State Building dalla sua parte. Con compiacenza, Maersk ha acquistato il dominio web, worldlargestship.com, solo per scoprire meno di un anno dopo che era stato rilevato dal CSCL Globe, un colosso da 19.100 TEU lanciato da China Shipping Container Lines nel 2014. Poi è arrivata la MSC Oscar a 19.224 TEU, che ha mantenuto il titolo fino a quando Maersk non ha risposto, con nuove navi da 20.000 TEU. Infine, nel 2016, OOCL ha ordinato sei navi da 21.000 TEU - e questo, per ora, è dove stanno le cose, con OOCL Hong Kong che rivendica il titolo di prima nave a superare il marchio 21.000 TEU quando è stata consegnata nel 2017.

Se la mostruosa ambizione di queste compagnie di navigazione sembra una sorta di gioco maschilista - una ricerca di dominio sull'oceano in stile Torre di Babele - non saresti fuori strada. Ma c'è anche qualcos'altro in gioco: l'espansione assoluta delle infrastrutture logistiche produce una serie di crisi economiche politiche quando si fissano in paesaggi fisici, trasformando le fantasie logistiche di un flusso globale senza soluzione di continuità in logistiche

---

<sup>1</sup> Questo saggio è una revisione di un discorso originariamente tenuto al festival Sonic Acts, Amsterdam, febbraio 2017.

*Charmaine Chua*

incubi.

Ecco uno di quegli incubi: il 30 agosto 2016, senza che la maggior parte delle persone se ne accorgesse, una crisi globale senza precedenti si è verificata in mare e fuori dalla vista. L'espansione delle dimensioni delle navi ha portato sul mercato così tanta capacità di container senza accompagnare la crescita del commercio che le navi hanno iniziato a subire il peso dell'eccessiva speculazione. Sotto il peso di un debito di 5,4 miliardi di dollari, la più grande compagnia di navigazione della Corea del Sud – e la settima al mondo – Hanjin, ha presentato istanza di fallimento. Con i suoi beni congelati, 85 navi in Asia, Europa e Nord America si sono trovate bloccate o poste agli arresti, poiché i creditori si sono affrettati a sequestrare i beni che potevano salvare e i porti si sono rifiutati di consentire alle navi Hanjin di attraccare a causa dell'incertezza su chi avrebbe pagato i loro conti .

Ciò ha lasciato più di 80 enormi navi portacontainer, mezzo milione di container e merci per un valore di 14,5 miliardi di dollari - dall'elettronica Samsung ai mobili e al cibo - bloccate in mare. Mentre i rivenditori lottavano per ritirare la loro merce da queste navi, 3000 membri dell'equipaggio in tutto il mondo sono rimasti bloccati in mare, a cui è stato chiesto di razionare cibo, acqua e carburante a causa della diminuzione delle scorte. In alcuni porti, ai marinai è stato negato per mesi il diritto fondamentale di camminare sulla terraferma, vittime dirette di una più ampia crisi della catena di approvvigionamento.

Se l'espansione frettolosa delle mega navi suona anche intuitivamente come una pratica insostenibile, è mio obiettivo mostrare perché e come è diventata tale e, a sua volta, interrogare i legami tra espansione logistica, speculazioni sul futuro della crescita e il effetti dell'espansione infrastrutturale sulla disponibilità umana.

La domanda che cerco di porre non è principalmente di tipo causale, come "perché l'industria navale sembra darsi la zappa sui piedi costruendo navi sempre più grandi?" Piuttosto, potremmo porre una domanda più attenta alle forme di violenza tali

*Meganavi e la mascolinità dei megaprogetti speculativi*

i progetti comportano: quali sono gli effetti spaziali, sociali e politici della mostruosa scala di espansione infrastrutturale? E cosa ci dice la portata di questi progetti sull'imperativo del capitale di espandere l'accumulazione di valore attraverso la costruzione di uno spazio logistico globale?

Poiché le società investono eccessivamente nell'espansione della loro capacità di trasporto della flotta marittima, è richiesta anche un'altra forma di espansione infrastrutturale nell'adeguamento delle infrastrutture portuali, che sono spesso finanziate da tasse federali e municipali. Ciò significa che mentre la proprietà dei mezzi di circolazione viene privatizzata, i rischi di un investimento eccessivo vengono socializzati e finiscono per essere sopportati dalla società in generale in modi controversi e disomogenei. Piuttosto che seguire la logica economica neoclassica secondo cui le espansioni delle meganavi sono costruite sulla logica delle economie di scala, l'espansione delle infrastrutture private non può essere spiegata isolatamente dai cambiamenti più ampi nel modo in cui è organizzata l'economia logistica e nel modo in cui lo stato partecipa alla facilitazione della circolazione, la produzione e il consumo del capitale commerciale.

In quanto tale, questo saggio propone il seguente argomento: sia i progetti statali che quelli aziendali per espandere la scala delle infrastrutture logistiche sono scommesse materializzate sulla durata dell'accumulazione di capitale. Mentre il nesso stato-capitale cerca di costruire questo futuro duraturo, facilitando la riproduzione allargata del capitale attraverso la crescita dello spazio logistico globale, queste infrastrutture diventano oneri per il pubblico che fissa spazialmente spazi concreti di transito attraverso processi contestati e disomogenei di ridimensionamento e spoliazione. L'espansione dell'infrastruttura logistica deve essere intesa non solo in termini di sistema fisico di circolazione che consente, ma anche in termini di razionalità irrazionali che queste ossessioni per l'espansione mostruosa comportano.

Charmaine Chua

Interrogando la massiccia espansione delle meganavi in termini sia di logica finanziaria che spaziale, i sistemi materiali di approvvigionamento globale possono essere intesi non solo come infrastrutture durevoli - opere pubbliche che stimolano la crescita economica locale e globale - ma come insopportabili mostruosità che esprimono la violenza di circolazione globale attraverso una visione condivisa di un futuro capitalista, affermando il desiderio continuo di espansione aziendale a investimenti ipermascolinisti in termini di dimensioni e la "grandezza" dell'infrastruttura di trasporto globale.

#### **“È UNA CORSA AGLI ARMI ”: LOGICA NEOCLASSICA DI MONSTROUS ESPANSIONE**

A prima vista, le motivazioni economiche neoclassiche per il boom delle megaship sembrano avere un senso: dalla standardizzazione internazionale del container marittimo, le navi hanno cercato di aumentare le dimensioni per acquisire economie di scala. Come si vede nella Figura 1 sopra, le dimensioni delle navi si sono gradualmente ampliate dal primo viaggio transoceanico di *Encounter Bay* nel 1968. Mentre le più grandi navi di linea hanno sperimentato per decenni l'aumento delle loro capacità di carico, è stato solo con la crisi finanziaria globale del 2008 che le megaship furono prodotte in gran numero. Al culmine della crisi finanziaria, le tariffe di nolo (i costi degli slot per container trasportato) sono crollate insieme ai volumi del commercio globale (Morris 2015). Gli ordini di costruzione navale furono annullati a frotte, lasciando navi costruite a metà bloccate nei cantieri di tutta la Corea del Sud e della Cina. Quando finalmente gli ordini sono ripresi nel 2010 e nel 2011, le aziende sapevano che dovevano tagliare i costi. Spinte dalle deboli tariffe di nolo e dall'aumento dei costi del carburante, molte compagnie di navigazione hanno concluso che la soluzione più conveniente erano le megaship, che, aumentando il numero di container trasportati per nave, potevano ridurre i costi

*Meganavi e la mascolinità dei megaprogetti speculativi*

contenitore sfruttando le economie di scala. Le compagnie di navigazione più grandi che potevano permettersi questi costosi investimenti hanno iniziato a effettuare ordini all'ingrosso.<sup>2</sup> Maersk ha stabilito per prima la tendenza con 20 navi di classe Triple-E da 18.000 TEU, ordinate nel 2011. Due anni dopo, altre compagnie di navigazione hanno seguito l'esempio, opportunamente convinte di il vantaggio competitivo di questi colossi.

Costruire navi più grandi consente agli armatori di acquisire economie di scala nei costi del carburante e dell'equipaggio, consentendo loro di ridurre i costi unitari per container e ripristinare la redditività attraverso misure di risparmio sui costi. Se una singola mega-nave può ora trasportare ciò che prima richiedeva il trasporto di 3 navi, i costi del carburante possono essere ridotti fino al 50% e le dimensioni dell'equipaggio potrebbero essere ridotte di quasi la metà. Queste misure di riduzione dei costi sono state cruciali per le strategie di massimizzazione dei profitti delle linee di container più grandi come Maersk: da quando le loro navi super-post-panamax sono state lanciate, i loro costi di trasporto sono scesi da \$ 3108 per TEU nel 2011, a \$ 2630 oggi (Drewry Ricerca marittima 2014). In termini microeconomici, queste misure di risparmio sui costi consentono alle aziende più grandi di conquistare la quota di mercato della capacità globale dei container. Per i singoli vettori, quindi, la motivazione per ordinare navi più grandi, tecnologicamente più avanzate ed efficienti in termini di consumo di carburante si basa su dinamiche competitive a livello di impresa: più grandi sono le navi e maggiore è la proporzione della flotta che le compone, maggiore è la capacità per battere i concorrenti abbassando i costi degli slot. In base a tali calcoli, dal 2011 si è intensificata la corsa all'ordine di meganavi.

---

<sup>2</sup> Ad esempio, Hyundai Heavy Industries riferisce che dal 2010 ha costruito 82 navi di oltre 10.000 TEU, ma ha ricevuto ordini solo per cinque navi nella gamma di 5.000 TEU (Morris 2015).

*Charmaine Chua*

consegnate a varie compagnie entro la metà del 2019, affollando una flotta globale già ampia di megaship con più ordini di navi portacontainer ancora più grandi.

A livello di settore, questi calcoli iniziano rapidamente a incontrare problemi più ampi. Negli ultimi anni, le compagnie hanno fornito così tante navi che centinaia di navi giganti sono entrate in servizio contemporaneamente, rendendo difficile per i vettori far corrispondere la domanda con la crescente offerta. Dalla crisi finanziaria del 2008, i volumi commerciali non si sono ripresi a sufficienza e i ritorni sul capitale sono rimasti bassi, con il risultato che molte navi vuote attraversano l'oceano mentre sono piene di carichi molto inferiori a quelli previsti, con il risultato di ciò che il settore definisce "sovraccapacità" (Personale Dirigente Marittimo 2015).

La sovraccapacità rappresenta una sfida dal lato dell'offerta per l'industria marittima: con le navi che viaggiano piene solo a metà sulle rotte designate, i risparmi sui costi di carburante e slot per cui queste grandi navi sono state progettate sono in gran parte annullati, costringendo le compagnie a ridurre le tariffe di trasporto. Nel settembre 2015, le tariffe di nolo sono scese del 59% al minimo storico di una media di \$ 313 per container da venti piedi. Anche con questa concorrenza sui prezzi, gli armatori non sono riusciti a riempire le loro meganavi con il numero di container che giustificherebbe le loro previste economie di scala. Nel 2015, Maersk, la più grande compagnia di navigazione del mondo, ha registrato un calo di 600 milioni di dollari nelle previsioni di profitto per l'intero anno, avvicinandosi a un calo del 50% dei profitti rispetto al 2014.

Considerata in termini di industria più ampia, la corsa agli armamenti delle megaship inizia a incontrare le sue contraddizioni interne nella sua incapacità di raggiungere i risultati previsti. Secondo alcuni analisti, la bassa domanda di merci, i problemi di sovraccapacità e il conseguente restringimento dei margini di profitto hanno portato i primi quattro vettori a sostenere una perdita cumulativa di 3,5 miliardi di dollari nel 2017 (Milne 2018). Commer

*Meganavi e la mascolinità dei megaprogetti speculativi*

i volumi sono cresciuti a un ritmo talmente lento da non giustificare l'elevata spesa per le megaship. In effetti, l'eccesso di capacità ha solo esacerbato il problema della crescita lenta. Diversi analisti marittimi hanno sostenuto che i volumi degli scambi devono aumentare prima che il mercato delle linee di container continui ad essere invaso da navi mostruose. Con l'eccesso di capacità previsto per raggiungere l'8-10% entro il 2018, il più alto dalla crisi finanziaria del 2008, le previsioni degli analisti per il bilanciamento dei volumi commerciali sono state generalmente caute.

Nel risultato ideale rappresentato da queste linee di container, le navi sarebbero a pieno carico e circolano costantemente nell'oceano. Tuttavia, nel clima attuale, molte navi sono inattive e tenute fuori servizio all'ancora per un mese e oltre perché non c'è abbastanza volume per mettere in servizio le navi e sostenere i costi dell'equipaggio, del carburante e dell'attracco che ciò richiede. . Nel novembre 2015, la capacità cellulare dismessa segnalata ha quasi superato lo spartiacque di un milione di TEU: 263 navi portacontainer sono state segnalate inattive, per un totale di 934.700 TEU e che rappresentano il 4,7% della flotta globale totale. Le meganavi inattive evidenziano quanto sia diventata grave la situazione di eccesso di offerta. I vettori in genere si sforzano di mantenere attive le loro navi più grandi e quindi le risorse più costose; una meganave al minimo suggerisce che situazioni disperate hanno richiesto misure disperate.

I vettori si trovano quindi di fronte a un dilemma: senza utilizzare le navi più nuove e più grandi per ridurre i costi operativi, rischiano di perdere affari; ma investendo in una flotta all'avanguardia, esacerbano l'eccesso di offerta e gli scarsi guadagni del trasporto merci e ora stanno lottando per rimanere a galla. Come ha confidato un analista marittimo in un'intervista, "Inondare il mercato con capacità aggiuntiva è controintuitivo, e credo che tutte le compagnie di navigazione lo sappiano. Sfortunatamente, è diventato un caso di 'sei dannato se non lo fai, sei dannato se lo fai". Tutti stanno cercando di recuperare il ritardo" (Bill Hatch, personale

Charmaine Chua

intervista, 2015). A livello di impresa, le navi di linea rispondono quindi a un problema di sovraccapacità a livello di settore con una risposta tecnocratica basata sugli interessi personali di particolari parti interessate, piuttosto che sondare gli effetti sociali, materiali e politici a cascata che portano a sostenere la totalità delle relazioni capitaliste globali.

### **DESIDERI SPECULATIVE: MONSTER SHIPS COME FUTURE DUREVOLI**

Il processo attraverso il quale i capitalisti, come classe, investono in logiche di espansione assoluta con scarsa considerazione degli impatti strutturali più ampi richiede indagine. Gli esperti di spedizioni si affidano spesso a retoriche di sicurezza per indicare la loro fede e incertezza simultanee sul futuro continuo dell'accumulazione di capitale. In un settore in cui i calcoli dei costi ottimizzati sostengono il pensiero razionalista ed economicista, ho spesso scoperto nelle interviste con i dirigenti delle spedizioni che i desideri extra o addirittura non economici spesso giocavano un ruolo chiave nel processo decisionale.

Ad esempio, in un'intervista del 2015 con il progettista della rete Maersk Nils Madsen, ho insistito sulla questione di come l'ordinazione delle meganavi si basasse sulle proiezioni secondo cui sarebbero state riempite al 100% della capacità. "Come fai a sapere che le tue navi Triple-E alla fine saranno piene se l'economia globale è cattiva e i volumi commerciali non sono aumentati?"

Madsen ha risposto: "Beh, non lo sai. Tu speri. C'è un po' di speranza in esso. Certo, proviamo a leggere i numeri economici e, beh, l'economia mondiale sembra crescere, *qualunque cosa accada*. Se cresce del 2%, in linea di principio è necessario aumentare la flotta del 4% per far crescere l'azienda. Quindi, continuiamo a costruire navi più grandi" (Nils Madsen, intervista personale, 2015).

*Meganavi e la mascolinità dei megaprogetti speculativi*

Madsen non ha ammesso che la folle corsa alla costruzione di meganavi potrebbe essere la causa precisa e l'esacerbazione di una crisi marittima. Piuttosto, ha riconosciuto con orgoglio il fatto che Maersk ha continuamente stabilito il precedente per le navi più grandi del settore:

M: Vedrai che se ordiniamo la tripla E, presto tutti ordinano la tripla E.

C: Esatto. COSCO copiato, UAC copiato.

M: E, quando lo fanno, allora dobbiamo rispondere.

C: Ordinando più...

N: Di più, o più grande.

Nell'ottobre 2015, il CEO di Maersk, Nils Anderson, ha ribadito pubblicamente questa logica di concorrenza: "Non vogliamo che altre società ci scavalchino e siano più aggressive sugli investimenti, quindi difenderemo la nostra posizione di leader di mercato" (Ellyatt 2015). Tali logiche di difesa contro il "balzo in avanti" suggeriscono che il settore della logistica marittima, come molti altri, spesso giustifica i propri investimenti infrastrutturali in termini di decisioni a livello aziendale per difendersi dalla concorrenza del settore. Le proiezioni sulla crescita delle navi mega sono spesso fatte sulla base del mantenimento della quota di mercato e sul presupposto che i volumi commerciali continueranno a crescere. In questo modo, una componente fondamentale della logica dell'espansione delle meganavi è una scommessa speculativa sul futuro dell'accumulazione di capitale. Che l'espansione infrastrutturale sia spesso basata sulla crescita speculativa non è di per sé sorprendente. Tuttavia, i discorsi sulle grandi navi sono stati spesso arricchiti da metafore militari e sessuali. "È una corsa agli armamenti", diversi

*Charmaine Chua*

me lo hanno detto i professionisti del settore marittimo. Nils Madsen è andato su:

“Non fraintendetemi, è una corsa agli armamenti. Ma anche, e forse questo suona stupido, c'è anche l'orgoglio di avere il più grande.

E poi con un occholino disse:

“Voglio dire, dopotutto siamo uomini, giusto? Ci piace avere il più grande, sempre. Ecco come funziona!”

Carol Cohn ha rintracciato nel contesto degli intellettuali della difesa militare che i discorsi sulla strategia nucleare utilizzano spesso un linguaggio "teconostrategico" caratterizzato da "straordinaria astrazione e rimozione" dalle realtà militari e condito con sottotesto sessuale, o come dice lei, "uomini bianchi in legami che discutono della dimensione del missile" (Cohn 1987, 692). Lo stesso si potrebbe dire dei professionisti della navigazione - uomini bianchi, in cravatta, che non parlano di missili - ma di navi molto grandi - in porti molto profondi. Sporgendosi dall'altra parte del tavolo in un caffè in modo cospiratorio, Madsen ha spiegato la superiorità di Maersk in questo modo:

“Avremo sempre il più grande. Siamo in corsa per avere il mostro più impressionante. Ma ovviamente nel momento in cui annunci che stai ordinando un nuovo megaship, inizi una guerra. Stai dicendo [tira fuori la lingua e fa un verso di scherno]

'Ho il più grande ora! Sì! Mostrami le tue! Vieni e prendimi!  
Così ricominci una guerra"<sup>3</sup> .

Queste metafore sessuali giovanili fanno di più che rivelare le mascolinità performative insite nella cultura aziendale. Mentre tale posizionamento mascolinista opera indubbiamente come un asse strutturante della vita aziendale quotidiana, la retorica casuale della competizione mascolinista, se collegata all'espansione fisica delle megaship, mostra i legami tra mercati globali, prestazioni ipermascoline e desiderio espansionista. Le allusioni all'immaginario fallico e al dominio sessuale sono legate a investimenti speculativi nel continuo benessere del futuro capitalista, segnando le logiche extra-economiche inerenti al fascino logistico per la mostruosità e la scala infrastrutturale.

Il linguaggio dei mostri coglie la tensione in cui decisioni che all'inizio sembrano razionali, ordinate e calcolatrici si scontrano con il caso, la fortuna e il mistero. Come nota David McNally nel suo libro sulla centralità del mostruoso come metafora strategico-teorica del capitalismo globale, "l'idea che qualcosa di mostruoso sia all'opera nelle operazioni del capitalismo globale non è mai lontana dalla superficie oggi" (McNally 2010: 9). L'etimologia del mostro deriva dal latino *monere* (ammonire). Tra le altre cose, sostiene McNally, "i mostri sono avvertimenti - non solo di ciò che potrebbe accadere ma anche di ciò che sta già *accadendo*" (*ibid*). Gordon e Gordon notano allo stesso modo che la paura e l'incertezza accompagnano le metafore dei mostri perché sono spesso impiegate di fronte al disastro. I mostri "sono forieri di cose che non vogliamo affrontare, di catastrofi"

---

<sup>3</sup> Madsen, intervista personale

Charmaine Chua

(McNally 2009:10).

Poco dopo la crisi finanziaria del 2008, il giornalista Matt Taibbi ha notoriamente descritto Goldman Sachs come "un grande calamaro vampiro, avvolto attorno al volto dell'umanità, che inesorabilmente confonde il suo imbuto di sangue in tutto ciò che puzza di denaro" (Taibbi 2010). L'idea che qualcosa di mostruoso sia all'opera nelle operazioni del capitalismo globale non è quindi mai lontana dalla superficie oggi.

Potremmo quindi interpretare la meganave come un mostro che esprime sia il fascino per il grandioso, sia la paura per il futuro speculativo che verrà. Il fascino e la paura simultanei del capitale mostruoso diventano evidenti anche in una rapida indagine sulla reazione dell'industria navale alle meganavi. I professionisti della navigazione che esibiscono un fascino per le espansioni perpetue delle scale delle meganavi esprimono un immaginario sociale contemporaneo in cui le navi mostruose suscitano simultaneamente un misto di paura e fascino tra ciò che è conoscibile e ciò che non lo è, o come dice McNally, "il ruolo della creazione umana nel processo dell'economia in particolare e della scienza più in generale, e l'ansia indotta dall'impossibilità di esorcizzare l'ignoto - economico o altro» (McNally 2009: 10).

Lo stesso Marx ha intuito questo carattere gotico del capitalismo attraverso l'uso del mostruoso come metafora. Nei *Grundrisse*, Marx spiega: "il capitale pone la permanenza del valore (in una certa misura) incarnandosi nelle merci effimere e assumendone la forma, ma allo stesso tempo modificandole altrettanto costantemente; alterna la sua forma eterna nel denaro e la sua forma transitoria nelle merci; ... Ma il capitale ottiene questa capacità solo risucchiando costantemente lavoro vivo come sua anima, simile a un vampiro" (1973: 646). Come Jack Halberstam

*Meganavi e la mascolinità dei megaprogetti speculativi*

osserva, Marx qui descrive il sistema economico in cui viviamo, il capitalismo, come gotico “nella sua capacità di trasferire la materia in merce, la merce in valore e il valore in capitalismo” (Halberstam 2013:103).

Così, mentre l'accumulazione di capitale vampirico e succhiasangue può essere il desiderio principale all'opera nella frenesia delle meganavi dell'industria navale, le logiche della concorrenza di mercato spesso inciampano oltre il limite del razionale, basandosi su categorie di speranza, rischio e speculazione per giustificare spesso apparentemente forme autocontraddittorie e irresponsabili di decisioni economiche.

Attingendo da queste intuizioni che la mostruosità è sempre legata a processi di creazione di plusvalore, la costruzione di navi mostruose rappresenta una forma di costruzione infrastrutturale speculativa che mostra un desiderio non solo di quote di mercato, ma anche di padronanza e controllo dell'intera architettura del capitalismo globale. La 'corsa agli armamenti' delle meganavi diventa mostruosa proprio nel punto in cui varca la soglia dell'esagerazione economica, diventando insensibile alle misurate valutazioni di crescita calcolabile su cui si costruiscono le logiche economiche neoclassiche.

Questi esempi di mostruosità rivelano lo stratagemma alla base dell'espansione infrastrutturale: piuttosto che essere sistemi tecnici per l'approvvigionamento collettivo di beni di prima necessità e bisogni per le società umane – come suggerisce il predecessore terminologico delle infrastrutture "lavori pubblici" – le infrastrutture logistiche oggi sono più che altro proiezioni monumentali della durabilità del futuro del capitalismo. Tuttavia, gli investimenti aziendali e statali nelle infrastrutture logistiche sono diventati ugualmente spettacoli di fallimento e collasso del mercato, manifestati in modo vivido nel 2016 dal fallimento della spedizione Hanjin e dalle diffuse preoccupazioni del settore marittimo per la sovraccapacità. Questi momenti di fallimento indicano un mercato

*Charmaine Chua*

ambiente in cui la natura *anticipatrice* degli esercizi di conquista del mercato e di costruzione della nazione diventa un bene in sé. Come suggerisce Nicole Grove, gli sforzi per "interrompere" i mercati attraverso questi gesti anticipatori rendono gli stessi atti di speculazione "i segni del 'successo' piuttosto che qualsiasi mezzo per un fine (Grove di prossima pubblicazione)".

L'attaccamento maschilista del futuro anticipato all'infrastruttura logistica è quindi una prova di qualcosa di più del periodico consolidamento del mercato o del fallimento dei regimi fiscali nazionali nel mantenere a galla le imprese logistiche. Come sostiene Timothy Mitchell, "riflettono anche un mondo contemporaneo in cui le infrastrutture finanziarie consentono all'accumulazione di capitale di aggirare il lavoro di costruzione di strutture durevoli o produttive per la vita collettiva" (Mitchell 2014: 437). Poiché il capitale è stato attirato in grandi infrastrutture, confluisce in progetti che indeboliscono piuttosto che migliorare le possibilità per la vita collettiva futura: in oleodotti per le esportazioni di petrolio, grattacieli condominiali, aeroporti privatizzati e campi di fracking. Inoltre, queste infrastrutture fisse, immobili e di grandi dimensioni, di dimensioni sempre più massicce in quanto mirano a servire volumi maggiori di container in arrivo nel porto, estendono l'infrastruttura fissa di distribuzione - e l'inquinamento, il rumore e l'espansione spaziale associati che comportano nella loro costruzione - in modo disomogeneo in tutta la città, spostando efficacemente i costi e socializzando i rischi sulla società (Li 2009).

La durabilità promessa dalle infrastrutture di trasporto riflette quindi una corrispondente fragilità speculativa. Qui, potremmo seguire Timothy Mitchell nel riflettere sulla natura "durevole ma fragile" dell'infrastruttura. Per Mitchell, le moderne infrastrutture hanno dato vita al potere aziendale contenendo la promessa di flussi di reddito che il capitale fisso di lunga durata di attrezzature e sistemi tecnici sembrava garantire:

*Meganavi e la mascolinità dei megaprogetti speculativi*

“Il capitale finanziario si è espanso in un futuro costruito sulla nuova durata delle infrastrutture, caricando la sua fragile documentazione cartacea di promesse finanziarie con la durabilità del ferro, dell'acciaio, del rame, del piombo e del cemento attraverso cui ora viveva. Il capitale si è ingrossato attraverso la scala e la longevità delle griglie materiali della vita collettiva moderna, e poi ha scambiato l'aspettativa di questo reddito futuro vendendo azioni speculative nel presente” (2014: 438).

Questo è un altro modo per affermare l'intuizione di Marx secondo cui, contrariamente a una celebrazione schumpeteriana della distruzione creativa in cui innovazioni successive modellano le varie epoche della modernità, il capitale fisso investito in infrastrutture e macchinari pesanti è destinato a incontrare contraddizioni man mano che il tasso di profitto in calo supera la capacità di quel capitale irrecuperabile di restituire il plusvalore in esso investito.

Ciò che sottolinea l'intuizione di Mitchell, oltre a quella di Marx, è che l'apparente longevità dell'infrastruttura è venduta come una promessa di guadagni futuri. La sua durabilità non è solo una responsabilità - vale a dire, il fatto che il capitale sia legato a oggetti particolari e bloccato sul posto non è solo un *problema* di capitale fisso che il capitalista deve superare - esprime anche una fede implicita nel continuo rinnovamento del futuro del capitale. In questo modo, intendere l'espansione infrastrutturale come “una promessa di durabilità materiale in un mondo cartaceo altrimenti 'fragile'” collega le relazioni tra capitale fisso materiale e speculazione finanziaria (Mitchell 2014).

Sottolineare la relazione tra il mondo apparentemente immateriale della finanziarizzazione e la durabilità materiale dei mondi che costruiamo, tracciati in termini di modalità molto particolari di ingegneria, costruzione e pianificazione impresse nello spazio, significa interrogarsi sulla relazione tra futuro e presente. Come

Charmaine Chua

Mitchell illustra, durabilità significa che il valore dell'impresa "non risiede nell'acciaio o nel cemento che viene costruito, ma il valore risiede nel flusso di entrate che viene scontato per riflettere l'incertezza e venduto nel presente sotto forma di azioni o obbligazioni in molte altre forme" (Mitchell 2014). Le infrastrutture durevoli non sono (o non sempre) come potrebbero suggerire Adam Smith e gli urbanisti, opere pubbliche che stimolano lo sviluppo economico locale. Piuttosto, sono materialità concrete che esibiscono qualità di durabilità, da cui si crea una scommessa finanziaria sul futuro che si riflette nel presente attraverso qualità di speculazione e incertezza.

## CONCLUSIONE

In questo saggio ho sostenuto che gli atti mostruosi di espansione infrastrutturale non sono mai basati semplicemente sulle razionalità del mercato. Se i monumentali incrementi di scala dei sistemi logistici ipermoderni sono sforzi per rinnovare l'accumulazione di capitale estendendo il potere delle catene di approvvigionamento in tutto il mondo, queste rivendicazioni su un futuro capitalista si sposano con sogni e desideri affettivi, in cui certi investimenti nelle concezioni maschiliste di la crescita circola attraverso la cultura aziendale e attraverso progetti globali di espansione logistica. Questo legame tra le proiezioni maschiliste del potere e gli sforzi espansionistici aziendali collega le idee, i valori e gli affetti che guidano i progetti infrastrutturali agli stessi investimenti materiali.

È importante sottolineare, tuttavia, che le infrastrutture materiali non sono sistemi decisamente immutabili. Lauren Berlant ha scritto che l'infrastruttura non è *identica* al sistema o alla struttura, come li vediamo attualmente, ma che l'infrastruttura è definita dal movimento o dal modello della forma sociale. L'infrastruttura è in lei

*Meganavi e la mascolinità dei megaprogetti speculativi*

parole, «la mediazione vivente di ciò che organizza la vita: il mondo vitale della struttura» (2016, 393). Se gli attuali mondi vitali di infrastrutture mostruose sono i calamari vampiro che ci succhiano la vita attraverso prigioni, condutture, mega-navi ed espropriazione terraformata, è sempre più urgente rifiutarci di normalizzare la durata del capitale mostruoso e chiedere invece come potremmo organizzare infrastrutture durevoli e collettive che ci leghino – non alle bugie del capitale, ma a possibilità alternative per le relazioni che sostengono il mondo. Oppure – come hanno affermato gli organizzatori del blocco del porto di Oakland nel 2011: *It is to Block their world* – per scatenare il nostro.

## RIFERIMENTI

- Berlant, L. (2016) I beni comuni: infrastrutture per tempi difficili. *Ambiente e Pianificazione D: Società e Spazio*. 34(3):393-419.
- Kohn, Carol. (1987) Sesso e morte nel mondo degli intellettuali della difesa. *Segni* 12(4).
- Dynamar. (2015) *Commercio di container est-ovest: il parco giochi delle alleanze*, Dynamar, Alkmaar, Paesi Bassi.
- Ellyatt, Holly. (2015) "Non vogliamo che gli altri ci scavalchino": CEO di Maersk. *CNBC*. 16 ottobre, disponibile su: <https://www.cnb.com/2015/10/16/we-dont-want-others-to-leapfrog-us-maersk-ceo.html>.
- Halberstam, JJ (2013) *Gaga Feminism: Sex, Gender, and the End of Normal (Queer Ideas/Queer Action)*. Boston: Beacon Press.
- Forum internazionale dei trasporti. (2015) *L'impatto delle mega navi: analisi politica caso-specifica*. Disponibile su: <https://www.itf->

Charmaine Chua

[oecd.org/sites/default/files/docs/15cspa\\_mega-ships.pdf](http://oecd.org/sites/default/files/docs/15cspa_mega-ships.pdf).

Li, M. (2009) *L'ascesa della Cina e la fine dell'economia mondiale capitalista*. Londra: Pluto Press e Monthly Review Press.

Personale esecutivo marittimo. (2015) Mentalità da gregge di mega-navi. *L'esecutivo marittimo*. 9 febbraio, disponibile su: <https://www.maritime-herd.com/article/mega-ship-herd-mentality#gs.kXyh8fA>.

Marx, Carlo. (1973) *Planimetrie*. Londra: libri sui pinguini. Trans. Martin Nicolaus.

McNally, D. (2010) *Mostri del mercato: zombi, vampiri e capitalismo globale*. Chicago: libri di Haymarket.

Milne, R. (2018) Maersk manca le previsioni sugli utili poiché la crescita del commercio globale rallenta. *Financial Times.Com* 9 febbraio, disponibile su: <https://www.ft.com/content/89200c9e-0d7d-11e8-8eb7-42f857ea9f09>.

Mitchell, Timoteo. (2014). Introduzione: La vita delle infrastrutture. *Studi comparativi su Asia meridionale, Africa e Medio Oriente* 34 (3): 437-439.

Morris, DZ (2015) Perché le meganavi dominano improvvisamente l'industria delle spedizioni marittime. *Fortune*, 2 febbraio, disponibile su: <http://fortune.com/2015/02/02/biggest-container-shipping/>.

Taibbi, M. (2010) La grande macchina delle bolle americana. *Rotolamento Pietra*. aprile disponibile 5, in: <https://www.rollingstone.com/politics/news/the-great-american-bubble-machine-20100405>.

## VASI

Emilia WEBER

Ho sentito parlare per la prima volta dell'organizzazione olandese pro-choice *Women on the Waves* guardando il documentario *Vessel* di Diana Whitten nel 2014. Questo è stato durante il mio risveglio femminista quando ho iniziato l'ingenuo ma necessario rito di passaggio che collegava i punti tra la letteratura femminista che stavo leggendo e il mondo intorno a me. È stato l'anno in cui ho letto Federici e ho co-organizzato un Ladyfest con un gruppo di amiche da cui ho imparato e continuo a imparare molto. Ricordo di aver guardato il film e poi di aver inviato un'e-mail a un elenco di persone incoraggiandole a fare lo stesso - deve essermi piaciuto molto, perché ricordo distintamente di aver scommesso con chi l'avevo condiviso, mettendo in cc persone al di fuori della mia cerchia di persone più vicine amici, rischiando un giudizio silenzioso sul mio gusto.

Nel 2017, il 42% delle persone in età riproduttiva vive in paesi con leggi restrittive sull'aborto (Singh et al. 2018). Nel 2003 l'Organizzazione Mondiale della Sanità ha stimato che ogni 8 minuti qualcuno nel mondo muore per complicazioni derivanti da un aborto non sicuro (Organizzazione Mondiale della Sanità 2007). Nel 1999, Rebecca Gomperts, una dottoressa su una nave di Greenpeace, ha chiesto a un amico di progettare una clinica ginecologica mobile, che lei e un team hanno poi caricato su una barca immatricolata in Olanda e, su invito di attivisti locali pro-choice, salpata verso paesi in cui l'aborto è criminalizzato, o almeno molto difficile da raggiungere. In porto, l'organizzazione *Women on the Waves* offre workshop legali e medici. Prendono anche persone che cercano di abortire e le portano in acque internazionali, nella maggior parte dei casi a 12 miglia dalla costa. Sulla via del mare offrono ecografie e consulenza riproduttiva e, una volta fuori dalla nazione

*Emilia Webber*

acque territoriali, un medico a bordo fornirà un aborto non chirurgico.



**Una clinica portatile a bordo del Borndiep, 2004 (Women on the Waves)**

Osserviamo la nave Aurora, dal nome della dea romana che vola nel cielo annunciando l'alba, traghettare le persone nel Baltico, a 12 miglia dalla costa della Polonia. Una volta lì, una telecamera oscillante filma le mani di qualcuno mentre leggono le coordinate della nave. Fuori campo una voce dice: "Siamo in acque internazionali, e se vuoi interrompere la gravidanza, ho una pillola per te".

\*

La riproduzione è spaziale; fa parte dei processi di formazione dello stato. E poiché la gravidanza e la formazione della famiglia sono alla base del territorio politico, è quindi supervisionato dallo stato. Come politico

*Navi*

sottolineano i geografi, neonati e corpi riproduttivi sono coinvolti in progetti geopolitici, sia per gestire le dimensioni di una forza lavoro, sia in nome della protezione xenofoba contro il cambiamento demografico (Calkin 2019). L'aborto, quindi, è anche spaziale. I rispettivi stati controllano dove e quando gli aborti possono essere eseguiti: in molti casi solo in una clinica e con il permesso di un medico. In altri, gli aborti sono illegali ma, se viaggi all'estero per riceverne uno, non verrai criminalizzato al tuo ritorno. Altrove sono completamente vietati.

La strategia di resistenza di Women on the Waves è anche spaziale: approfittano delle pluralità legali dello spazio oceanico per rivelare i limiti dello stato e, all'interno di una scappatoia legale, creano uno spazio temporaneo autonomo dove possono aver luogo gli aborti. Sebbene Gomperts inizialmente intendesse la clinica mobile come un'opzione a lungo termine per la consegna di aborti, la domanda è troppo alta per essere praticamente soddisfatta in questo modo, quindi il progetto funziona in parte come una campagna mediatica di sensibilizzazione sulle leggi restrittive sull'aborto e sulle conseguenze dell'aborto illegale. Ma l'azione non è solo simbolica. Sebbene si sia scritto molto sul ruolo spesso importante che l'immaginazione deve svolgere nel prefigurare mondi diversi e futuri alternativi, mi piace il modo in cui questa azione crea materialmente il mondo che vuole offrire, producendo le condizioni che desidera, anche se lo spazio alla fine svanisce

\*

Quando mi ritrovo ad adorare consapevolmente qualcuno, penso a Patricia Arquette nella scena finale di *True Romance* che guida contro il tramonto, ripetendo: "Sei così cool, sei così cool, sei così cool", accompagnata da Hans Zimmer si gonfia. Questo è il tipo di sensazione che Rebecca Gomperts provoca in me. C'è qualcosa del pirata in lei, nel lignaggio di Sayyida al-Hurra,

Emilia Webber

Anne Bonny: sfida le aspettative, si scaglia contro l'ingiustizia, fuma e beve sulla sua nave, compie aborti di fronte alla violenza patriarcale. La mia cotta per lei mi ricorda l'attenzione raccolta da Pia Klemp e Carola Rackete, entrambi capitani di navi arrestati per aver prelevato migranti nel Mar Mediterraneo. Non credo che i loro sacrifici o risultati, o quelli di Gomperts, debbano essere sminuiti, ma il modo in cui metto "il soccorritore" al centro della scena non mi sembra del tutto corretto.



Mary Read e Anne Bonny in Una storia generale dei pirati, 1724 (Newberry Biblioteca)

## Navi

Invece potrebbe essere utile pensare di più a come vivevano effettivamente le comunità di pirati. Come Linebaugh e Rediker documentano in *The Many Headed Hydra*, i pirati del 17° e 18° secolo erano spesso fuorilegge della società, persone per le quali il sistema non funzionava, persone alla disperata ricerca di un impiego, in fuga dalla legge, schiavi in fuga, prostitute, disertori dalla guerra (Linebaugh e Rediker 2012). Insieme, questi radicali praticavano l'"idrarquia insorgente", creando spazi sulle navi dove si governavano come democrazie limitate usando il codice dei pirati che prevedeva la divisione equa del bottino, la distribuzione della giustizia e il mantenimento di un ordine sociale multirazziale, sfidando così direttamente lo sviluppo del capitalismo e commercio internazionale.

Rivedo *Vessel* e mi colpisce il fatto che lo spazio della nave non sia creato solo dagli attributi architettonici della nave e della clinica stessa, o esclusivamente dalla visione di Gomperts, ma anche dalle persone a bordo (Lefebvre 1991). C'è una scena nel documentario in cui i gruppi antiabortisti a terra affermano di voler rilasciare foto e nomi di coloro che accedono alla nave. In risposta, un folto gruppo di attivisti locali, tutti con occhiali scuri e copricapo, si riunisce sul molo e si imbarca insieme sulla nave, rendendo deliberatamente poco chiaro chi sia un volontario e chi stia cercando aiuto. La bellezza non è nell'unico visionario spavaldo che viene in soccorso di chi cerca l'aborto, ma nella comunità anonima che si prende cura l'una dell'altra e così facendo crea uno spazio di solidarietà in mare. Come i pirati, in questo sistema si rovesciano i padroni repressivi, si alza bandiera nera, si forgia un nuovo modo di stare insieme.

*Emilia Webber*

Nei secoli XVII e XVIII si verificarono spesso ribellioni e rivolte nei porti e nei porti quando i marinai si vendicarono contro i loro datori di lavoro. Nell'ultimo anno ho intervistato persone che hanno preso parte alla serrata dei Dockers di Liverpool. Nel 1995 i portuali si rifiutarono di oltrepassare un picchetto che includeva i loro figli e nipoti licenziati da un subappaltatore della compagnia principale del porto. Come punizione per essersi rifiutati di oltrepassare il picchetto, si sono ritrovati licenziati e il giorno dopo il loro lavoro è stato pubblicizzato. Successivamente hanno avviato una controversia con i loro datori di lavoro che è durata fino al 1998.

Una delle azioni più spettacolari legate al contenzioso ha riguardato uno sciopero internazionale in solidarietà con i lavoratori portuali di Liverpool: il 20 gennaio 1997 portuali in 27 paesi e 105 porti hanno interrotto illegalmente il lavoro. Fermi i porti di tutta la costa occidentale americana, i 40mila portuali in Giappone, Sydney e tutti i porti del Sudafrica che hanno chiuso "in solidarietà con i portuali di Liverpool che ci sono stati accanto negli anni dell'apartheid". Siamo portati a credere che le merci circolino in modo fluido e senza attriti, ma questa è una fantasia.

Il capitalismo coinvolge le persone e la connettività è in costante tensione con la possibilità di interruzione. Amo l'immagine delle navi cariche di merci che solcano gli oceani del mondo, impossibilitate ad attraccare, chiara dimostrazione di quanto sia importante il lavoro del lavoratore. Uno sciopero, una sospensione del lavoro, potrebbe essere pensato come una cessazione, una cessazione, un aborto del lavoro, ma questa sospensione è generativa, produce nuovi modi di relazionarsi, di pensare e di stare insieme.

\*

Rebecca Gomperts viene intervistata dalla stampa in Irlanda, un giornalista le chiede se ha mai abortito. È incazzata

## Navi

che il giornalista ci sta inserendo la biografia: "Sai, non penso che sia una domanda appropriata perché ci sono 45 milioni di aborti che si verificano ogni anno, non c'è intervento medico che sia stato fatto più dell'aborto". Il giornalista tenta quindi di giustificare la loro domanda, borbottando qualcosa sull'esperienza personale prima che Gomperts li fermi: "No, non provarci, è troppo facile. Voglio dire, hai intenzione di chiedere a qualcuno che lavora per Amnesty International se è stato torturato? Dai, non è questo il problema. La questione è: le donne hanno davvero i diritti umani fondamentali per poter decidere cosa sta succedendo con il proprio corpo?".

Successivamente, il ministro della difesa portoghese vieta alla nave Women on Waves di entrare nelle acque nazionali portoghesi, sostenendo che rappresenta un grave rischio per la sicurezza nazionale. Due navi da guerra portoghesi equipaggiate con tre cannoni e due lanciasiluri vengono inviate a monitorare la barca Women on Waves mentre galleggia in acque internazionali. Non avendo modo di coinvolgere le persone, Gomperts partecipa a un programma di chat televisivo in diretta portoghese in cui mostra un pacchetto di medicinali acquistati da una farmacia locale che contiene Misoprostolo e descrive il modo più sicuro per acquistarlo e prenderlo, nonostante l'aborto sia illegale in Portogallo al momento. Visibilmente infastidita dal commentatore conservatore con cui è stata accoppiata, dice al pubblico che ha già avuto un aborto, che ora è incinta, che è felice di avere la scelta di continuare la gravidanza e felice di aver avuto la scelta per terminarne uno quando necessario.

Nel backstage vediamo l'ospite del programma televisivo che chiacchiera con Gomperts. L'ospite si congratula con Gomperts e condivide che ha un figlio. "È così bello, è molto bello", risponde Gomperts sorridendo, "...se lo si vuole, è delizioso".

\*

*Emilia Webber*

C'è una canzone popolare della Northumbria che ho ascoltato molto l'anno scorso durante la gravidanza, "When the Boat Comes In". La versione di Nic Jones "Dance to Your Daddy" è bellissima, ma preferisco i testi più vecchi. Guardo un video lo-fi su YouTube del cantante folk Bob Fox che lo esegue in cui lo descrive come una canzone "dandlin", tradizionalmente cantata dai nonni quando fanno dandlin (spingono) il loro nipotino sulle ginocchia.

Avrai un pesce su un  
piattino, avrai un pesce  
quando la barca arriverà.

Non ho mai veramente districato se ho identificato il "pesce" nella canzone come il feto che alla fine avrei incontrato, o se ero commosso dall'idea di nutrire e nutrire il feto durante la gravidanza e nella loro vita. Penso che i sentimenti coesistano, mescolati all'ansia di non raggiungere i conteggi settimanali di porzioni di pesce azzurro lo stato raccomandato per il benessere del nascituro.

E ben remi la chiglia che porta  
il pane ai bambini.

Quando quella gravidanza si è conclusa prematuramente a tre mesi in un pasticcio traumatico viscerale, nei giorni e nelle settimane che seguirono mi sono trovato di fronte a un vuoto di spiegazioni: lo stato che era stato temporaneamente interessato al mio benessere mi ha rapidamente abbandonato. Ho cercato negli occhi dei dottori spiegazioni nascoste mentre si stringevano nelle spalle dicendomi che era una di quelle cose, una su tre. Ho passato le serate a scorrere i thread nelle chat room, il

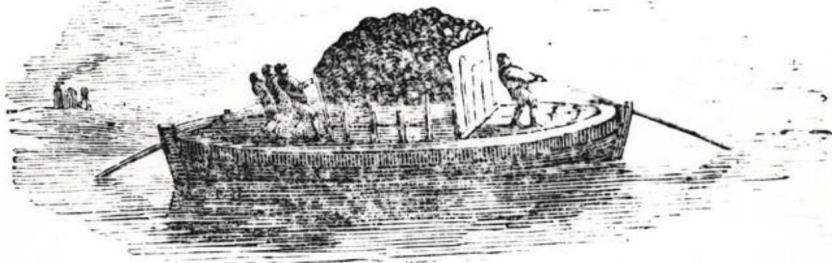
## *Navi*

commenta le sezioni sotto gli articoli, perlustrando gli spazi comuni dei giorni nostri dove si conservano e si tramandano i saperi popolari, cercando di capire. In assenza di un ragionamento medico, la mia mente avrebbe fornito la sua crudele spiegazione: avevo remato piuttosto male su questa chiglia, fallendo in modo spettacolare nel nutrire i miei prodotti in qualsiasi modo compatibile con la vita. Nel 18° secolo i naufragi venivano definiti aborti spontanei (Lambert-Beatty 2008). Ero una cattiva barca, una cattiva casa.

Spesso mi ritrovo sorpreso a cantare le parole sbagliate di "When the Boat Comes In", il pesce cambia strofa in strofa: il pesce si trasforma in eglefino, si trasforma in sgombro, in gonfio, in salmone. Bob Fox spiega che la canzone è una metafora delle persone del nord-est mal sfruttate dai loro capi, che sperano sempre che un giorno le loro fortune cambino: aspettando l'arrivo della flotta peschereccia, sperano che invece delle solite aringhe otterrai qualcosa di meglio.

"Beh, può la chiglia remare" si riferisce a una canzone sugli uomini della chiglia di Tyne and Wear, un gruppo di lavoratori nel 1600 che remavano le chiglie di Tyne, grandi barche goffe che trasportavano carbone dalle rive dei fiumi poco profondi alle navi carboniere in attesa. Guidare il carico attorno a banchi di sabbia e relitti nell'acqua e scaricarlo a mano sulle navi mentre entrambe le barche si alzavano e si abbassavano nelle letali onde di marea alla foce del fiume, richiedevano abilità uniche e conoscenza locale. Gli Hostmen di Newcastle upon Tyne, uomini d'affari che controllavano l'esportazione di carbone dal fiume Tyne, iniziarono a sovraccaricare le barche con sempre più carbone, spingendo gli uomini della chiglia a intraprendere una serie di scioperi. Alcuni storici affermano che gli uomini della chiglia avevano uno dei primi sindacati.

Emilia Webber



Una barca a chiglia sul Tyne (Biblioteche di Newcastle)

Da bambini, quando uno dei nostri animali domestici moriva, io e i miei fratelli decoravamo la loro casa con i loro snack, fiori e lumini preferiti e li portavamo giù al Tamigi vicino all'appartamento in cui vivevamo a Brentford e li mettevamo a galla, nel Valhalla, sporcando il fiume con gabbie per criceti e ciotole per pesci. C'era un brivido nel guardare le luci rimbalzare nel fiume scuro e lucido prima che le perdessimo di vista. Nelle settimane successive all'aborto sognavo di essermi inavvertitamente seduto e schiacciato piccole creature: gattini, criceti.

\*

HMS Maidstone, ancorata a Belfast Lough nel 1971-1972 è stata utilizzata come nave prigione durante l'operazione Demetrius, un'operazione

## *Navi*

ciò ha comportato l'arresto e l'internamento da parte dell'esercito britannico di 342 persone sospettate di essere coinvolte in massa nell'IRA, molte delle quali è emerso che non avevano alcun legame con l'organizzazione. Nel 1972 sette internati dell'IRA fuggirono dalla nave prigione nuotando fino a riva. In preparazione sono riusciti a seminare dissenso tra i due gruppi di guardiani sulla nave, incoraggiando quelli dell'Irlanda del Nord a essere meno diligenti poiché i loro colleghi inglesi venivano pagati 40 sterline in più di loro. Preoccupati che ci fossero grovigli di filo spinato sott'acqua accanto alla nave, iniziarono a nutrire una foca e osservarono dove poteva nuotare liberamente accanto alla barca, e passarono ore a imparare il movimento delle correnti osservando come i rifiuti venivano trasportati nel lago. La notte della fuga si sono spalmati di lucido da stivali e burro e sono scesi in acqua, riuscendo a nuotare fino a riva, guidare un autobus locale parcheggiato nel porto fino al centro di Belfast, e da lì si sono recati a Dublino dove hanno tenuto un conferenza stampa.

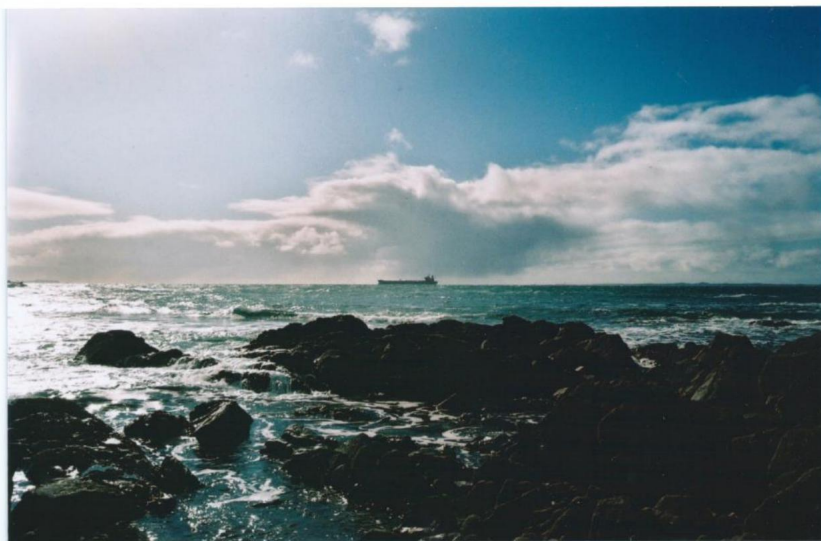
Sebbene l'aborto sia stato depenalizzato in Irlanda del Nord lo scorso anno, il 1° aprile 2020 il ministero della salute regionale ha mancato una scadenza per iniziare a fornire l'aborto proprio mentre la pandemia di Covid ha colpito. Le uniche cliniche per aborti finanziate con fondi pubblici aperte a persone provenienti dall'Irlanda del Nord si trovano a Manchester e Liverpool, ma durante il blocco non erano disponibili voli diretti.

## **RINGRAZIAMENTI**

Grazie a Tom Betteridge, Evelina Gambino, Rob Kiely e Nisha Ramayya per le conversazioni su pirati, logistica, navi e grembi. Grazie anche a Helen Charman di MAP per aver commissionato per la prima volta questo pezzo per TENANCY, una presentazione del progetto

*Emilia Webber*

nuovo lavoro considerando cosa significa occupare da qualche parte - o qualcosa - temporaneamente.



## **RIFERIMENTI**

- Calkin, S. (2019) Verso una geografia politica dell'aborto. *Geografia politica*, 69:22-29.
- Lambert-Beatty, C. (2008) Dodici miglia: confini del nuovo Arte/attivismo. *Segni*, 33(2)-309-327.
- Lefebvre, H; trans. D. Nicholson-Smith (1991) *La produzione dello spazio*, Oxford: Blackwell.

*Navi*

Linebaugh, P. e Rediker, M. (2012) *The Many-Headed Hydra: La storia nascosta dell'Atlantico rivoluzionario*. Londra: Verso.

Singh, S., et al. (2018) *Aborto in tutto il mondo 2017: Progresso irregolare e accesso ineguale*, New York: Guttmacher Institute.

Organizzazione mondiale della sanità (2007) *Aborto non sicuro: stime globali e regionali dell'incidenza dell'aborto non sicuro e della mortalità associata nel 2003* 5a ed. Ginevra: Organizzazione Mondiale della Sanità.

*Emilia Webber*

## EPILOGO

Debora COWEN

Questa raccolta offre un intervento inestimabile nel dare priorità agli impegni femministi con la logistica. Raccoglie contributi che affrontano il genere e le catene di approvvigionamento in modi creativi e avvincenti. Alcuni affrontano l'organizzazione di genere e razzializzata del lavoro all'interno delle catene di approvvigionamento in contesti geografici specifici, mentre altri sottolineano l'articolazione del nazionalismo e del mascolinismo con investimenti nelle infrastrutture logistiche. I contributi esplorano come le mascolinità vengono coltivate, difese e trasformate in modo tale da legare i lavoratori a modalità di dominio e sfruttamento. Altrove, gli autori interrogano il ruolo del discorso maschilista e delle metafore eteropatriarcali del dominio sessuale nell'avanzare megaprogetti logistici e futuri capitalisti più ampi. Un contributo finale e distinto offre un affascinante confronto con la logistica della giurisdizione marittima strategicamente guidata dalle organizzatrici femministe verso un progetto di libertà riproduttiva, in ciò che Weber definisce "idrarchia insorgente".

Le molteplici linee di fuga aperte attraverso il testo, infatti, superano i paradigmi, le relazioni e le tradizioni maschiliste che in effetti dominano il lavoro mainstream e il lavoro sulla logistica. I modi patriarcali di abitare, conoscere e progettare il mondo permeano il campo al di fuori dell'accademia con la stessa fermezza che all'interno. Eppure, voglio insistere sul fatto che l'analisi femminista e di genere della logistica è già di vitale importanza per l'interrogazione critica del campo e, inoltre, che ci sono straordinarie risorse femministe interdisciplinari per intraprendere questo lavoro. Al posto dell'enfasi sulla mancanza, potremmo invece

## *Navi*

i contributori al campo emergente della logistica critica sono in gran parte studiosi, organizzatori e artisti femministi - queer e trans, di colore, ant imperialisti e indigeni. Ciò è particolarmente evidente in un campo che si occupa dell'economia politica globale e della circolazione transnazionale, che, come sottolineano diversi partecipanti, è dominato dalla performance ipermaschile. Il lavoro femminista in molteplici discipline e campi ha anche coinvolto per decenni siti, relazioni e lotte profondamente logistiche. Il lavoro che coinvolge le circolazioni imperiali, la riproduzione sociale, il lavoro militarizzato, incluso il commercio del sesso, e le catene di merci, forse specialmente nei femminismi del Sud del mondo, dei neri e degli indigeni, potrebbe non essere sempre già inquadrato come indagine logistica, ma suggerirei che questo potrebbe essere esso stesso parte di ciò che un impegno femminista con la logistica deve mettere in discussione e trasformare.

Comprendere l'organizzazione di genere del lavoro e del lavoro nelle industrie logistiche è un compito vitale ed erculeo, ma c'è anche spazio per domande ancora più capienti. Gli studiosi critici vedono il potere della logistica contemporanea ben oltre il porto commerciale o il centro di distribuzione di Amazon; abita i sistemi mediatici, carcerari, estrattivi, urbani, di intelligenza artificiale e educativi, ed è emerso attraverso le genealogie della circolazione imperiale, del lavoro non libero, della disciplina militare e del genocidio dei coloni. La logistica ha giurisdizione sulle infrastrutture fisiche e sulle industrie circolatorie, ma media anche la percezione e l'assoggettamento. In che modo le nostre domande potrebbero approfondirsi se dovessimo anche chiederci del genere della logistica al di là delle sue forze di lavoro formali? Come potremmo pensare alla logistica della riproduzione sociale come operazione critica e fondamentale di genere? Che dire della violenza coloniale di genere delle industrie logistiche per coloro che si trovano sul suo cammino? E possiamo anche considerare il potere della logistica nella riproduzione di logiche binarie di genere? Forse la cosa più cruciale è che potremmo anche chiedere quali sono i modi creativi

*Emilia Webber*

solo un sistema di violenza di genere ma anche il terreno per lotte oltre e attraverso il genere. Di seguito, suggerisco brevemente tre linee di indagine affermate e fertili (delle miriadi di possibilità) che puntano verso questo ampio terreno.

#### LA LOGISTICA DI GENDERING COME "LAVORO PER LA VITA"

Le studiose femministe del lavoro, delle catene di merci e della riproduzione sociale hanno a lungo affrontato argomenti al centro della logistica. Il recente e potente intervento di Beverley Mullings (2021) in questi dibattiti fornisce un terreno fertile per un approccio espansivo alla logistica di genere. Scrivendo al di fuori dei confini ristretti della logistica critica, Mullings dà comunque un contributo vitale al suo gendering. Mullings insiste sul fatto che un impegno femminista con le forme contemporanee di precarietà e automazione richiede un approccio "rivitalizzato" allo studio delle geografie del lavoro, che "va oltre la tradizionale enfasi sui lavoratori salariati, sull'occupazione formale e sul Nord globale". Offre il concetto di 'lavoro della vita' per mantenere il nostro pensiero oltre i confini e insiste sul fatto che questo è "un invito a riconoscere i confini sfocati tra lavoro riproduttivo e produttivo; l'imperativo di approcci che riconoscono il carattere razziale del capitalismo e l'agenzia incorporata negli sforzi della comunità per resistere alla logica disumanizzante del capitalismo neoliberista. Per Mullings, comprendere la precarietà del lavoro in un contesto di automazione contemporanea, o ciò che potremmo chiamare la diffusa logistica del lavoro, richiede di imparare dal lavoro di una vita di coloro che sono stati costretti a sopravvivere a condizioni che hanno qualche connessione con queste per secoli. In un momento di diffusa espropriazione e di espansione della non libertà e del lavoro non libero, Mullings sostiene che c'è "molto da imparare sui modi in cui le persone più precarie

## *Navi*

le circostanze si mantengono al di fuori delle categorie formali di lavoro retribuito". Mullings è chiaro che la posta in gioco è proprio "attirare l'attenzione sulle geografie che hanno permesso alle persone razzializzate nei Caraibi di plasmare anche i paesaggi economici più ostili in modi che sostengono la loro capacità di riprodursi".

Quando seguiamo le sue argomentazioni fino ai siti radicati della sopravvivenza caraibica contemporanea, veniamo a conoscenza di intuizioni ancora più immediate su modi rinnovati di logistica di genere. I Caraibi non sono solo una geografia chiave nella genesi della logistica moderna attraverso la brutale violenza della schiavitù transatlantica, ma in parte proprio per questo, rimangono un luogo chiave per indagare quella che potremmo chiamare una logistica femminista dal basso. Mullings indica una serie di forme di riproduzione ribelle che le donne caraibiche praticano sia per sopravvivere che per modellare i loro mondi di vita. Ciò include le trasformazioni locali degli spazi in Giamaica, ma qui sono fondamentali anche le pratiche diasporiche del movimento transnazionale di merci marittime. In effetti, mentre le donne lottavano per mettere insieme i mezzi di sussistenza negli stati caraibici neoliberali degli anni '70 e '80, molte si sono recate in Canada come lavoratrici domestiche con diritti e libertà limitati. Per sostenere i bambini e altri "parenti transnazionali" che hanno dovuto abbandonare, le donne hanno sviluppato pratiche e strategie, che uno studioso ha definito "l'amore in un barile" (Crawford 2003). Il barile è diventato un simbolo di queste strategie spaziali, mentre è anche una pratica profondamente logistica che ha materialmente sostenuto gli sforzi delle donne caraibiche della diaspora per sostenere i propri cari oltre i confini. Trotz (2011) incoraggia una lettura del barile come logistica femminista dal basso quando descrive le donne caraibiche di Toronto che tengono un barile aperto nei loro salotti da riempire gradualmente per la spedizione in Guyana. Spiega che la maggior parte dei suoi contenuti non vi

*Emilia Webber*

a livello locale, ma su complessi viaggi in autobus per New York organizzati da queste donne. Trotz spiega come una volta che il barile è pieno, viene sigillato e spedito ai Caraibi, "con la compagnia che viene a ritirarlo portandone uno vuoto al suo posto".

Crawford (2003) osserva che "Il barile è simbolico per i caraibici nel mostrare come le famiglie, le madri in particolare, sostengono i loro figli e le famiglie nei Caraibi attraverso la rimessa di denaro, beni di consumo e provviste". Mullings insiste sul fatto che guardare al lavoro della vita delle donne caraibiche può ancorare un progetto di "riconoscere il valore delle attività guidate da motivi come la cura e la solidarietà, piuttosto che esclusivamente dai profitti". E in effetti, una logistica femminista dal basso radicata nella vita delle donne dei Caraibi neri che centra la cura piuttosto che l'accumulazione è sicuramente un impegno femminista con la logistica da abbracciare.

## **LOGISTICA IMPERIALE DI GENDERING**

Un altro corpo vitale della borsa di studio e dell'organizzazione femminista che offre spunti immediatamente rilevanti per il progetto della logistica di genere risiede nel lavoro del femminismo indigeno e anticoloniale. Mentre il compito della logistica di genere è spesso inteso come l'applicazione di una qualche forma di analisi femminista allo stesso settore della logistica formale, c'è un altro approccio offerto che mette in primo piano la violenza imperiale delle sue logiche e infrastrutture. Ciò è particolarmente cruciale nelle lotte contemporanee sulle infrastrutture circolatorie ed estrattive in molti stati coloniali di coloni, dove le intrusioni nelle terre dei popoli indigeni stanno provocando una forte resistenza e rifiuto (LaDuke 2020).

Qui vediamo un'importante enfasi sugli impatti di genere delle industrie logistiche sulla vita delle comunità indigene, con forme distinte di violenza sessuale perpetrate contro donne e ragazze indigene. Una letteratura emergente affronta quello che è stato a lungo un problema critico per le donne e le comunità indigene

## *Navi*

il terreno: i modi in cui i progetti di costruzione di oleodotti e gasdotti o di estrazione e altre infrastrutture logistiche portano violenza sessuale e coloniale alle comunità. 'Campi di uomini' – i campi di lavoro che ospitano grandi gruppi di lavoratori maschi sono costruiti lungo i corridoi infrastrutturali delle aree geografiche estrattive e spesso portano con sé il terrore e la violenza associati alle donne e alle ragazze indigene scomparse e assassinate (Manuel).

Le femministe indigene hanno anche parlato a lungo della più ampia violenza ecologica di genere associata alle infrastrutture logistiche, concentrandosi sulla loro tossicità e sui particolari impatti che hanno sulla salute riproduttiva e sui sistemi idrici (Daigle, Todd).

Non solo queste infrastrutture logistiche sono associate a forme di violenza di genere e danno ecologico, ma possiamo anche vedere forme di resistenza e rifiuto di genere nelle azioni politiche creative dei protettori della terra e dell'acqua. La studiosa del Dakota Kim Tallbear (2019) ha notato la leadership delle donne e delle persone non conformi di genere nella rinascita indigena e ha teorizzato le relazioni di cura e che alimentano il suo femminismo. Le donne, le persone trans, non binarie e i Due Spiriti sono state particolarmente importanti nella protezione dell'acqua (cita), mentre la loro leadership nel progetto eminentemente contro-logistico dei blocchi è ampiamente nota (cita). Potremmo inoltre guardare al lavoro delle donne indigene e delle persone non binarie nel concettualizzare, costruire e proteggere "infrastrutture critiche" alternative, e spesso mentre svolgono il lavoro di contestazione della logistica coloniale. La difensore della terra e antropologa Tlingit Anne Spice è stata attivamente coinvolta nel lavoro accademico e in prima linea su questo preciso p Spice (2016) concettualizza gli oleodotti e i gasdotti come "infrastrutture invasive" e guarda alle donne indigene che lavorano per proteggere e sostenere le "infrastrutture critiche" delle medicine e dei sistemi alimentari indigeni, ad esempio. In una richiesta di più

*Emilia Webber*

attenzione all'infrastruttura logistica nel lavoro del movimento sociale, Winona Laduke e io (2020) abbiamo definito questo tipo di assemblaggio femminista di sistemi per sostenere la vita decoloniale, "infrastruttura alimentare".

## **LOGISTICA TRANS/GENDERING**

Nel campo della logistica critica c'è già un focus sulla politica di riproduzione di genere e sui modi in cui le articolazioni egemoniche del capitalismo della catena di approvvigionamento mobilitano forme di determinismo biologico e genere binario che ineriscono alla sopravvivenza dei sistemi all'interno dell'eteronormatività riproduttiva. Nelle genealogie imperiali del campo tracciate da tanti "logistici critici" c'è anche un'enfasi sui modi in cui l'emergere della logistica come campo civile che organizza sempre più la vita quotidiana ha implicazioni particolari per il dominio stesso di genere della riproduzione sociale. In effetti, rintracciare l'invasione militare e aziendale della logistica nella vita quotidiana e in particolare le pratiche e le relazioni di approvvigionamento e sostegno, sono allo stesso tempo questioni dell'organizzazione di genere del lavoro della vita. Rimangono da porre una serie di domande esplicite riguardanti le dimensioni di genere della militarizzazione e della corporatizzazione della riproduzione sociale attraverso l'ascesa della logistica, ma sono state estese provocazioni vitali, e se ripensiamo con Mullings su questa questione, dovremmo iniziare chiedendo quali vite sono state a lungo organizzate dai sistemi logistici altrui. In altre parole, nel campo della logistica critica si stanno aprendo interrogativi sulla stessa genesi e riproduzione del potere logistico come progetto di genere (binario) del potere imperiale (maschile).

Questa linea di indagine ha anche il potenziale per articolarsi in modi vibranti e generativi con altri organismi consolidati e

## *Navi*

lavoro emergente su genere, sessualità e circolazione. In particolare, i temi del movimento, della mobilità e della migrazione sono stati per qualche tempo fondamentali per la borsa di studio queer e trans, affrontando questioni di viaggio e turismo (Puar 2002), marineria e lavoro marittimo (Fajardo 2011) e geografie oceaniche di transito e trasporto (Tinsley 2018). Il termine "logistica queer" sta già spuntando in letteratura (citare), mentre il termine "trans" è stato esso stesso aperto al controllo per quanto riguarda le molteplici valenze del prefisso nelle nozioni di movimento tra o attraverso nei mondi di trans- porto e transgender. La messa in discussione creativa della molteplicità e della materialità del movimento 'trans' è già in corso in alcuni angoli con riflessioni generative sui temi dell'attraversamento, del passaggio e del movimento attraverso diversi stati, spazi e categorie sociali di appartenenza e divenire.

I registi-studiosi John Greyson e Chase Joynt hanno elaborato queste domande provocatorie sul genere in movimento in un'intervista che abbiamo condotto per *Society and Space*.

Riflettendo su – *Murder in Passing* – il lavoro rivoluzionario prodotto e proiettato sulla metropolitana di Toronto, Greyson (regista) e Joynt (protagonista) hanno offerto una visione preziosa delle connessioni tra trans(gender), trans(portation) e trans(it). Joynt si chiede come immaginiamo “diritti e privilegi da mappare sui corpi?

I corpi transgender sono transitori, teorizzati come sempre in movimento nello spazio tra un punto e l'altro. Cosa significa mettere in discussione la natura transitoria del corpo (di transizione) quando i punti di partenza continuano a spostarsi e resta da vedere il 'terreno di assestamento' della destinazione?”.

Questi tre brevi schizzi mirano a contribuire a questo progetto vitale di logistica di genere, incoraggiando un approccio all'interno che coinvolga e onori il ricco lavoro intersettoriale e interdisciplinare di studiose, artiste e organizzatrici femministe. Queste sono le modalità

Emilia Webber

di circolazione e connessione che una logistica femminista deve abbracciare.

## RIFERIMENTI

- Cowen, D., Greyson, J. e Chase J. (2013) Omicidio di passaggio: un'intervista con i cineasti John Greyson e Chase Joynt. *Sito aperto di società e spazio*.
- Crawford, C. (2004) Sending Love in a Barrel: The Making of Transnational Families in Canada. *Canadian Woman Studies/ Les Cahiers de la Femme*, 22(3-4):105-109.
- Fajardo, K. (2011) *Filipino Crosscurrents: Oceanographies of Seafaring, Masculinities, and Globalization*. Stampa dell'Università del Minnesota.
- LaDuke, W. e Cowen, D. Beyond Wiindigo Infrastructure. *Trimestrale del Sud Atlantico* 119 (2): 243–68.
- Lane, T. (2018) La prima linea del rifiuto: donne guerriere indigene di roccia in piedi. *Giornale internazionale di studi qualitativi nell'educazione*, 31: 3.
- Mullings, B. (2021) Caliban, riproduzione sociale e il nostro futuro ancora da venire. *Geoforo*, 118:150-158.
- Puar, J. (2002) Circuiti di mobilità queer: turismo, viaggi e Globalizzazione. *GLQ*, 8: 101-137.
- Secwepemculecw Assembly (2021) What Are Man Camps, disponibile su: <https://www.secwepemculecw.org/no-mans-camps>
- Spice, A. (2018) Combattere le infrastrutture invasive. *Ambiente e società*, 9(1):40-56.
- Tallbear, K. (2016) Badass (Indigenous) Women Caretake Relations: #NoDAPL, #IdleNoMore, #BlackLivesMatter. *Società per l'antropologia culturale*. 22 dicembre.

*Navi*

Tinsley, NO (2008) Black Atlantic, Queer Atlantic: Queer Imaginings of the Middle Passage. *GLQ*, 14 (2-3): 191-215.

Todd, Z. (2017) Fish, Kin, and Hope: tendere alle violazioni idriche nell'amiskwaciwâskahikan e nel Territorio del Trattato Sei. *Dopotutto: A Journal of Art, Context and Inquiry* 43(1):102-107.

Trotz, DA (2011) Vivace attraverso il confine tra Canada e Stati Uniti: il genere e la rimappatura dei Caraibi in tutto il luogo. *Piccola ascia*, 35:59-77.

## **PRESENTAZIONE DEGLI AUTORI**

### **JAKE ALIMAHOMED-WILSON**

Professore di Sociologia alla California State University, Long Beach. È l'autore di *Solidarietà per sempre? Race, Gender, and Unionism in the Ports of Southern California* (Lexington Books, 2016) e l'editore di *Choke Points* (Pluto, 2018).

### **CHARMAINE CHUA**

Assistant Professor presso il Dipartimento di Studi Globali presso l'Università della California, Santa Barbara. I suoi interessi di ricerca e insegnamento riguardano le tecnologie della globalizzazione, l'economia politica globale, gli studi sulle infrastrutture, l'impero e l'imperialismo e gli studi sugli oceani.

### **DEBORA COWEN**

Professore all'Università di Toronto e Fellow della Pierre Elliott Trudeau Foundation. Il suo lavoro esplora il modo in cui gli spazi e le infrastrutture della vita quotidiana vengono assemblati, riprodotti, contestati e trasformati. Si concentra sulle questioni della circolazione e del colonialismo dei coloni, occupandosi della coproduzione di razza e spazio, sessualità e ordinamento sociale e della vita intima della guerra in spazi apparentemente civili.

### **EVELINA GAMBINO**

Evelina Gambino è una dottoranda presso il Dipartimento di Geografia dell'UCL. Il suo lavoro si concentra su grandi progetti infrastrutturali nella Repubblica di Georgia.

*Navi*

### **ELENI KAMPOURI**

Postdoctoral Research Fellow presso l'Università dell'Hertfordshire.

### **IRENE PEANO**

Irene Peano ha conseguito un dottorato di ricerca in Antropologia Sociale, ottenuto presso l'Università di Cambridge, ed è attualmente ricercatrice post-dottorato presso l'Università di Lisbona, dove lavora a un progetto finanziato dall'ERC intitolato "The color of labour: the racialised lives of migrants" (PI Cristiana Bastos). Nel corso della sua carriera accademica si è occupata del tema dello sfruttamento della manodopera migrante e delle forme di resistenza contro di esso, con particolare attenzione al sesso e al lavoro agricolo, e alle loro intersezioni.

### **HAUDE RIVOALE**

Ricercatore post-dottorato in sociologia presso l'Università Paris 8.

### **EMILIA WEBER**

Scrittrice, ricercatrice e talvolta creatrice di performance con sede a Londra, dove sta svolgendo un dottorato presso l'UCL.

