Quaderni di Scienza & Politica
n. 8 ~ 2020

DIPARTIMENTO DELLE ARTI
VISIVE PERFORMATIVE MEDIALI

ISBN: 9788854970137
(cc) BY-NC

AlmaDL
University of Bologna Digital Library

Strategie dell'ordine: categorie, fratture, soggetti

A cura di
Raffaella Baritono e Maurizio Ricciardi

Quaderno n° 8

Il Quaderno n° 8

Questo volume è l'esito di un lungo lavoro di indagine sul concetto di ordine in età moderna. Vengono ricostruiti specifici momenti e espressioni della ricerca inesausta di un principio d'ordine che hanno caratterizzato l'età classica del liberalismo trionfante così come caratterizzano in modi diversi l'odierno programma neoliberale. Il pensiero dell'ordine emerge in modi diversi e contraddittori in filosofi come Hume e Hegel, così come viene contestato dalla critica femminista al patriarcato o viene riformulato da Gramsci. Esso rivela comunque tutta la sua forza materiale nell'organizzazione della produzione industriale, nella pianificazione della citta e della società, nella costruzione dell'ordine politico e sociale in Italia e negli Stati Uniti e riemerge potentemente, non da ultimo, nell'analisi della società postindustriale con la sua organizzazione logistica e cibernetica.

PAROLE CHIAVE: Ordine; Modernità; Stato; Piano; Disordine.

The volume is the outcome of an extensive investigation of the concept of order in modern era. It reconstructs specific moments and expressions of the inexhaustible research of a principle of order, which characterizes the classic age of triumphant liberalism as well as today's neoliberal program. A thinking about order emerges in different and contradictory ways in philosophers like Hume and Hegel, while it is contested by the feminist critique of patriarchy and reformulated by Gramsci. However, this thinking reveals all its material force in the organization of industrial production, in the planning of the city and of society, in the construction of political and social order in Italy and the United States and, not least, re-emerges powerfully in the analysis of post-industrial society with its logistic and cybernetic organization.

KEYWORDS: Order; Modernity; State; Plan; Disorder.

I curatori

Raffaella Baritono è professoressa di Storia e Istituzioni delle Americhe presso l'università di Bologna. Si occupa della cultura e della storia politica statunitense con particolare attenzione al liberalismo progressista e alle trasformazioni dello Stato.

Maurizio Ricciardi è professore di Storia delle dottrine politiche presso l'Università di Bologna. Si occupa delle trasformazioni della teoria politica moderna e contemporanea in corrispondenza con l'affermazione delle scienze sociali.

INDICE

Premessa: Raffaella Baritono e Maurizio Ricciardi 11

Pierangelo Schiera, *Dall'ordine all'ordinamento, attraverso l'ordinanza: una storia finita?* 15

Prima parte: L'ordine nella modernità liberale occidentale

Eleonora Cappuccilli, *Alla vigilia di un nuovo patriarcato. Il disordine delle donne nel Seicento inglese* 37

Luca Cobbe, *Una police della comunicazione. Politeness e ordine del commercio in David Hume* 59

Matteo Cavalleri, *Sistema e vita. Ordine epistemico e dimensione pratica in Hegel* 83

Fulvio Cammarano, *L'ordine dell'esclusione: alle origini del trasformismo* 99

Michele Filippini, *Antonio Gramsci e il "problema dell'ordine"* 121

Seconda parte: Stato – ordine – società

Bruno Cartosio, *Dalla fabbrica di Ford al fordismo* 139

Raffaella Baritono, *Efficienza, ordine e democrazia nelle scienze sociali americane (1890-1929)* 163

Matteo Battistini, *L'introvabile middle class: la ricerca dell'ordine del progressismo americano* 187

Monica Cioli, *L'ordine negli anni Venti. Uno sguardo transnazionale tra avanguardie europee e russe* 207

Niccolò Cuppini e Roberta Ferrari, *Il piano come strategia d'ordine del capitalismo* 227

Terza parte: Ordine e disordine neoliberale

Paola Rudan, *Omologazione, differenza, rivolta. Carla Lonzi e l'imprevisto dell'ordine patriarcale* 261

Maurizio Ricciardi, *La fine dell'ordine democratico. Il programma neoliberale e la disciplina dell'azione collettiva* 283

Michele Cento, *L'ordine delle variabili: tecnologie politiche e ragione di governo nella società post-industriale (1962-1976)* 305

Giorgio Grappi, *L'ordine logistico come problema politico, tra esperienze storiche di cibernetica per il socialismo e la piattaforma come piano* 331

L'ordine logistico come problema politico, tra esperienze storiche di cibernetica per il socialismo e la piattaforma come piano

Giorgio Grappi

1. Ordine logistico

In questo saggio, organizzato in tre parti, mi propongo di sviluppare alcuni elementi teorici dell'ordine logistico, per poi discutere due esperienze storiche di pianificazione che ne hanno tradotto alcune anticipazioni in esperimenti politici di governo socialista, come nel caso dell'utilizzo della cibernetica in Unione Sovietica e in Cile, e infine analizzare il modo in cui nella Cina contemporanea si è aperta una discussione su una nuova forma di pianificazione incentrata su quella che possiamo definire come un'economia della piattaforma di Stato basata sui *big data*. La logistica, che altrove ho definito come una base "costituzionale" del globale, se considerata da un punto di vista più ampio rispetto al ruolo giocato dall'industria logistica, dalle infrastrutture e dal mondo dei trasporti che normalmente vi sono associati, può essere definita come strategia complessiva di governo che tende a riaffermare il controllo, ordinandoli, all'interno di processi decentralizzati[1].

In questo schema, il *design* delle reti e dei processi di elaborazione delle informazioni si caratterizza come l'elemento dominante dell'ordine logistico. Detto altrimenti, la logistica punta a far coincidere l'ordine nel senso di disposizione e funzionamento disciplinato di un determinato sistema, con l'ordine nel senso di comando, inscrivendo il comando nella struttura oggettiva dell'organizzazione e spostando il luogo del potere dalla decisione alla procedura. In questo senso la logistica interviene tanto nella disposizione materiale, quanto nell'orientare processi che sono in primo luogo gestionali e di governo. L'osservazione del *modus operandi* della logistica all'interno

[1] G. GRAPPI, *Logistica*, Roma, Ediesse, 2016, pp. 21-22 e 145.

degli ambiti che le sono più direttamente propri, come il mondo dei trasporti e delle infrastrutture, conduce ad osservare un elemento paradossale dell'ordine logistico, in linea con quanto appena sostenuto: esso, infatti, è realizzato attraverso la tendenza a privilegiare al tempo stesso una dimensione strategica, di centralizzazione, e i principi fondamentali del cambiamento dal basso e della resilienza[2]. Mentre l'ordine logistico implica una dimensione di coordinamento, programmazione e organizzazione dei processi di tipo verticale, sintetizzata nella dottrina del *supply chain management*, una catena logistica efficace presuppone non soltanto la sua coerenza interna, ma una forte capacità di adattarsi alle contingenze impreviste. L'ordine logistico, detto altrimenti, si afferma attraverso protocolli e routine più che attraverso la rigidità del comando. Esso non è dunque rigido, ma nemmeno può essere definito fluido, dal momento che, mentre protocolli e routine sono strumenti capaci di imporre un controllo senza un apparente comando, si osserva su scala globale il costante supplemento della forza, pubblica e privata, per riaffermare tale controllo quando vi sono resistenze[3].

Definita da Allen come un "approccio multidisciplinare" che impone di pensare insieme momenti prima separati del processo produttivo, dalla linea alla distribuzione, la logistica è perciò un problema politico complesso che mostra la difficoltà di pensare tanto l'ordine, quanto il 'piano', nella sua doppia dimensione di piano capitalistico e piano di Stato, nella dimensione globale del capitalismo contemporaneo[4]. La domanda "quale dovrebbe essere il ministero per la logistica?", sollevata dagli studiosi del settore per segnalare il carattere trasversale agli organigrammi di governo così come sono oggi strutturati nella maggior parte degli Stati della "questione politica" della logistica, racchiude in sé una parte importante del problema[5]. D'altra parte, la

[2] *Ivi*, pp. 66-70.
[3] D. COWEN, *The Deadly Life of Logistics. Mapping Violence in Global Trade*, Minneapolis, University of Minnesota Press, 2014; G. GRAPPI – B. NEILSON, *Postfazione* a N. CUPPINI – I. PEANO (ed), *Un mondo logistico. Sguardi critici su lavoro, migrazioni, politica e globalizzazione*, Milano, Ledizioni, 2019, p. 845.
[4] W.B. ALLEN 1997. *The Logistics Revolution and Transportation*, «Annals of the American Academy of Political and Social Science», 553/1997, "Transport at the Millennium", pp. 106-116.
[5] M. SAVY, *Logistics as a political issue*, «Transport Reviews», 36, 4/2016, pp. 413-417.

logistica si caratterizza sempre di più come campo disciplinare e scientifico che affronta direttamente questo nodo, insieme al problema di coordinare e far funzionare sistemi complessi e decentrati in modo efficiente, e ne mostra le contraddizioni operative. Con la sua capacità di costruire reti estese e di funzionare imponendo standard e strumenti tecnici trasversali a diverse realtà produttive e diversi regimi politici e sociali, la logistica può dunque essere considerata un discorso d'ordine nel senso meccanico del termine. Ma essa contiene anche una visione politica dell'ordine, che impone una logica di riallineamento delle forze presenti e di organizzazione del futuro all'interno di protocolli e routine orientati alla produttività. L'ordine logistico non è dunque soltanto strumentale alla crescita, ma un elemento di costante riorganizzazione produttiva, economica e politica.

Il *supply chain management*, che possiamo definire come un tentativo di produrre una scienza applicata dell'ordine logistico, inserisce una visione unitaria in processi frammentati, mostrandone nessi e connessioni. Tuttavia, nel *supply chain managment* non v'è traccia degli antagonismi e degli elementi conflittuali che attraversano la riorganizzazione logistica, e si tratta di un tentativo di ordinare lo sviluppo caotico e conflittuale del capitalismo attraverso un discorso d'ordine che insegue un'accumulazione virtualmente spogliata dei suoi soggetti. La cosiddetta "rivoluzione logistica" è in questo senso il prodotto di una trasformazione interna al capitale, che risponde alla forza acquisita dal lavoro all'interno dello spazio della fabbrica fordista attraverso una riorganizzazione spaziale e interna del processo produttivo[6]. L'ordine logistico si fa sentire tuttavia anche nella sfera politico-istituzionale: da un lato, imponendo scelte che rispondono ad una logica direttamente transnazionale della produzione, la logistica si impone come «una forza trainante nelle trasformazioni del tempo, dello spazio e del territorio che producono la globalizzazione e riscrivono gli ordinamenti

[6] W.B. ALLEN, *The Logistics Revolution and Transportation*; A. MAGNAGHI, *Ristrutturazione produttiva e governo del territorio*, in Collettivo ricercatori e docenti subalterni della facoltà di architettura di Firenze, *Crisi capitalistica e ristrutturazione territoriale dell'apparato produttivo*, Firenze, Cooperativa editrice universitaria, 1974, pp. 47-60.

giurisdizionali»[7]; dall'altro lato, nel mondo del *supply chain management* è ormai divenuta senso comune l'idea che infrastrutture e innovazioni tecniche necessitano di quella che sono chiamate *soft infrastructure* della *governance*, esplicitamente considerate un elemento decisivo per valutare la performance logistica complessiva di un sistema, inclusi gli Stati, sebbene sia tutt'altro che diretto il rapporto tra meccanismi della *governance* e indirizzo reale dell'ordine logistico[8].

Un esempio per meglio comprendere questa dimensione è il rapporto tra trasformazione logistica e pianificazione territoriale. Il legame tra pianificazione e urbanizzazione è noto. Si può citare come riferimento la teoria dell'urbanizzazione di Idelfonso Cerdà, nel quale lo stesso termine "urbanizzazione" viene introdotto per indicare un processo guidato e programmato, in opposizione al carattere disordinato dell'urbanesimo[9]. Maurizio Carta osserva a proposito che "pianificare" diventa ad inizio Novecento un termine comune a diverse visioni della città, segnalando un'azione "complessa e processuale" che si discosta in questo senso dal semplice *design* urbano[10]. Nell'ultimo decennio la logistica si è inserita con forza tra le leve principali di forme di pianificazione urbanistica che si discostano da quelle precedenti per il loro carattere fortemente ingrato con gli spazi infrastrutturali e l'economia dei flussi. Il concetto di "città logistica" indica in questo senso una generale trasformazione dello spazio urbano che coinvolge tanto progetti di nuova urbanizzazione, le cosiddette *new town*, quanto una modifica dei caratteri interni delle città esistenti, ridisegnate dall'integrazione nei circuiti transnazionali di informazioni, trasporti e servizi[11].

La città logistica non va confusa con la crescente importanza della *city logistics*, o logistica urbana, l'insieme dei servizi dedicati alla distribuzione all'interno dei contesti urbani, pur essendo a loro volta anche questi motori di importanti trasformazioni

[7] D. COWEN, *The Deadly Life of Logistics*, p. 10.
[8] J. LUND, *The surprising importance of governance in the logistic performance of nations*, 2019. Blog post accessibile online all'indirizzo: https://www.linkedin.com/pulse/surprising-importance-governance-logistic-performance-john-lund.
[9] M. CARTA, *Teorie della pianificazione: questioni, paradigmi e progetto*, Palermo, Palumbo editore, 2003, pp. 14-15.
[10] *Ivi*, pp. 15 e ss.
[11] N. ROSSITER, *Logistical City*, «TRANSIT LABOUR», *digest* #4/2012, pp. 25-27; D. COWEN, *The Deadly Life of Logistics*, pp. 163-195; R. SAMADDAR, *The Logistical City*, «IIc Quarterly», 43, 3-4/2017, p. 104.

nelle forme della circolazione, dell'urbanizzazione e della modifica degli *hinterland*. Un ruolo importante nel definire la spazialità politica entro cui si sviluppa la città logistica è invece quello dei corridoi transnazionali, capaci di indicare delle "priorità direzionali" ai processi di urbanizzazione e riorganizzazione urbana[12].

In generale, il rapporto tra ordine logistico e pianificazione territoriale mostra come il tentativo di governare l'espansione transnazionale della logistica ponga le autorità pubbliche di fronte a limiti importanti, di cui possiamo tratteggiare alcune caratteristiche a partire da uno studio comparato svolto in Germania, paese all'avanguardia mondiale in fatto di logistica integrata, che confronta modelli diversi di pianificazione territoriale rispetto alla realizzazione di infrastrutture per la logistica, come i magazzini, a partire dell'uso della terra[13]. Un primo modello, gli interporti, fa riferimento a progetti di sviluppo coordinati e realizzati sotto una guida pubblica. Un secondo modello fa invece riferimento ad uno sviluppo disperso, guidato da logiche di mercato, nel quale c'è una competizione diretta. Gli interporti possono essere descritti come infrastrutture pubbliche di servizio alle imprese, che possono utilizzarla a seconda del bisogno: gli spazi degli interporti sono infatti realizzati, e i raccordi infrastrutturali resi operativi, con lo scopo di attrarre attori economici e non semplicemente per rispondere a bisogni esistenti. L'interporto pubblico evita all'impresa il rischio che questa disponibilità di spazio e infrastrutture si trasformi in un mancato profitto quando non ve n'è bisogno. E offre il vantaggio di concentrare diverse risorse in un unico luogo. Dal momento in cui l'integrazione logistica è ormai considerata una priorità condivisa da tutti gli attori istituzionali ai fini di garantire la crescita economica, offrire tali servizi è diventa anche una politica pubblica per lo sviluppo e su quei parametri viene misurato.

[12] A. WIIG – J. SILVER, *Turbulent Presents, Precarious Futures: Urbanization and the Deployment of Global Infrastructure*, «Regional Studies», 53, 6/2019, pp. 912-923.
[13] M. HESSE, *Land for Logistics: Locational Dynamics, Real Estate Markets and Political Regulation of Regional Distribution Complexes*, «Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie», 95, 2/2004, pp. 162–173.

Nel caso di investimenti privati, invece, al centro c'è la remunerazione dell'investimento. Le logiche che guidano tali investimenti sono dunque molto diverse, e cambiano a seconda che l'investitore sia anche il fruitore, o se invece si presenti come fornitore per altri clienti. Compagnie come Prologis, ad esempio, sono specializzate nel mercato immobiliare logistico per terze parti. La dinamica di rapporto con la terra cambia di conseguenza, portando ad una maggiore rilevanza del prezzo di mercato, insieme ad altri fattori, ma questo incide anche sulla dimensione spaziale: se un tempo la vicinanza al cliente o alla produzione erano i principali elementi di scelta, la formazione di complesse reti di distribuzione transnazionali ha modificato i parametri del comportamento industriale e il suo rapporto con la mercificazione della terra. Con la crescita della "scala spaziale", infatti, «le mercificazione della terra porta ad una certa "astrazione" rispetto al luogo concreto, in favore della struttura di rete». Questo significa anche che i criteri locali «sono sbaragliati dalla struttura complessiva della rete»[14].

Ma in una dinamica di mercato nulla garantisce che vi sia un coordinamento tra le logiche degli investitori e quelle degli operatori logistici. Al contrario, i casi considerati mostrano un eccesso di competitività nel quale il consumo di territorio aumenta in modo diseguale rispetto alle reali esigenze, così come accade con la capacità delle grandi navi per il traffico container, contribuendo al fenomeno incontrollato dell'*urban sprawl*. Questo spiega perché, accanto a strutture territorialmente delimitate come gli interporti, si assista ad una dispersione di magazzini, spesso collegati esclusivamente dalla viabilità ordinaria, in nuvole territoriali. Sempre più spesso la pianificazione logistica regionale e nazionale mira dunque a limitare questo fenomeno. Ma le autorità pubbliche sono in ritardo dal punto di vista strategico e conoscitivo rispetto all'importanza della logistica, di cui intuiscono l'impatto senza avere una comprensione tecnica, e rispetto alle dinamiche finanziarie che la accompagnano: sono esposte alla rappresentazione che la logistica dà di sé. Ne sono un esem-

[14] *Ivi*, p. 166.

pio il riferimento ai corridoi transnazionali, o all'importanza dei porti ad ampia profondità, che spesso basta a giustificare investimenti e autorizzazioni con l'idea che questi portino benefici alle economie locali, quando queste possono rimanere del tutto estranee per il prevalere di dinamiche di *transhipment*. Risulta dunque difficile attribuire alle autorità amministrative la capacità di indirizzare lo *spatial fix* logistico secondo logiche che rispondano a finalità diverse da quelle dell'ordine logistico.

Si può trovare un altro esempio di quanto appena argomentato nell'"indice di corridorietà" elaborato da Garavaglia e Pennati studiando il rapporto tra urbanizzazione e corridoi in Italia, secondo il quale l'effetto corridoio non corrisponde necessariamente alla realizzazione di infrastrutture, né alla vicinanza o all'adesione ai grandi progetti di reti infrastrutturali, in questo caso le reti transeuropee TEN-T, ma dipenda da diversi elementi[15]. Questa osservazione, che sottolinea il ruolo delle scelte degli attori privati e dei fattori storico-economici rispetto alle scelte di pianificazione, rafforza la tesi che la "politica dei corridoi" messa in atto in diverso modo da soggetti istituzionali, agenzie internazionali e istituzioni globali, sia uno strumento di riorganizzazione economico-territoriale che, mentre «da un lato descrive qualcosa che già avviene sul terreno, dall'altro lato è una proiezione di qualcosa che deve essere realizzato: uno strumento che anticipa un futuro attraverso strumenti di *governance* che sincronizzano tempi, procedure e standard amministrativi»[16]. In questo quadro, la dimensione transnazionale che fa da sfondo all'ordine logistico rappresenta uno scarto decisivo, che sancisce l'impossibilità di un utilizzo unilaterale della logistica da parte degli Stati e rende le tante esperienze di pianificazione oggi attive peculiari. Gli Stati, infatti, si trovano a dover mutare le forme del governo a favore di strumenti che siano compatibili con l'ordine logistico, e a prestare i loro servizi al mantenimento dell'operatività logistica. Ciò non significa che gli Stati siano diventati irrilevanti. Al contrario, gli Stati paiono oggi rafforzarsi in ogni parte del globo. Ma più che di un "ritorno" dello

[15] L. GARAVAGLIA – D. PENNATI, *I corridoi nello scenario territoriale e urbano italiano*, «Territorio», 76/2016, pp. 23-27.
[16] G. GRAPPI, *Asia's Era of Infrastructure and the Politics of Corridors: Decoding the Language of Logistical Governance*, in B. NEILSON – N. ROSSITER – R. SAMADDAR (eds), *Logistical Asia. The Labour of Making a World Region*, Singapore, Palgrave, 2018, p. 182.

Stato si tratta di una sua riconfigurazione globale nella quale il protagonismo nazionale, da più parti definito come "sovranismo", emerge come solido alleato di uno speculare "sovranismo" delle *supply chain*[17].

Questa alleanza rivela un limite di fondo dello stesso ordine logistico: la tecnicizzazione delle questioni complesse, e il tentativo di de-politicizzazione che questa incarna, mostrano infatti l'incapacità della logistica di realizzare un ordine effettivamente stabile e che possa esplicitamente rivendicare una piena legittimità. Questo limite segna così il rapporto tra la logistica e lo Stato come problema non semplicemente funzionale, quanto temporale, poiché esso si basa su una stabilità a sua volta sempre contingente[18]. Il caso dell'industria estrattiva cilena del rame, studiato all'interno del progetto *Logistical World*, mostra gli elementi di questa relazione binaria tra logistica e Stato: evocata come forza capace di rilanciare le prospettive di crescita e protagonismo dello Stato cileno di fronte all'incertezza dei mercati globali e i limiti dell'estrattivismo, essa non è tuttavia sufficiente a colmare il vuoto lasciato dall'assenza di programmi sociali di redistribuzione. Al tempo stesso, l'incorporazione dei progetti logistici all'interno del discorso statale «non è sufficiente a garantire [loro] legittimità sociale» e, al contrario, si realizza ricorrendo alla forza dello Stato per garantire il loro funzionamento di fronte a proteste e scioperi. L'ordine logistico, in altri termini, è dirompente nei confronti dello Stato, ma trova un limite in sé stesso e deve cercare la forza per superare questi suoi limiti nello stesso Stato che pretende di superare[19].

Pensare all'ordine logistico significa dunque superare una certa affinità logica tra logistica e ordine per chiedersi in che modo la logistica riesca a tradurre la dimensione d'ordine che essa incorpora sul piano dell'organizzazione, della produzione e della circolazione, nella formazione di un ordine politico che si dà in forme differenti rispetto

[17] M. RICCIARDI, *Dallo Stato Moderno allo Stato globale. Storia e trasformazione di un concetto*, «Scienza & Politica. Per una storia delle dottrine», 25, 48/2013, pp. 75-93: https://scienzaepolitica.unibo.it/article/view/3891/3292; G. GRAPPI – B. NEILSON, *Postfazione*.
[18] G. GRAPPI, *Integration, logistical complexity, time, and some hints on the political present*, «Soft Power», 6/2018, pp. 269-275.
[19] G. GRAPPI – B. NEILSON, *Postfazione*, p. 845.

a quello dell'ordine istituzionale o costituzionale. Mentre la logistica rivela l'esistenza di ordini in qualche modo sotterranei, infatti, il problema politico dell'ordine logistico consiste nell'interrogarsi su come la logistica sia diventata sempre di più un elemento della strategia d'ordine dei governi per riaffermare il potere degli Stati di fronte alla dimensione globale, e come intorno ad una pianificazione logistica di nuova generazione si sviluppino ipotesi alternative di "allineamento competitivo" tra diversi attori istituzionali e diversi progetti infrastrutturali[20]. Nell'approccio dei corridoi si trovano ad esempio condensate tendenze tra loro in apparente contraddizione: da un lato, esso sembra rimandare a un protagonismo delle istituzioni centrali e del *governo,* attraverso una nuova forma di pianificazione funzionale al mercato. Dall'altro lato, i corridoi non sono strumenti a piena disposizione delle istituzioni Statali o di altri livelli amministrativi, poiché essi devono fare i conti tanto con «una variegata gamma di agenzie [...] ordini giuridici, protocolli logistici, algoritmi finanziari e sistemi monetari eterogenei», quanto con le "geografie dei corridoi" prodotte dalle reti di distribuzione di colossi dell'*e-commerce*, dalle catene di fornitura, dall'attività di operatori logistici globali, dalle agenzie di consulenza, o dai gruppi finanziari che vedono nella logistica e nelle infrastrutture un terreno di conquista[21].

L'ordine logistico costituisce dunque un campo di tensione nel quale coesistono processi specularmente necessari e reciprocamente instabili di localizzazione, stratificazione, produzione di uno spazio instabile e di modifica degli strumenti del governo. Cose che suggeriscono da un lato di indagare l'emergere di specifiche forme politiche all'interno di siti istituzionalmente atipici, nei quali la logistica costituisce un elemento di connessione non semplicemente tecnico, mentre dall'altro lato portano a chiedersi in che modo l'intreccio tra Stati e ordine logistico, che comprende il tentativo dei primi di catturare il secondo, sia rilevante per comprendere le loro trasformazioni. Si può fare in questo senso riferimento al concetto di *Stato logistico* sviluppato da Lefebvre come esempio di un uso di parte statale della logistica, nel quale

[20] G. GRAPPI, *Asia's Era of Infrastructure and the Politics of Corridors*, p. 184, 189.
[21] S. MEZZADRA e B. NEILSON, *The State of Capitalist Globalization*, «Viewpoint Magazine», 4/2014. Accessibile online all'indirizzo: https://www.viewpointmag.com/2014/09/04/the-state-of-capitalist-globalization/.

infrastrutture e organizzazione gerarchica del territorio diventano strumento per il rafforzamento dello Stato come soggetto pianificatore delle geografie urbane e dello sviluppo economico. Tuttavia, l'esempio da cui muove Lefebvre, quello dello Stato *gaullista* in Francia, è oggi superato dalla dimensione globale e dall'impossibilità statale di ergersi a rappresentante di interessi del capitale articolabili su una scala nazionale[22].

Possiamo dunque affermare che nella dimensione globale Stato e ordine logistico siano irrimediabilmente intrecciati in forme e assemblaggi certamente differenti, ma ovunque presenti. Si tratta di un nesso che costituisce un terreno di ricerca teorica e politica fondamentale per comprendere le forme del politico e le trasformazioni del comando. In questo senso sono molti i punti d'ingresso possibili per approfondire questa ricerca. Nella restante parte di questo contributo mi propongo di avanzare da una prospettiva del tutto parziale, ma che ritengo rappresenti un punto d'ingresso importante per una discussione che si interroghi sulle possibilità politiche del presente. Mi riferisco ad alcuni tentativi eccentrici di mobilitazione politica dell'ordine logistico, finalizzati a progetti espliciti di trasformazione delle forme del comando, dell'organizzazione economica e della produzione della società. In particolare, nelle pagine che seguono guarderemo in questa direzione occupandoci dell'utilizzo della cibernetica nella seconda metà del Novecento in Unione Sovietica, dove il suo utilizzo ha rappresentato l'ambizione di superare le rigidità della pianificazione staliniana per rilanciare l'economia centralizzata all'interno di una complessiva rielaborazione della scienza del governo, e nel Cile di Allende, che nella cibernetica ha cercato lo strumento organizzativo per fare fronte alla gestione delle industrie nazionalizzate all'interno di una pianificazione partecipativa del socialismo democratico. Un terzo esempio che analizzeremo è invece quello della Cina contemporanea, dove l'economia della piattaforma e l'utilizzo dei *big data* sono utilizzati per ipotizzare nuove forme di pianifica-

[22] H. LEFEBVRE, *State, Space, World. Selected Essays*, a cura di N. Brenner – S. Elden, Minneapolis, University of Minnesota Press, 2009; S. MEZZADRA e B. NEILSON, *The Politics of Operations. Excavating Contemporary Capitalism*, Durham and London, Duke University Press, 2019, pp. 94-132.

zione nella quale lo Stato sembra voler governare dall'alto il paradosso politico dell'ordine logistico per affermare il controllo sull'economia e la società. Se lo Stato logistico prima ricordato con Lefebvre poteva essere considerato un tentativo di piegare un emergente ordine logistico verso progetti di sviluppo capitalistico nazionale definibili attraverso le istituzioni statali, gli esempi di cibernetica socialista e pianificazione tramite *big data* di cui tratteremo nella prossima sezione sono indicativi di come progetti che si autodefiniscono socialisti tentino di utilizzare la logica interna all'ordine logistico, e non soltanto la sua base materiale incarnata dalle infrastrutture, per progetti che mirano a guidare l'economia capitalistica verso fini diversi da quelli dell'accumulazione. Se i casi dell'Unione Sovietica e del Cile mostrano la difficoltà di questo progetto e le resistenze tanto del sistema produttivo, quanto degli apparati burocratici statali, a spostare il centro del controllo dai ministeri ai protocolli, il caso della Cina mostra visioni del governo e della funzione dello Stato spesso trascurate all'ombra di una semplicistica divisione internazionale del lavoro che si limita a vedere nel paese asiatico una nuova potenza economica guidata da un governo autoritario e repressivo.

2. Cibernetica per il socialismo

Il termine cibernetica deriva dal greco *kybernē*tik*é (téchnē)* "arte di guidare, di pilotare". Reso popolare dal matematico statunitense Norbert Wiener alla metà del Novecento per descrivere la possibilità di attribuire alle macchine facoltà di apprendimento di tipo umano, indica la capacità di eseguire azioni interagendo con l'ambiente e aggiustandole di conseguenza. La cibernetica non riguarda però semplicemente un processo di umanizzazione delle macchine, o di integrazione uomo-macchina, ma un paradigma organizzativo basato sulla circolarità delle informazioni, l'apprendimento e il cambiamento. Il termine è stato anche associato a quello di *governance* per indi-

care le facoltà di organizzazione, controllo e gestione in una struttura diffusa e scarsamente gerarchica[23]. Pur avendo seguito traiettorie diverse da quelle che hanno portato la logistica ad assumere una rilevanza fondamentale nel capitalismo contemporaneo, la cibernetica può essere considerata una scienza molto vicina alla logica operativa dell'ordine logistico. Secondo Rossiter e Zehle, la cibernetica sarebbe in questo senso una sorta di "preistoria" della logistica, un paradigma organizzativo basato sul calcolo e l'analisi riflessiva delle informazioni[24].

La cibernetica ha affascinato le teorie accelerazioniste, ma rimane un oggetto di studio complessivamente poco battuto dalla teoria politica, considerato sostanzialmente lontano dalle forme concrete del governo e dalle dinamiche dei rapporti sociali[25]. Gli studi sull'applicazione della cibernetica nei contesti dell'Unione Sovietica e del Cile mostrano una realtà affatto diversa, nella quale la cibernetica è un elemento non secondario e per certi versi popolare all'interno di elaborazioni politico-istituzionali che miravano a trasformare il nomale funzionamento delle istituzioni statali e dell'economia attraverso il *design* delle connessioni e protocolli di comportamento capaci di interagire con le contingenze. Il progetto cibernetico applicato alla pianificazione economica può dunque essere considerato una forma di sperimentazione di istituzionalizzazione dell'ordine logistico sotto la guida di un processo politico, valorizzando la doppia dimensione di centralizzazione strategica e flessibilità.

In Unione Sovietica la cibernetica ha vissuto fortune alterne: tra le discipline praticate all'interno di diffuso fermento scientifico nel primo periodo post-rivoluzionario, essa è stata considerata dallo stalinismo una scienza occidentale priva di ideologia e, in quanto tale, una minaccia all'ordine sovietico. Le cose cambiarono decisamente dopo la fine dello stalinismo, quando si fece strada l'idea che l'economia socialista po-

[23] M. SCHWANINGER, *Governance for Intelligent Organizations: A Cybernetic Contribution*, «Kybernetes», 48, 1/2018, pp. 35-57.
[24] N. ROSSITER – S. ZEHLE, *Acts of Translation: Organizing Networks as Algorithmic Technologies of the Common*, «Organized Networks», 2013, https://nedrossiter.org/?p=332.
[25] M. PASQUINELLI (ed), *Gli algoritmi del capitale. Accelerazionismo, machine della conoscenza e autonomia del comune*, Verona, ombre corte, 2014.

tesse incorporare la cibernetica per realizzare un controllo centralizzato dell'economia, permettendo di liberare le forze produttive superando le sclerosi della pianificazione staliniana[26]. Questa idea si basava su una comprensione della "crisi" sovietica legata tanto alla rigidità, quanto alla complessità di un sistema che rendeva impossibile l'efficacia della pianificazione. Nei primi anni Sessanta diverse missioni composte da scienziati e direttori d'impresa sovietici furono mandate in occidente per studiare le tecniche manageriali, dietro la convinzione che l'economia pianificata potesse applicare e far fiorire metodi che nel sistema capitalistico non si esprimevano al meglio. Parlando al plenum del Partito, Krushev sostenne che nelle condizioni del sistema sovietico le tecniche manageriali occidentali si sarebbero potute applicare più facilmente. È in questo contesto che un rapporto di una missione sovietica in Stati Uniti e Regno Unito per studiare i metodi dell'automazione industriale descriveva la cibernetica, o "scienza del management", come capace di «incorporare le idee del controllo automatizzato del macchinario, il principio del *feedback* e i metodi per applicare questo principio» con lo scopo di «elaborare metodi per la pianificazione e la gestione ottimale delle industrie». La delegazione sosteneva poi che fosse «giunta l'ora di usare seriamente i successi delle scienze manageriali nelle condizioni dell'economia pianificata del nostro paese»[27].

Dopo gli anni della condanna staliniana, le promesse della decentralizzazione funzionale unita al controllo centralizzato della cibernetica sembravano fornire la giusta soluzione per rilanciare l'economia sovietica inserendo nella pianificazione un elemento dinamico e capace di rispondere ai limiti della produzione sovietica. Tuttavia, diversamente a quanto avveniva nei paesi capitalistici occidentali, dove la cibernetica veniva applicata in modo separato da diverse discipline, il mondo scientifico sovietico sviluppò un progetto di unificazione della conoscenza intorno al paradigma ciberne-

[26] G. RISPOLI, *The Path of Cybernetics in the Soviet Union: from Rejection to Celebration in the Service of Communism*, «Paradigmi. Rivista di critica filosofica», 3/2015, pp. 149-162: B. PETERS, *Normalizing Soviet Cybernetics*, «Information & Culture: A Journal of History», 47, 2/2012, pp. 145-175.
[27] S. GEROVITCH, *From Newspeak to Cyberspeak: A History of Soviet Cybernetics*, Cambridge, Mass., MIT Press, 2002, p. 270.

tico. Secondo Axel Berg, promotore di una "Cibernetica per il Comunismo", la costruzione del comunismo attraverso le macchine elettroniche avrebbe risolto il problema di una «pianificazione e un controllo continui e ottimali». Tuttavia, l'interpretazione sovietica della cibernetica si spingeva a prefigurare «una nuova scienza di governo», traducendo il termine con la parola russa *upravlenie*, contro la definizione dispregiativa di *kontrol*, e rintracciandone l'etimologia in Ampère, che negli anni Trenta dell'Ottocento parlava di *cybernétique* come di una scienza politica del governo, e ricollegandosi ideologicamente all'indicazione leniniana di imparare la "scienza del governo" (*upravlenie*). All'interno di questa discussione, gli scienziati sovietici della pianificazione cibernetica arrivarono ad equiparare la nozione di *khozraschet*, un sistema di incentivi per le imprese che permetteva profitti, a quello di *feedback,* sostenendo che questo poteva essere uno strumento per promuovere l'aggiustamento delle attività economiche verso prestazioni in linea con gli obiettivi di sviluppo fissati dal governo[28].

Dietro la spinta del matematico Viktor Gluschkov e di Nikolay Fodorenko venne progettata una rete di computer capace di monitorare l'intera produzione dell'Unione Sovietica, chiamata *Sistema automatizzato statale di gestione per la raccolta e l'analisi delle informazioni* (OGAS). Tuttavia, le promesse di innovazione istituzionale della "scienza di governo" si scontrarono con la resistenza della burocrazia statale, che vedeva minacciata l'esclusività del proprio potere, e con i funzionari responsabili delle industrie, che temevano una minore autonomia decisionale. Questo portò ad una realizzazione solo parziale della rete, frammentata in diverse aree di competenza, con l'esito di far prevalere l'aspetto tecnologico su quello propriamente cibernetico[29].

Un altro esempio del tentativo di utilizzare la cibernetica per realizzare una pianificazione flessibile, capace di unire la direzione statale con un programma di governo socialista, è quello del Cile di Allende. Durante l'esperienza del governo di Unità Po-

[28] *Ivi*, pp. 254-256.
[29] P. BUCKERMANN, *On Socialist Cybernetics, Accelerationist Dreams and Tiqqun's Nightmares*, Institute of network cultures, December 19th, 2016. Accessibile online all'indirizzo: https://networkcultures.org/longform/2016/12/19/communication-control-communism-on-socialist-cybernetics-accelerationist-dreams-and-tiqquns-nightmares/.

polare (1970-1973), infatti, per gestire la transizione verso il socialismo e la produzione pubblica delle industrie nazionalizzate dal governo venne lanciato il progetto *Cybersinc*. Questo, affidato all'alfiere della cibernetica inglese Stafford Beer, prevedeva la connessione delle industrie del paese in una rete centralizzata, coordinata da un'avveniristica *operation room* (Opsroom), effettivamente realizzata alla Moneda.

Diversamente dall'Unione Sovietica, tuttavia, la cibernetica cilena non interveniva in una situazione già fortemente centralizzata che si voleva rendere più efficiente, ma doveva servire come soluzione ad un problema nuovo, generato dalla vittoria elettorale dell'Unità Popolare e dai programmi di nazionalizzazione voluti da Allende. La nazionalizzazione, infatti, aveva portato in breve tempo alle dirette dipendenze del governo numerose industrie e attività economiche, e si trattava di farle funzionare. Inoltre, la cibernetica sembrava fornire una possibile soluzione operativa al problema di realizzare un governo socialista compatibile con un sistema democratico anche nei luoghi della produzione, limitando l'elemento della direzione dall'alto a favore dell'autogestione di base all'interno di determinati obiettivi. *Cybersync,* o *Synco*, doveva garantire secondo Allende la possibilità di una pianificazione sincronizzata, ma decentralizzata, antiburocratica e fondamentale per realizzare il socialismo democratico con la partecipazione dei lavoratori[30]. Significativamente, Beer aveva in precedenza diretto il dipartimento di studi cibernetici e *operations* della United Steel, la principale compagnia dell'acciaio del Regno Unito, e i suoi contatti con il Cile iniziano prima dell'elezione di Allende, su invito dell'industria metallurgica. In questa fase diversi collaboratori di Beer in Cile si erano avvicinati al movimento che sosteneva la candidatura di Allende, contribuendo poi alla formazione del Movimento di Unità d'Azione Popolare (MAPU), alleato di Allende.

Con la vittoria dell'Unità Popolare vennero nazionalizzate le miniere e altre 68 industrie, scatenando un movimento spontaneo di autogestione delle fabbriche che superò di gran lunga i piani governativi. Questo rese il governo responsabile diretto della maggior parte dell'economia del paese, ora ridefinita Area de Propriedad Social. Dopo

[30] E. MEDINA, *Designing Freedom, Regulating a Nation: Socialist Cybernetics in Allende's Chile*, «Journal of Latin American Studies», 38/2006, pp. 571-606.

una prima fase di assunzioni di massa, tuttavia, una volta raggiunta la massima capacità l'industria cilena si trovò di fronte ad una eccedenza di lavoro e una crisi generale. La cibernetica doveva essere in questo senso la soluzione al problema di una direzione e gestione socialista dell'economia una volta riscontrati i limiti della semplice nazionalizzazione, tramite un sistema di obiettivi e *feedback* che permettesse l'autonomia gestionale delle industrie e il coordinamento delle attività. Il compito di *Synco* era quello di raccogliere, processare e distribuire i dati sulla base delle variabili ritenute importanti, tra le quali era presente anche una misura dell'insoddisfazione sociale sulla base dell'assenteismo.

Il programma avrebbe dovuto segnalare in modo automatico gli elementi problematici sulla base dell'analisi dei trend produttivi e di scenari futuri sull'economia cilena, attivando un funzionario governativo di fabbrica che poteva intervenire in autonomia entro un tempo determinato. Se questi non riusciva a risolvere il problema, sarebbe dovuto intervenire un comitato governativo il cui centro nevralgico era la Opsroom, dove diversi terminali raccoglievano i dati in tempo reale. In sostanza, il sistema lasciava una relativa autonomia alle fabbriche e un tempo di tolleranza che sanciva l'effettiva distanza tra la decentralizzazione e il controllo centralizzato.

Il progetto venne effettivamente implementato e messo in funzione, arrivando a monitorare quasi il 27% delle industrie nazionalizzate, e fu utilizzato anche per coordinare la resistenza allo sciopero antigovernativo dei trasporti dell'ottobre del 1972[31]. Tuttavia, la "rivoluzione nel management" che doveva essere l'obiettivo finale non venne realizzata, concependo invece il sistema come uno strumento "tecnico" per risolvere il disordine economico rafforzando e rendendo più efficace il *management* ordinario delle imprese di stato. Inoltre, il sistema si concentrava sulla produzione considerare altre dimensioni dell'economia come la dimensione internazionale, il mercato nero e la lotta politica. Mentre in Unione Sovietica il progetto cibernetico doveva affrontare le rigidità della struttura burocratica, in Cile essa si confrontava con un sistema sociale ed economico già fortemente innestato nelle logiche di mercato. Il

[31] *Ivi*, pp. 593, 603-604.

golpe militare segnò la brusca fine dell'esperimento cileno tanto con il socialismo, quanto con la cibernetica: la *junta* militare, non riuscendo a decifrare gli aspetti teorici e tecnici della cibernetica per il socialismo, decise infatti di smantellare la Oproom rinvenuta alla Moneda. Come osserva Medina, il progetto *cybersynt*, nato per "progettare la libertà", finì per enfatizzare un bisogno ordinario di regolare e governare: gli strumenti tecnici e concettuali della cibernetica si rivelavano così soprattutto come elementi per pensare l'ordine politico e governare il cambiamento sociale[32].

3. La piattaforma come ordine logistico di Stato

Un ultimo caso che andremo ad affrontare riguarda la discussione sulla nuova pianificazione nella Cina contemporanea. Se il dibattito internazionale sulla Cina ruota quasi esclusivamente intorno all'interesse ad aprire al mercato ogni ambito dell'economia e alla minaccia di un nuovo potere globale, infatti, nella discussione interna cinese questo aspetto è strettamente legato all'idea di promuovere una nuova forma di pianificazione del "socialismo con caratteristiche cinesi" che sembra riattualizzare le discussioni sviluppate intorno alla cibernetica in Unione Sovietica e in Cile alla luce del livello di sviluppo industriale e tecnologico cinese e della popolarizzazione del digitale. Inoltre, il caso cinese si inserisce in un contesto nel quale, come osservato da Deborah Cowen, «le lezioni della rivoluzione logistica non sono andate perdute»[33].

La discussione sulla pianificazione in Cina è cresciuta negli ultimi anni con un particolare riferimento alle nuove possibilità legate all'utilizzo dei *big data*. Jack Ma, fondatore del gigante del commercio online Ali Baba e membro del Partito Comunista Cinese, ha sostenuto che l'utilizzo dei *big data* è destinato a modificare l'idea che il mercato sia il sistema economico migliore, prefigurando la possibilità di un mercato "intelligente" che renda finalmente possibile realizzare le promesse della pianificazione[34]. Questa visione ha raccolto critiche da parte di diversi economisti, che hanno

[32] *Ivi*, p. 605.
[33] D. COWEN, *The Deadly Life of Logistics*, p. 67; G. Grappi, *Logistica*, pp. 153-174.
[34] GLOBAL TIMES, *Can big data help to resurrect the planned economy?*, 14 giugno 2017. Accessibile online all'indirizzo http://www.globaltimes.cn/content/1051715.shtml.

sostenuto da un lato il ruolo del fattore umano e dello spirito imprenditoriale nelle decisioni, dall'altro lato il limite strutturale nella raccolta di informazioni all'interno di un sistema nel quale l'ansia da performance dei funzionari locali porta ad una spirale di enfatizzazione dei dati difficilmente aggirabile[35]. Tuttavia, all'interno del tentativo di stabilizzare quella che viene definita come "nuova normalità"–una fase di sviluppo qualitativo *designed in China* dopo anni di crescita intensiva *made in China*– e di rafforzare il ruolo del governo centrale dopo una lunga fase di riforme economiche che hanno prodotto la formazione di diversi centri di potere, in Cina si discute di come realizzare un sistema che, mentre offre ai privati le stesse garanzie che possono avere ovunque nel mondo, possa garantire un ritorno sociale e la stabilità di un ordine fermamente incentrato sul Partito e sullo Stato. La figura di Xi Jinpin è senza dubbio l'elemento di riferimento di questa nuova tendenza, anche se si tratta di un percorso che ha radici lontane, con le prime discussioni sulla cibernetica cinese avviate già alla metà degli anni Cinquanta del Novecento dal matematico e ingegnere aerospaziale Quian Xuesen[36]. La fase attuale sotto la guida di Xi Jinpin non è dunque una semplice stretta autoritaria, ma un tentativo di riformulare le coordinate del funzionamento dello Stato e dell'economia pianificata che ha l'ambizione di presentarsi come modello globale, ed è il complemento sul piano della scienza di governo della proiezione globale esplicitamente dichiarata tramite il lancio della *Belt and Road Initiative*, più comunemente nota come *Nuova via della Seta*[37].

La storia della pianificazione cinese si caratterizza da tempo da un modello di *governance* molto diverso da un modello di economia dirigista. Gli obiettivi indicati dal governo centrale, infatti, sono realizzati in modo decentralizzato dalle autorità locali secondo uno schema che è stato criticato per aver generato due effetti apparente-

[35] *Ibidem*.
[36] S. PIERANNI, *Dalla cibernetica ai crediti sociali: il Panopticon cinese*, «il manifesto», 30 dicembre, accessibile online all'indirizzo: https://ilmanifesto.it/cina-cibernetica-ai-crediti-sociali-il-panopticon-cinese/; S. SANDERS – J. OBERST, *The Rise of systems engineering in China*, Washington DC, Science/AAAS, 2016, pp. 5-12.
[37] G. GRAPPI, *Il confucianesimo logistico che cambia il mondo*, «LIMES», 1/2017, pp. 163 – 168.

mente opposti, ma tra loro complementari: da un lato, un eccessivo potere della Commissione Nazionale per lo Sviluppo e le Riforme (il nome attribuito alla nuova autorità formata nel 2003 dall'unione della Commissione statale per la pianificazione e della Commissione statale per la pianificazione dello sviluppo), responsabile dell'approvazione dei progetti e accusata di essere diventata «troppo grande e troppo potente»; dall'altro lato l'esplosione incontrollata di progetti locali[38]. L'attacco alla Commissione, che fa parte della strategia di Xi Jinping, è uno degli elementi fondamentali della recente riforma istituzionale che ha ridefinito la struttura del governo cinese sulla base dell'idea che le istituzioni siano decisive per le prospettive di una crescita qualitativa guidata dal Partito[39].

È in questo contesto che il dibattito interno agli economisti cinesi comprende l'ipotesi di realizzare una nuova forma di pianificazione che assume come riferimento l'economia della piattaforma[40]. Al centro della discussione c'è l'idea che l'economia dei dati possa, insieme all'innovazione istituzionale e organizzativa, aprire la strada ad una economia pianificata che risponda alla «complessità della legge sociale» nell'ottica di un socialismo «democratico, pianificato e partecipativo»[41]. La condivisione dell'analisi critica della pianificazione sovietica porta a scartare un modello burocratico di rigida pianificazione dall'alto non solo sulla base dell'inefficienza, ma anche dietro la convinzione che l'assenza della libertà di scelta sia un elemento antidemocratico e antisocialista, perché costringe i consumi all'interno delle preferenze dei pianificatori. Al contrario, si sostiene che una «economia di mercato orientata dal

[38] S. HEILMANN – O. MELTON, *The Reinvention of Development Planning in China, 1993–2012*, «Modern China», 39, 6/2013, pp. 580-628; F. TANG, *"Too Big and Too Powerful": Why Xi Jinping is Reining in China's Economic Planning Agency*, «South China Morning Post», 14 marzo 2018, edizione online, accessibile online all'indirizzo: https://www.scmp.com/print/news/china/economy/article/2137043/too-big-and-too-powerful-why-xi-jinping-reining-chinas-economic.
[39] XINHUA, China Unveils Major Cabinet Reshuffle, «Xinhua online», 3 marzo 2018, accessibile online all'indirizzo: http://www.xinhuanet.com/english/2018-03/13/c_137036361.htm; CHINA DAILY, *Institutions Crucial to Growth, Party Stresses*, «People's Daily Online», 19 Novembre 2019, accessibile online all'indirizzo: http://en.people.cn/n3/2019/1119/c90000-9633648.html.
[40] BINBIN WANG AND XIAOYAN LI, *Big Data, Platform Economy and Market Competition: A Preliminary Construction of Plan-Oriented Market Economy System in the Information Era*, «World Review of Political Economy», 8, 2/2017, pp. 138-161.
[41] *Ivi*, p. 139.

piano» deve tenere insieme la componente democratica del piano con la centralizzazione, attribuendo al mercato un ruolo decisivo nell'allocazione delle risorse. L'obiettivo del governo nello "stadio primario del socialismo", sarebbe perciò quello di garantire un'integrazione organica tra economia pianificata e sistema di mercato attraverso piattaforme basate sui *big data*. Lo stato avrebbe in questo sistema il ruolo di creare e gestire le piattaforme internet per lo scambio economico, utilizzando i *big data* per integrare nella pianificazione la conoscenza tacita del mercato, superando il problema dello scarto tra il piano e il libro sviluppo delle attività economiche. Insieme alla *Belt and Road*, questa idea rappresenta l'ambizione cinese di pilotare l'ordine logistico verso un modello di crescita governata dallo Stato e non più semplicemente sostenuta dalle riforme.

Come spiegato da Nick Srnicek, la piattaforma digitale si configura come intermediario tra due o più gruppi differenti[42]. Questa si differenzia dalla piattaforma fisica tradizionale perché questo intermediario può estrarre dati sui comportamenti dei gruppi che agiscono tramite essa. La crescita delle piattaforme è spinta da una dinamica esponenziale e produce un effetto di rete, poiché l'aumentare del numero dei partecipanti la rende attrattiva anche per altri. In questo modo, la piattaforma sviluppa una sorta di monopolio delle interazioni e può interferire indirizzandole nella direzione più produttiva. Gli economisti cinesi hanno in qualche modo fatto tesoro di questa dimensione del "capitalismo delle piattaforme" sostenendo che lo Stato, «in nome dell'interesse pubblico, deve giocare il ruolo di super-monopolio, guidando l'economia di piattaforma»[43]. Attribuendo allo Stato un ruolo non lontano dalla *design economics*, una branca dell'economia che si occupa di progettare e mantenere i *marketplace*, spazi per l'interazione economica che si snodano in modo crescente attraverso la rete, lo schema della pianificazione della piattaforma suggerisce una consapevolezza sorprendente, all'interno del dibattito cinese, del *gap* di conoscenza tra

[42] N. SRNICEK, *Platform Capitalism*, Cambridge, Polity Press, 2016.
[43] B. VECCHI, *Il capitalismo delle piattaforme*, Roma, manifestolibri, 2017; BINBIN WANG – XIAOYAN LI, *Big Data, Platform Economy and Market Competition*, p. 150.

l'elemento politico della pianificazione e la programmazione delle infrastrutture digitali dell'economia[44].

Il controllo della piattaforma e dei dati così generali non ha lo scopo di programmare meccanicamente l'economia, ma di integrare nello stesso ciclo produttivo l'evoluzione dei comportamenti e delle "informazioni sociali" che le preferenze possono fornire. In questo modo, l'economia di mercato orientata dal piano tenta di trasformare quella che nel capitalismo contemporaneo è una nuova frontiera dell'accumulazione in una fonte di legittimazione dell'ordine economico-politico. Nella "società con caratteristiche cinesi" promossa dal discorso ufficiale, le capacità di *governance* del governo sono così rese compatibili con il mercato grazie ad un'amministrazione che esercita un macro-controllo orientato ai servizi, limitando l'intervento diretto ad alcuni interventi strategici[45].

La nuova pianificazione cinese si caratterizza così in modo deciso come il tentativo di organizzare un ordine logistico nel quale lo Stato e il partito si presuppongono capaci di indicare un indirizzo generale. Non, dunque, una nuova forma di pianificazione centralizzata, ma un'economia nella quale lo Stato e il partito sono i garanti di un sistema *business friendly* che dovrebbe permettere la transizione verso una complessiva crescita sociale che, nell'ultima fase del "marxismo cinesizzato" inaugurata da Xi Jinping, porti al pieno sviluppo delle facoltà e capacità produttive umane[46]. Questo discorso, per quanto possa apparire paradossale se confrontato con le costanti denunce della svolta autoritaria e di controllo impressa nell'era di Xi Jinping e le numerose violazioni dei diritti umani, è in realtà indice di una realtà complessa, nella quale è in atto una sperimentazione politico-sociale per certi versi inedita, le cui conseguenze hanno una portata globale.

[44] A.E. ROTH, *The Economista s Engineer: Game Theory, Experimenttion, and Computation as Tools for Design Economics*, «Econometrica», 70, 4/2002, pp. 1341-1378.
[45] LIU HE, 22 novembre 2019, accessibile online all'indirizzo: http://paper.people.com.cn/rmrb/html/2019-11/22/nw.D110000renmrb_20191122_1-06.htm
[46] CHENG ENFU, *Marxism and its Sinicized Theory as the Guidance of the Chinese Model*, «World Review of Political Economy», 9, 3/2018, pp. 296-314.

Le potenzialità dei *big data* per una nuova pianificazione «con caratteristiche cinesi» sono sostenute dall'idea che vi fosse nella pianificazione socialista storicamente esistita un limite nella mancanza di informazioni e nella capacità di produrre aggiustamenti in tempi rapidi. L'idea di una falla tecnologica è diventata così la risposta tanto al problema della "conoscenza localizzata" individuato da Hayek, che segnala come l'informazione necessaria al funzionamento dell'economia sia dispersa tra diversi attori, e per questo diversa dalla conoscenza scientifica e impossibile da gestire in modo centralizzato e pianificato, quanto a quello del "calcolo economico" rielaborato da Mises, che attribuisce all'assenza di un sistema dei prezzi generato del mercato l'inefficacia della pianificazione centralizzata[47]. Secondo Hayek, l'ordine interno del mercato sarebbe auto-organizzato nella "catallassi", una situazione generata dall'interazione tra agenti economici che seguono finalità proprie, e dunque diverso dall'economia, che si caratterizza invece come organizzazione specifica di risorse limitate e definite, e irriproducibile tramite pianificazione governativa[48]. Attraverso l'utilizzo dei big data e della piattaforma come schema istituzionale della pianificazione, nel dibattito cinese sopra analizzato si cerca di catturare la "catallassi" e al tempo stesso di governarla, piegandola alle priorità individuate dal Partito, senza con questo impedirne lo svolgimento.

Nella "nuova normalità" cinese la priorità non è più quella di una crescita vertiginosa, ma realizzare uno scarto qualitativo della produzione e nella forma di governo per raggiungere il quale è considerato necessario «integrare il ruolo del mercato nei piani di governo»[49]. La crescita qualitativa ha infatti l'obiettivo dichiarato di «rispondere ai bisogni materiali e culturali dell'insieme della popolazione», attraverso un sistema nel quale la produzione di "plusvalore pubblico" deve servire a «alla produzione

[47] F. V. HAYEK, *The Use of Knowledge*, «American Economic Review», 35, 4/1945, pp. 519–530; R.P. MURPHY, *Socialism: The Calculation Problem Is Not the Knowledge Problem*, 03/16/2018, Mises Institute, https://mises.org/wire/socialism-calculation-problem-not-knowledge-problem-0; E. MOROZOV, *Digital Socialism? The Calculation Debate in the Age of Big Data,* «New Left Review», 116-117/2019, pp. 33-67.
[48] F.V. HAYEK, *Legge, legislazione e libertà. Critica dell'economia pianificata*, Milano, Il Saggiatore, 2010.
[49] CHENG ENFU, *A Theory of China's "Miracle"*, «Monthly Review», 68, 8/2017, edizione online accessibile all'indirizzo: https://monthlyreview.org/2017/01/01/a-theory-of-chinas-miracle/).

di valore d'uso che rifletta l'obiettivo di produzione dominante del popolo e sia orientato al suo sostentamento». La capacità di "coordinare" sviluppo economico e sviluppo sociale sarebbe in questo sistema garantita dal ruolo dominante della proprietà pubblica, «la garanzia istituzionale per tutto il popolo cinese che potrà beneficiare dei frutti dello sviluppo», ma anche un fondamentale elemento d'ordine «per migliorare la posizione dominante del partito e mantenere il sistema socialista cinese», allontanandosi dall'idea «popolare ma distruttiva», che le diseguaglianze siano giustificate dal ruolo trainante della ricchezza nell'economia[50]. Ma il ruolo delle industrie statali è in questo modello peculiare: la proprietà statale non va infatti intesa, come in Unione Sovietica o nelle industrie nazionalizzate cilene, come proprietà esclusiva, ma come controllo statale di società per azioni complesse, quotate nei mercati finanziari internazionali, esteso in particolar modo allo stesso settore finanziario e assicurativo, all'interno di un regime proprietario variegato[51]. In questo sistema, ciò che caratterizza le industrie di Stato è soprattutto il mantenimento dei "tre controlli" della maggioranza azionaria, degli standard e tecnologie, e del brand[52]. I tre controlli così definiti paiono tuttavia configurare per lo Stato un ruolo simile a quello giocato dal committente all'interno delle grandi *supply chain* globali, all'ombra del quale proliferano condizioni eterogenee di sfruttamento e organizzazione, più adatto ad affermare il nuovo peso geopolitico dell'economia cinese, che non una capacità politica di indirizzo generale della società.

4. Conclusione: ordine logistico e piano come problema politico

In un recente intervento Alberto Toscano e Matteo Mandarini osservano come il piano leninista degli anni della Nuova Politica Economica (NEP) abbia fatto emergere una diversa figura del piano, che chiamano "pianificazione per il conflitto". Questa

[50] *Ibidem.*
[51] L. SONG, *State-owned Enterprise Reform in China: Past, Present and Prospects*, in R. GARNUT – L. SONG – C. FANG (eds), *China's 40 Years of Reform and Development. 1978-2018*, Canberra, ANU Press, 2018.
[52] CHENG ENFU, *A theory of China's "Miracle".*

figura del piano conteneva la domanda di come fare i conti con la persistenza dei rapporti di classe e sfruttamento dopo la rivoluzione e il controllo bolscevico dello Stato. Una questione che rimaneva aperta evitando la sussunzione della dimensione complessiva della rivoluzione all'interno della pianificazione, mantenendo ad esempio un ruolo fondamentale e *di parte* dei sindacati come organi operai, né sindacali né di Stato[53]. Al contrario, i piani quinquennali del periodo staliniano si fondavano sulla tesi che il governo socialista fosse già il governo degli operai, e dunque si caratterizzava in quanto tale come opposto ed esterno al mercato e al capitale. Se nel periodo della NEP le imprese di Stato dovevano competere nel mercato e rispondere a target di profitto, nel piano quinquennale queste dovevano eseguire direttive e non preoccuparsi della loro performance economica. Nello scontro tra *genetisti* e *teologi* si consumava così la competizione tra diverse visioni della pianificazione come qualcosa che deve dare forma alle tendenze oggettive dell'economia, o come invece lo strumento per realizzare un programma che, come sostenuto dalla rivista sovietica *Economia pianificata* nel 1927, «non è sottoposto ad alcuna legge»[54].

Il problema di pensare uno Stato in movimento all'interno del quale possa agire una politica rivoluzionaria che non pretenda di realizzare una sincronizzazione capace di neutralizzare il conflitto rimane un problema attuale, ed è anzi reso ancora più evidente dalla penetrazione globale dell'ordine logistico all'interno dei discorsi e processi organizzativi dell'economia, e da una rinnovata attenzione verso la pianificazione, nella quale è forte la convinzione che un "governo dei numeri" possa sciogliere le contraddizioni sociali all'interno di meccanismi automatizzati politicamente orientati. Ma non è solo questo: diverse prospettive che possiamo definire per semplicità come contro-logistiche sostengono l'idea che sia possibile rovesciare la logica interna dell'ordine logistico contro se stessa[55]. Se la logica dei *feedback*, ad esempio, funziona come dispositivo di valorizzazione delle interazioni sociali e per bloccare l'emergere

[53] A. TOSCANO – M. MANDARINI, *Planning for Conflict*, «South Atlantic Quarterly», 119, 1/2020, pp. 11-30.
[54] *Ibidem.*
[55] AA.VV., *Short Circuit. A Counterlogistics Reader*, No New Idea Press, 2017. Accessibile online all'indirizzo: http://no-new-ideas-press.tumblr.com/post/127811104891/counter-logistics-is-not-simply-a-matter.

di soluzioni contrarie al mercato, scaricando il peso dell'adattamento tanto sui fornitori quanto sui clienti, che sono integrati nel processo, di fronte all'ipotesi di un *feedback* di sinistra Morozov suggerisce di considerare le stesse *infrastrutture* su cui funziona la logica del *feedback* come dei siti di conflitto, puntando a modificarne i regimi proprietari[56]. Muovendo da una prospettiva simile, la *reverse engineering* si configura come una traduzione tecnica della contro-logistica, avanzando l'ipotesi che sia possibile comprendere il funzionamento dei dispositivi, dei software e delle macchine per aggirare la forma proprietaria del codice e dei brevetti, per poi ri-programmare gli stessi verso altri fini[57]. Esiste inoltre una discussione interna al mondo della sinistra globale sull'idea di reclamare la pianificazione dalle mani delle *corporation*[58]. L'idea che sostiene questa discussione è che il funzionamento dei grandi gruppi industriali avvenga tramite una supervisione pianificata delle decisioni su una scala senza precedenti, che utilizza tecniche e tecnologie che possono essere riorientate in termini democratici. Su questa base si sostiene la tesi di una domanda radicale di pianificazione economica democratica per riorientare l'apparato industriale della pianificazione per il bene collettivo[59].

Come osservano Sandro Mezzadra e Brett Neilson, tuttavia, questa idea di "pianificazione radicale" contro il capitale rimane incastrata nella metafora della "scatola nera" (*black box*), immaginando nelle relazioni interne dei dispositivi la chiave del loro funzionamento, e sostanzialmente dimenticando che queste funzionano in costante relazione con un esterno segnato da specifiche condizioni politiche e producendo effetti il cui risultato non è determinabile meccanicamente a priori[60]. Alimentando sogni accelerazionisti, il rischio di questa fascinazione è quello di sottovalutare quanto l'ordine logistico si riproduca all'interno di condizioni politiche, sociali e di

[56] E. MOROZOV, *Digital Socialism?*
[57] B. NEILSON, *The Reverse of Engineering*, «South Atlantic Quarterly», 119, 1/2020, pp. 75-93.
[58] B. JAMES, *Stick to the Plan. Reclaiming Central Planning from the Clutches of Corporations*, «The Baffler», 3 aprile 2019. Accessibile online all'indirizzo: https://thebaffler.com/latest/stick-to-the-plan-james.
[59] L. PHILLIPS – M. ROZWORSKI, *The People's Republic of Walmart. How the World's Biggest Corporations are Laying the Foundation for Socialism*, New York, Verso, 2019.
[60] S. MEZZADRA – B. NEILSON, *Extraction, Logistics, Finance*, «Radical Philosophy», 178/2013, pp. 8-18, p. 16; B. NEILSON, *The Reverse of Engineering*.

potere che costituiscono un costante campo di tensione, e trascurare il fatto che dopo i successi e i fallimenti delle esperienze storiche di cibernetica socialista oggi è un socialismo di Stato rigidamente guidato da un Partito che si pretende espressione diretta degli interessi operai ad essere all'avanguardia della sperimentazione tecno-politica. Occorre dunque ribadire come di fronte alla dimensione globale e transnazionale dell'ordine logistico, la pianificazione statale non può essere considerata una scorciatoia per mettere in discussione il piano capitalistico. Al tempo stesso, le sperimentazioni in atto in Cina non possono essere banalizzate dalla contrapposizione ideologica con presunti valori occidentali, mentre sarebbe necessario uno sforzo maggiore, da parte della teoria politica, per comprenderle: tanto da una prospettiva analitica, che assuma come problema il *gap* di conoscenza esistente tra la teoria politica occidentale e i concetti base del pensiero politico cinese, senza sottovalutare i caratteri di costrizione che questi esprimono su una classe operaia ormai globale, quanto da un punto di vista critico, che vi sappia cogliere gli elementi che ne fanno un passaggio importante delle trasformazioni dello Stato e del capitalismo contemporaneo e, dunque, anche delle forme del conflitto e delle possibilità di liberazione[61].

[61] M. GAO, *Constructing China: Clashing Views of the People's Republic*, London, Pluto Press, 2018.