POLITECNICO DI TORINO
Repository ISTITUZIONALE

Per una political economy degli hinterland logistici: i regimi territoriali della logistica

Original
Per una political economy degli hinterland logistici: i regimi territoriali della logistica / Silvestro, E., Valz Gris, A., Salone, C.. - In: SEMESTRALE DI STUDI E RICERCHE DI GEOGRAFIA. - ISSN 2784-9643. - ELETTRONICO. - 1/2025(2025). [10.13133/2784-9643/18916]

Availability:
This version is available at: 11583/2999285 since: 2025-04-17T09:01:34Z

Publisher:
Sapienza Università di Roma

Published
DOI:10.13133/2784-9643/18916

Terms of use:

This article is made available under terms and conditions as specified in the corresponding bibliographic description in the repository

Publisher copyright

(Article begins on next page)

26 November 2026

Semestrale di Studi e Ricerche di Geografia
XXXVII, 1, 2025, ISSN 1125-5218, E-ISSN 2784-9643
DOI: 10.13133/2784-9643/18916
pp. 143-159

Per una *political economy* degli hinterland logistici: i regimi territoriali della logistica

Elia Silvestro[*], *Alberto Valz Gris*[*], *Carlo Salone*[**]

Parole chiave: *logistica, regimi territoriali, political economy, infrastrutture, capitalismo di Stato*

Keywords: *logistics, territorial regimes, political economy, infrastructures, State capitalism*

Mots-clés : *logistique, régimes territoriaux, économie politique, infrastructures, capitalisme d'État*

1. *Introduzione*

Da alcuni decenni, le regioni europee di vecchia industrializzazione stanno registrando processi di trasformazione fisica e funzionale degli spazi storicamente dedicati alla produzione. Al centro di questi processi emerge la proliferazione di infrastrutture e magazzini logistici, la cui offerta segue a fatica una domanda incessante di spazio deputato a gestire le catene di approvvigionamento della manifattura, il commercio al minuto e l'e-commerce. Allo sviluppo della logistica privata si accompagna una nuova stagione di costruzione di infrastrutture per il trasporto e la gestione delle merci, in un rinnovato protagonismo degli investimenti pubblici che sembra delineare un ritorno al capitalismo di Stato.

Il dibattito scientifico internazionale appare sempre più attento alla dimensione economico-politica urbana della logistica, ancora marginale nella ricerca italiana. Riteniamo questo aspetto cruciale per interpretare le geografie della logistica, e particolarmente i fenomeni paralleli delle infrastrutture pubbliche per la logistica e degli *hinterland* logistici sviluppati per iniziativa privata. Ci serviremo, quindi, di alcune prospettive analitiche particolarmente utili a sviluppare un inquadramento teorico originale e a definire la nozione di *regimi territoriali della logistica* (RTL) intesa a offrire una lente "urbana" per interpretare i paesaggi operazionali nati dalle spinte del mercato e dalle politiche della logistica.

2. *Geografia della logistica e geografie logistiche*

Gli *hinterland logistici* si configurano secondo specifiche geografie che Brenner e Katsikis (2020) ascrivono alla categoria degli *operational landscapes*: insiemi

[*] Torino, Politecnico di, Italia.
[**] Torino, Università di, Italia.

di magazzini di varia natura e di servizi annessi, come l'infrastruttura stradale e ferroviaria, o anche parcheggi e interporti, spazi di produzione, estrazione e scarto funzionali al metabolismo urbano. I paesaggi operazionali sono essenzialmente osservati su una scala planetaria, tanto che Brenner e Katsikis parlano di *planetary hinterland* – un esempio è quello delle miniere di litio cilene e argentine che nutrono la decarbonizzazione del Nord globale (Valz Gris, 2020). Non si tratta inevitabilmente di una dinamica estrattiva (nel senso più ampio del termine) tra Nord e Sud del mondo: specie nel caso degli hinterland di natura logistica, notiamo casi a pochi chilometri dai *core* urbani dei paesi ad alto reddito. Si tratta di territori solo in parte storicamente vocati a questo settore o in cui la logistica coadiuva il tessuto manifatturiero locale, e il loro sviluppo può emergere anche da una visione della logistica come presunta opportunità di rilancio.

In contesti simili, l'apparente natura locale/areale dello sviluppo logistico viene smentita dalla geografia relazionale delle reti di merci, attori e di flussi di capitale che costituiscono i territori della logistica. Se quindi la logistica si materializza tipicamente a distanze ridotte dai *core* urbani, o, comunque, all'interno di vaste aree metropolitane o città-regioni, la natura di hinterland diventa chiara ricostruendo la rete che unisce gli spazi logistici locali ai lontani e rarefatti spazi delle multinazionali della logistica che li gestiscono e della finanza globale che li alimenta (Scott, 2001). Il nostro contributo individua una tensione tra le forze economiche e politiche che guidano lo sviluppo della logistica e gli hinterland logistici in cui quello sviluppo si materializza, interrogando in particolare la capacità di trattenimento del valore economico complicata dalla separazione spaziale tra le sedi fiscali delle grandi aziende logistiche ed i loro insediamenti produttivi negli hinterland. Prima di addentrarci in queste specifiche dimensioni, tuttavia, mobiliteremo alcuni punti-chiave della letteratura critica sulla logistica, in ambito internazionale e italiano.

Come fenomeno spaziale, la logistica si presta a una varietà di approcci, tanto che possiamo individuare molteplici "geografie logistiche". La vasta rassegna di letteratura di Coe (2020) adotta la concisa definizione proposta da De Lara di «integrazione di mezzi di trasporto fisici […] con il controllo informatico delle giacenze» (2018, p. 65, trad. nostra). Tra le righe della descrizione anodina di un flusso di merci possiamo leggere un immaginario di coordinazione e controllo, attuato tramite strumenti fisici e digitali. Come afferma Coe, infatti, le "geografie logistiche" non si limitano alle geografie della logistica nel senso più letterale, ma considerano la produzione di spazi per il controllo e l'ottimizzazione dei flussi, che si esplica tramite dinamiche controverse: nella definizione di Cowen, la logistica include «l'intera rete di infrastrutture, tecnologie, spazi, lavoratori, e violenza che rende possibile la circolazione delle cose» (2014, p. 1, trad. nostra). Per sua definizione, la logistica sottostà all'imperativo di efficienza dei flussi, a costo di generare contraddizioni, violenza e conflitto nei suoi spazi. Quelli della logistica sono *fungible spaces* (Danyluk, 2019), componenti 'usa e getta' sotto la costante minaccia delle spinte economiche al massimo ribasso che trasformano lo

spatial fix harveyano in un *logistical fix* (Danyluk, 2018). Parallelamente, negli spazi della logistica si inseriscono sistemi di monitoraggio e di ottimizzazione, che li trasformano in luoghi con una giurisdizione specifica, distinti rispetto a ciò che li circonda (Easterling, 2014). Questi meccanismi si dispiegano a diverse scale spaziali: se alla scala globale la logistica può essere interpretata come una delle componenti fondamentali delle "operazioni" del capitalismo contemporaneo (Mezzadra, Neilson, 2019), nella pratica quotidiana essa si traduce nell'esercizio del controllo e della violenza sulla forza-lavoro (Cowen, 2014). Alla base di queste interpretazioni vi è un «rifiuto dell'auto-raffigurazione [della logistica] come scienza della gestione di natura apolitica» (Chua *et alii*, 2018, trad. nostra).

Dal punto di vista dell'urbanizzazione, la crescita esplosiva del mercato degli spazi della logistica e la sua progressiva internazionalizzazione determinano uno sviluppo incontrollato. Il consumo di suolo è molto elevato, nonostante non sia garantito il vantaggio economico di lungo termine – una dinamica che richiama quella dello *sprawl* abitativo tipico di molte aree urbane italiane. La necessità di alimentare i bilanci pubblici locali e di creare occupazione in territori impoveriti dalla deindustrializzazione induce le amministrazioni a moltiplicare le opportunità di sviluppo logistico, facilitando l'approvazione dei progetti in aree in cui la disponibilità di *greenfield* a buon mercato riduce tempi e costi.

Per quanto riguarda la sfera del lavoro, la lettura critica operata dal collettivo di ricerca Into The Black Box[1] si concentra sulla dimensione sociale, politica ed ecologica della logistica, la cui crescita ha portato alla nascita di nuovi spazi di lotta politica, soprattutto nel Nord Italia (Cuppini, Peano, 2019). Nelle scienze sociali il dibattito italiano sulla logistica resta prerogativa di una letteratura legata a questioni di sviluppo territoriale. Molti contributi riguardano il Mezzogiorno (Carlucci *et alii*, 2017; Forte e Miotti, 2014; Forte e Siviero, 2011), altri guardano alla competitività delle infrastrutture italiane a confronto con l'estero (Ghiara, Sillig, 2007; Tadini, 2006, 2021), anche nel senso dell'infrastruttura-magazzino (Creazza, Dallari, 2006; Dallari *et alii*, 2015). Il contributo della geografia economica riguarda in particolare l'impatto ambientale della logistica (Gallo, 2022) e il rapporto tra città, porti e hinterland logistici (Balletto *et alii*, 2022; Mazzarino *et alii*, 2022).

A questo storico filone di studi si è aggiunto, recentemente, quello relativo alle Zone Economiche Speciali (ZES) e delle Zone Logistiche Semplificate (ZLS). Si tratta di strumenti legislativi che, attraverso semplificazioni normative e sgravi fiscali, si propongono come dei porti franchi del ventunesimo secolo (Parlamento Italiano, 2017). La logica alla base delle ZES è quella di stimolare lo sviluppo di specifiche aree del Mezzogiorno vocate alla logistica e a determinati settori produttivi in sinergia con un porto di riferimento; le ZLS ne costituiscono

[1] Si veda il sito web www.intotheblackbox.com.

un parallelo per le aree del Centro-nord. Nonostante lo sviluppo lento di questi strumenti abbia portato all'attivazione delle prime ZES solo nel 2021, le loro potenzialità sono state abbondantemente discusse in letteratura (Fazia, 2018; Miotti, 2017; Realfonzo, 2021; Scrofani, Leone, 2021).

Da questa panoramica emerge un'immagine della logistica in chiaroscuro. Scarseggia però, quantomeno nella letteratura italiana, un apporto che metta in luce l'intreccio che la logistica crea tra politica, iniziative economiche e urbanizzazione. D'altra parte, alcune pur estese analisi di casi stranieri si concentrano su sfere che si limitano alla *political economy* (Raimbault, 2022) o alla pianificazione (Nefs, Daamen, 2023). Una prospettiva interpretativa che riteniamo più completa è quella che ricostruisce le geografie relazionali che ruotano attorno alla logistica, intendendo con questo termine le «relazioni tra [attori e strutture] che connettono [questi ultimi] attraverso relazioni di potere orizzontali e verticali» (Yeung, 2005, p. 38, trad. nostra). Per superare un approccio 'disincarnato' alle questioni territoriali che la prospettiva relazionale può implicare è fondamentale integrare nello schema analitico le scale di governo e le relative politiche, oltre alla materialità dell'urbano e delle infrastrutture. Inoltre, per non cadere in una certa vaghezza interpretativa che legge negli hinterland logistici una delle tante declinazioni dell'urbano nel Capitalocene (Brenner, Katsikis, 2020) occorre approfondire gli intrecci tra poteri politici ed economici, formali e informali, che insieme producono le infrastrutture e gli spazi privati della logistica, delineando quelli che più avanti definiremo *regimi territoriali della logistica* (RTL). Per mettere a fuoco la loro struttura ci avvarremo a nostra volta degli strumenti della *political economy*, filone di studi in cui è centrale il concetto di regimi urbani (Stone, 1993), che metteremo in dialogo con le più recenti riflessioni sul ritorno del capitalismo di Stato (Alami, Dixon, 2020) e del suo intervento nello «sviluppo guidato dalle infrastrutture» (Kanai, Schindler, 2022).

3. *La* political economy *dei regimi logistici*

L'interpretazione dei processi di formazione degli hinterland logistici passa necessariamente da una messa a fuoco dei meccanismi di dispiegamento spaziale del potere nelle sue articolazioni economiche e politiche. Ciò implica l'utilizzo di categorie interpretative in grado di disegnare le strategie relazionali tra gli attori di mercato che costituiscono la catena logistica, caratterizzata da una dominanza transnazionale, e il "millefoglie istituzionale" della statualità contemporanea (Jessop, 2013) una stratificazione di livelli politico-amministrativi delegati al controllo delle dinamiche spaziali che, promanando dallo scenario globale, influenzano i sistemi territoriali nazionali e locali. Di conseguenza, la lente analitica deve avvalersi di strumenti diversi per matrice disciplinare, presupposti ideologici e scale spaziali di riferimento, che proponiamo di integrare in un quadro interpretativo sufficientemente coeso e robusto. Per quanto le origini e i campi di applicazione tradizionali di

questi strumenti analitici sembrino a prima vista difficili da conciliare, insieme essi possono costituire un promettente paradigma interpretativo.

Il primo *corpus* teorico affonda le sue radici nella *political economy* urbana, e in particolare negli studi sulle coalizioni urbane. In questo ambito, gli schemi teorici più noti e, per certi versi, anche più discussi e criticati, sono la "macchina di crescita" (*growth machines*, GM, o *growth coalitions*, GC) (Logan, Molotch, 1987) e la teoria del regime urbano (*Urban Regime Theory*, URT) (Stone, 1993). Il modello della GM, tributario delle teorie politiche elitiste filtrate attraverso un approccio neomarxista, ipotizza l'esistenza di un'alleanza informale tra imprese, istituzioni e apparati di governo locale nel perseguimento di politiche di crescita economica. Le relazioni tra queste componenti decisionali non sono paritarie, essendo caratterizzate dall'egemonia degli attori di mercato; domina, in particolare, il settore immobiliare, interessato all'espansione fisica della città e alla produzione delle infrastrutture materiali a supporto della crescita. Gli investimenti pubblici e privati nella crescita urbana producono non solo rendimenti crescenti per le imprese e lo Stato (sotto forma di entrate fiscali), ma anche un incremento dell'offerta di lavoro nei settori delle costruzioni e dei servizi residenziali, creando così una convergenza di interessi e obiettivi tra gruppi sociali e interessi economici eterogenei.

A partire dagli anni Ottanta, tuttavia, si è costituito un filone di studi sulle politiche di sviluppo urbano che poggia su una visione pluralista della distribuzione spaziale del potere, in contrasto con il modello elitista della GM, prendendo il nome di *Urban Regime Theory* (URT). Nata dai primi studi di caso negli Stati Uniti (Stone, 1989), nel tempo si è progressivamente interessata all'analisi di altri contesti , come quelli britannici (Mossberger, Stoker, 2001) ed europei continentali (Kantor *et alii*, 1997; Vicari, Molotch, 1990). L'Italia non fa eccezione e il quadro interpretativo dell'URT è stato applicato a Milano (Anselmi, Vicari, 2020), Torino (Belligni *et alii*, 2009) e Roma (D'Albergo *et alii*, 2015).

Secondo i presupposti dell'URT, nella città il potere non è né iper-concentrato né disperso, ma si trova nelle mani di chi controlla gli investimenti. Questo controllo è il risultato di una negoziazione articolata tra vari attori, e il 'regime' è un insieme di accordi formali e informali intercorrenti tra attori pubblici, che sono soggetti a un certo controllo dal basso, e attori privati, che guidano la selezione delle politiche pubbliche locali secondo obiettivi di massimizzazione dei propri benefici economici. Un vantaggio significativo dell'adozione di un approccio analitico ispirato all'URT è che quest'ultima sottolinea l'importanza della costruzione di reti di cooperazione tra attori urbani che condividono un interesse comune e sono impegnati in una strategia di sviluppo condivisa. Ciò consente alla teoria di andare oltre l'originaria e selettiva attenzione alle GM di matrice statunitense, e di affrontare una più ampia gamma di agende politiche urbane, non necessariamente focalizzate sull'espansione materiale della città. Sulla scorta di criteri di volta in volta diversi – riferimenti politico-ideologici, rapporti con i gruppi elettorali di riferimento, obiettivi delle politiche, ecc. – è possibile identificare diversi tipi

di regime: regimi urbani progressisti o autoritari, innovativi o tradizionali, strumentali o simbolici e così via.

Tuttavia, proprio da questa capacità di adattamento dell'URT a situazioni diverse discende la sua debolezza più rilevante (Mossberger, Stoker, 2001). Oltre a questo, un altro aspetto problematico della teoria è il suo riferimento a una scala urbana non chiaramente esplicitata, se non nella sua banale equiparazione con i confini amministrativi della città. Questa a-territorialità, o territorialità amministrativa assunta come dato indiscusso, appare sempre più inadeguata rispetto all'incessante processo di espansione urbana a scala planetaria che erode i confini tra la città e il suo esterno. La coalescenza tra l'urbano e il rurale produce paesaggi operazionali (Brenner, Katsikis, 2020) in cui gli interessi economici e gli attori politici configurano modelli inediti di economia politica spaziale. L'*impasse* teorica dell'URT rispetto all'evoluzione del fenomeno urbano è stata riconosciuta e affrontata sul piano teorico da Stone stesso (2015), che ha cercato di incorporare la complessità spaziale dell'urbanizzazione globale nella teoria dei regimi urbani costruendo il concetto di ordine politico urbano (*Urban Political Order*, UPO), una nuova formulazione volta a superare la mancata considerazione del contesto globale e transcalare in cui operano le coalizioni di attori. Sulla stessa linea di pensiero, Wachsmuth (2017) illustra le crescenti alleanze strategiche tra diverse città per la realizzazione di progetti infrastrutturali, tramite primitivi regimi interurbani. Le coalizioni transcalari, multipolari e multiattoriali nelle politiche infrastrutturali descritte da Wachsmuth aprono a un'ulteriore riflessione sulla nascita di processi di trasformazione spaziale a più livelli, in cui lo Stato e la produzione e fornitura di infrastrutture risultano centrali, come si vedrà più avanti.

Nella sezione che segue si porrà particolare enfasi sul ritorno prepotente sulla scena territoriale delle infrastrutture, in parte stilizzato nella letteratura sulla cosiddetta "svolta infrastrutturale", che individua regimi infrastrutturali articolati intorno a un rinnovato protagonismo degli Stati, all'interno dei quali i regimi territoriali della logistica giocano un ruolo non secondario.

4. *L'urbano e lo sviluppo guidato dalle infrastrutture*

Le infrastrutture hanno acquisito una notevole importanza negli studi urbani come oggetto di indagine. Parlando di *global infrastructure turn*, Dodson (2017) propone di comprendere meglio la centralità delle infrastrutture, comprese quelle logistiche, come motore principale dei processi di urbanizzazione a scala globale. Da un punto di vista empirico, la rapida e crescente urbanizzazione del pianeta può essere collegata alla proliferazione di infrastrutture materiali e digitali, destinate a soddisfare la crescente domanda di servizi da parte di una popolazione sempre più urbana. Secondo questa correlazione, la diffusione delle infrastrutture urbane sarebbe ampiamente proporzionale alla crescita della popolazione urbana globale.

Ma l'accelerazione infrastrutturale non è unicamente determinata dal fattore demografico. Il significato più saliente di questa svolta infrastrutturale globale è da individuarsi nel ruolo indiscutibile delle infrastrutture nel promuovere un regime di sviluppo globale che, dopo la crisi finanziaria globale del 2008, è diventato egemone in tutto il mondo. La nuova normalità di politiche, iniziative e progetti di connettività opera su scala planetaria con l'obiettivo di creare e integrare sistemi urbani subnazionali in territori transnazionali attraverso mega-progetti infrastrutturali in rete, piattaforme logistiche, centri intermodali, stazioni integrate e interporti, scali portuali e così via. Sebbene il tema delle infrastrutture sia un aspetto tutt'altro che nuovo nella ricerca territoriale, caratterizzate come sono da cicli lunghi di investimento e una certa *longue durée* (Enns, Bersaglio, 2020; Valz Gris, 2023), è il consenso globale che ruota intorno al loro sviluppo a segnare un rinnovato interesse di ricerca. Questa svolta infrastrutturale globale, tanto tangibile nelle politiche quanto nella ricerca in campo urbano, raccoglie una gamma di molteplici definizioni utili a descriverne le complessità politiche e spaziali e gli esiti divergenti.

In termini generali, la nozione di sviluppo guidato dalle infrastrutture (*infrastructure-led development*) individua nelle infrastrutture di connettività l'asse principale sul quale si impernia lo sviluppo urbano e regionale. Quest'ultimo si orienta, con un'impronta neoliberale, alla produzione di territori transnazionali funzionali che possono essere integrati nelle reti globali di produzione e commercio (Kanai, Schindler, 2022), anche tramite i capitali investiti nelle infrastrutture stesse. La complessità di questi regimi di sviluppo infrastrutturale li rende un proficuo banco di prova per gli strumenti della *political economy*, in particolare nell'analisi delle forme in cui le diverse articolazioni dello Stato interagiscono con l'economia di mercato, come nei processi di finanziamento e realizzazione di nuove infrastrutture. Se la relazione tra lo Stato e l'economia di mercato è un ambito di analisi piuttosto tradizionale – non a caso, Alami e Dixon (2020) parlano di "riedizione" del capitalismo di Stato – nella sua accezione più recente, la lente del "nuovo" capitalismo di Stato problematizza il ruolo più visibile e assertivo dello Stato nelle attività economiche, mantenendo una posizione sfumata rispetto a letture dicotomiche del rapporto tra Stato e mercato (Whiteside *et alii*, 2023). Ne emerge un'immagine molteplice e sfaccettata della ristrutturazione dello Stato nell'economia capitalista.

In particolare, lo sviluppo guidato dalle infrastrutture si intreccia con queste nuove forme statuali. L'*infrastructure state* teorizzato da Schindler e DiCarlo (2023) è uno Stato globalmente orientato, che articola nuove forme di cooperazione e di sovranità attraverso il finanziamento, la costruzione e lo sviluppo di infrastrutture tanto all'interno quanto al di fuori dei suoi confini territoriali. Sebbene il processo di infrastrutturazione sia storicamente al centro del processo di formazione dello Stato attraverso l'istituzione di una propria territorialità (Turner, 2020), oggi questo avviene lungo le linee della globalizzazione economica, riarticolando le geografie della sovranità

territoriale (Easterling, 2014). Lo sviluppo di infrastrutture diventa, quindi, uno degli ambiti concettuali ed empirici tramite cui analizzare le nuove interazioni tra Stati ed economia di mercato. Per esempio, Szabó e Jelinek (2023) individuano nella ricostruzione della linea ferroviaria che collega Belgrado a Budapest nell'ambito della BRI la possibilità di non tanto di teorizzare lo Stato contemporaneo come un contenitore di potere territorialmente confinato, ma piuttosto di analizzare il nesso Stato-capitale da una prospettiva multiscalare e relazionale. Nella prospettiva di un'analisi relazionale delle reti di attori che partecipano alla formazione degli hinterland logistici, lo Stato e le sue politiche spiccano come un tassello ineludibile.

Dal punto di vista degli esiti sociali e spaziali, il modello di sviluppo guidato dalle infrastrutture tende a una fortissima selettività spaziale e a una distribuzione diseguale di benefici e rischi. Storicizzando lo sviluppo infrastrutturale prodotto dallo Stato in Tanzania, Dye, Schindler, e Rwehumbiza (2022) sottolineano lo scarto tra la pianificazione modernista della metà del XX secolo, capace di coniugare pianificazione infrastrutturale e ingegneria sociale allo scopo di trasformare il territorio e di sollevare gli standard economici e sociali, e il capitalismo di Stato contemporaneo che scinde questi obiettivi, combinando invece pianificazione modernista e assunti neoliberali orientati all'imprenditorialità più che alla protezione sociale e alla redistribuzione. La distribuzione diseguale del valore è un focus di molti lavori su questo tema: si evidenzia, per esempio, l'impatto dei megaprogetti sull'emarginazione in spazi storicamente privi di diritti (Mosley, Watson, 2016) che riproducono modelli di sviluppo urbano diseguali, distribuendo costi e rischi in modo discontinuo (Wiig, Silver, 2019), e limitando lo sviluppo socio-economico a dispetto delle retoriche *win-win* ad essi spesso associate.

Nel loro insieme, gli spunti concettuali associati alla svolta infrastrutturale negli studi urbani evidenziano il ruolo delle infrastrutture logistiche come fenomeni urbani, tracciando le loro storie sedimentate e i loro esiti disomogenei come grammatica contesa e plurale di un pianeta sempre più urbanizzato. Le infrastrutture logistiche non sono quindi solo un regno della circolazione in sé, ma anche concatenamenti macchinici e materiali attraverso i quali l'articolazione delle realtà urbane può essere compresa più finemente.

5. *I regimi territoriali della logistica: verso una categoria analitica per gli hinterland logistici*

Come abbiamo visto, nel panorama nazionale degli studi sulla logistica, imperniati essenzialmente su analisi di carattere settoriale e descrittivo, è arduo trovare contributi che esplorino le spazialità politiche della logistica, mentre è piuttosto frequente imbattersi in lavori che mirano a offrire linee d'azione per una crescita del settore, visto come elemento propulsore di sviluppo territoriale. L'approccio che proponiamo si colloca su un piano diverso, connotato da tensioni critiche, ma al contempo non indifferente al

ruolo che i poteri pubblici possono esercitare nel controllo della macchina territoriale logistica.

In questa logica abbiamo messo a punto una categoria analitica che tiene insieme l'articolazione spaziale della logistica e i suoi attori nella geografia contemporanea: i *regimi territoriali della logistica* (RTL), intesi come coalizioni transcalari e multipolari animate da attori privati e pubblici operanti su più scale, che perseguono obiettivi e mirano a vantaggi pur diversi, derivanti comunque dallo sviluppo di infrastrutture e magazzini logistici. Nella costellazione di soggetti che forma i regimi vediamo attori provenienti dalle diverse scale della sfera pubblica, come amministratori comunali e politici e funzionari provinciali, regionali e nazionali; attori del mercato della logistica, come spedizionieri, imprese e operatori conto terzi; la sfera della finanza e dell'immobiliare, composta da investitori, gestori di fondi, agenzie immobiliari, sviluppatori; e, ultimo ma non meno importante, rappresentanti dei corpi intermedi e delle lobby di settore.

La categoria del regime territoriale della logistica è, in questo senso, uno schema interpretativo che va messo alla prova ed eventualmente ridefinito attraverso la ricerca empirica. Attraverso osservazioni quantitative e qualitative, ci proponiamo di individuare gli hinterland logistici, e da questi di esplorare le geografie relazionali di attori e capitale che costituiscono i RTL. Se si guarda al territorio italiano, per esempio, un'analisi attenta della commistione di poli della logistica di varia natura (conto terzi, e-commerce, spedizionieri, ecc.) e grandi infrastrutture di trasporto e smistamento offre un campo fertile per inquadrare il fenomeno dei RTL[2] , in particolare nelle aree storicamente più industrializzate e infrastrutturate del Paese. Proponiamo qui alcune prime evidenze di quelli che inquadriamo come regimi logistici in due aree contigue e in parte connesse, la provincia di Alessandria e Genova. La prima area, storico crocevia logistico tra il Porto e il mercato continentale, vive un'evoluzione dalle prime iniziative dell'imprenditoria locale nel settore dei trasporti nel secondo Dopoguerra al panorama attuale di poli logistici frutto d'investimenti immobiliari, a cui si accompagnano grandi progetti infrastrutturali per la mobilità delle merci. Nello sviluppo del settore l'apripista è il gruppo Gavio, artefice, insieme alla compagnia di navigazione Costa, dell'Interporto di Rivalta Scrivia, cuore della logistica alessandrina e tra i principali poli in Italia. All'Interporto, nato nei primi anni Sessanta e frutto dell'iniziativa imprenditoriale dei diretti interessati al settore, si affiancano sviluppi più recenti, spinti invece da una logica di rendita immobiliare a vantaggio di fondi d'investimento non per forza legati al settore logistico. Queste dinamiche di sviluppo immobiliare, spinte da grandi capitali e notevole *expertise*, risultano difficili da governare e portare a proprio vantaggio da parte

[2] Gli autori partecipano al progetto di ricerca *New Italian geographies of logistics. Between global challenges and policy responses*, attualmente nella fase di ricerca empirica e sul campo. Si veda il sito web tr.acking.it.

degli enti pubblici locali e sovralocali. Questi ultimi si impegnano, d'altra parte, nella promozione del potenziale logistico del territorio, nonché nella richiesta di nuove infrastrutture legate essenzialmente al ruolo di retroporto, come il Terzo Valico o il recupero del sottoutilizzato Scalo ferroviario di Alessandria. Strategie diversificate come queste si inverano in geometrie variabili di potere normativo ed economico, prendendo talvolta forme più istituzionalizzate, come nel caso della Fondazione SLALA[3], realtà che riunisce enti pubblici e privati di varia natura (enti locali e sovralocali, fondazioni bancarie, associazioni di categoria, imprese) accomunati dall'interesse per lo sviluppo della logistica nell'area. Sicuramente non si possono considerare aggregazioni simili come portatrici di un potere egemone sul settore, che, come detto, vede l'influenza di sfere ben più lontane, soprattutto in termini di apporto di capitale – e di estrazione di rendita, a scapito della risorsa-suolo e manodopera fornita dall'hinterland. Esse ci segnalano, tuttavia, l'emergere di forme di governance assimilabili a dei regimi logistici.

Una configurazione complementare, seppur distinta, di attori territoriali è quella del regime genovese, che prende forma attorno allo sviluppo di infrastrutture marittime, portuali e retroportuali legate ai flussi logistici. Il crollo del viadotto sul Polcevera nel 2018 fa emergere il ruolo egemone dell'attore statale nella ripresa ed espansione del settore logistico attraverso la pianificazione, il finanziamento e la costruzione di infrastrutture di trasporto. Il Decreto Genova (legge 130/2018), approvato appena un mese dopo il crollo del ponte Morandi, mirava a risolvere velocemente l'interruzione alla mobilità stradale generata dal crollo, nonché ad accelerare alcune opere storicamente latenti, come la nuova diga foranea, strumento di attrazione in porto di navi portacontainer e da crociera di grandi dimensioni. Il coinvolgimento degli attori statali è notevole, sia dal punto di vista finanziario, tramite un fondo complementare al PNRR (500 mln euro) e un mutuo erogato dalla Banca Europea degli Investimenti (253 mln euro), sia nella realizzazione dell'opera, coordinata dal consorzio PerGenova Breakwater, il cui socio maggioritario (40%) è il colosso edile statale WeBuild, a sua volta partecipato al 18,68% da CdP Equity, la holding di investimento di Cassa Depositi e Prestiti. Il regime genovese s'intreccia con le dinamiche dell'Alessandrino tramite l'istituzione della Zona Logistica Semplificata (ZLS) "Porto e Retroporto di Genova", che comprende aree portuali e retroportuali in Liguria, Piemonte, Lombardia ed Emilia-Romagna (Parlamento Italiano, 2017) e offre condizioni vantaggiose per l'attrazione di investimenti attraverso semplificazioni burocratiche e agevolazioni di natura fiscale e doganale. Cruciale per descrivere l'estensione territoriale del regime in oggetto è il collegamento alla rete europea dei trasporti Trans-European Transport Network (TEN-T), requisito per la creazione della ZLS. Genova è infatti il nodo terminale del North Sea-Rhine-

[3] Si veda il sito www.slala.it

Mediterranean Corridor (NSRM), caratteristica che le ha permesso di ricevere numerosi investimenti in infrastrutture marittime e di trasporto terrestre (European Commission, 2025). Da questa sintesi è possibile apprezzare da un lato la centralità delle politiche e degli attori statali nel dare forma al RTL genovese, dall'altro la sua estensione territoriale, allungata su figure territoriali complementari, come la ZLS e il corridoio europeo NSRM. Se il coinvolgimento del potere statuale nella realizzazione di infrastrutture strategiche è un fatto consolidato, la sua centralità nei RTL pone diverse questioni, non da ultimo i potenziali conflitti di interessi tra le diverse articolazioni dello Stato e la reale possibilità di contenere o perlomeno gestire lo sviluppo territoriale del settore logistico.

Come si evince dagli accenni appena fatti, gli interrogativi di ricerca cui questo schema analitico con al centro la categoria-chiave di RTL potrebbe rispondere sono molteplici.

Il primo è di natura teorica e riguarda l'effettiva praticabilità di una prospettiva analitica integrata come quella delineata, e le possibilità della generalizzazione e della costruzione teorica che si aprono a partire da questa prospettiva. Com'è noto, i processi di trasformazione spaziale e i loro esiti sono fortemente influenzati dalle *path dependencies* e dalle specificità territoriali. In questo senso, gli attori che partecipano alla formazione di RTL sembrano sì accomunati dal consenso alla crescita delineato sopra, eppure i loro ruoli, le loro logiche e razionalità variano sensibilmente nel tempo e nello spazio. Tenendo in considerazione le critiche di *concept stretching* mosse all'URT (Mossberger, Stoker, 2001), solo la ricostruzione di alcuni specifici regimi di sviluppo territoriale potrà confermare l'effettiva elasticità della nostra proposta e le sue possibilità euristiche.

Il secondo concerne la capacità dell'impianto interpretativo di conferire senso ad analisi di casi diversi, scelti nel contesto italiano ma non necessariamente solo in questo, per attingere un livello di conoscenza generale del fenomeno della logistica nello spazio contemporaneo. Siamo convinti, con Flyvbjerg (2001, p. 71), che «lo studio di caso produce proprio il tipo di conoscenza dipendente dal contesto che rende possibile il passaggio dai livelli inferiori a quelli superiori nel processo di apprendimento; [...] nello studio delle relazioni umane esiste solo una conoscenza dipendente dal contesto, che quindi esclude attualmente la possibilità di una costruzione teorica epistemica» (trad. nostra).

Il terzo interrogativo riguarda il rapporto con le politiche. La rapida crescita del settore logistico in Italia non è stata minimamente accompagnata da strategie territoriali adeguate da parte dei governi locali e regionali. Se i primi si sono limitati ad attrarre operatori predisponendo all'interno degli strumenti urbanistici aree destinate alla logistica, senza nemmeno intervenire nelle situazioni 'opache' di cambio di destinazione d'uso all'interno di aree industriali esistenti, i secondi si sono mossi – quando lo hanno fatto – sul piano meramente promozionale, con iniziative come "Gli Stati Generali della Logistica del Nord-Ovest" organizzati da Piemonte, Liguria e Lombardia, del tutto irrilevanti sul piano operativo. Sullo sfondo si staglia l'azione deregolativa

dello Stato, con la predisposizione delle ZLS e ZES, sostanzialmente delle zone franche che riflettono un'idea molto convenzionale di *laissez-.faire*, che meriterebbe di essere ulteriormente approfondita.

Bibliografia

Alami I., Dixon A.D., «State capitalism(s) redux? Theories, tensions, controversies», in *Competition & Change*, 24, 1, 2020, pp. 70-94.

Anselmi G., Vicari S., «Milan makes it to the big leagues: A financialized growth machine at work», in *European Urban and Regional Studies*, 27, 2, 2020, pp. 106-124.

Balletto G., Borruso G., Campisi T., «Not Only Waterfront. The Port-City Relations Between Peripheries and Inner Harbors», in Gervasi, O., Murgante, B., Misra, S., Rocha, A.M.A.C., Garau, C. (a cura di), *Computational Science and Its Applications – ICCSA 2022 Workshops*, Cham, Springer International Publishing, 2022, pp. 196-208.

Belligni S., Ravazzi S., Salerno R., «Regime urbano e coalizione di governo a Torino», in *Polis*, 1, 2009, pp. 5-30.

Brenner N., Katsikis N., «Operational Landscapes: Hinterlands of the Capitalocene», in *Architectural Design*, 90, 1, 2020, pp. 22-31.

Carlucci F., Cirà A., Forte E., Siviero L., «Infrastructure and logistics divide: regional comparisons between North Eastern & Southern Italy», in *Technological and Economic Development of Economy*, 23, 2, 2017, pp. 243-269.

Chua C., Danyluk M., Cowen D., Khalili L., «Introduction: Turbulent Circulation: Building a Critical Engagement with Logistics», in *Environment and Planning D: Society and Space*, 36, 4, 2018, pp. 617-629.

Coe N.M., «Logistical geographies», in *Geography Compass*, 14, 10, 2020, pp. 1-16.

Cowen D., *The Deadly Life of Logistics*, Minneapolis, University of Minnesota Press, 2014.

Creazza A., Dallari F., «Settore immobiliare per la logistica: panoramica europea, analisi del mercato italiano e studio delle strategie localizzative», in *Liuc Papers*, 195, 2006, http://www.biblio.liuc.it/liucpapersita.asp?codice=203.

Cuppini N., Peano I., *Un mondo logistico. Sguardi critici su lavoro, migrazioni, politica e globalizzazione*, Milano, Ledizioni LediPublishing, 2019.

D'Albergo E., Moini G., Pizzo B., *Il regime dell'Urbe. Politica, economia e potere a Roma*, Carocci, 2015.

Dallari F., Grizzetti S., Petriccioli R., Rossi E., «La geografia dei nodi logistici italiani», in *Logistica*, 46, 4, aprile 2015, 2015, pp. 15-25.

Danyluk M., «Capital's logistical fix: Accumulation, globalization, and the survival of capitalism», in *Environment and Planning D: Society and Space*, 36, 4, 2018, pp. 630-647.

Id., «Fungible Space: Competition and Volatility in the Global Logistics Network», in *International Journal of Urban and Regional Research*, 43, 1, 2019, pp. 94-111.

De Lara J.D., *Inland shift: race, space, and capital in Southern California*, Oakland, California, University of California Press, 2018.

Dodson J., «The Global Infrastructure Turn and Urban Practice», in *Urban Policy and Research*, 35, 1, 2017, pp. 87-92.

Dye B., Schindler S., Rwehumbiza D., «The political rationality of state capitalism in Tanzania: Territorial transformation and the entrepreneurial individual», in *Area Development and Policy*, 7, 1, 2022, pp. 42-61.

Easterling K., *Extrastatecraft. The Power of Infrastructure Space*, Londra, Verso, 2014.

Enns C., Bersaglio B., «On the Coloniality of "New" Mega-Infrastructure Projects in East Africa», in *Antipode*, 52, 1, 2020, pp. 101-123.

European Commission, *North Sea – Rhine – Mediterranean corridor*, https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/infrastructure-and-investment/trans-european-transport-network-ten-t/north-sea-rhine-mediterranean-corridor_en, 2025 (ultimo accesso: 05/03/2025).

Fazia C., «La Zes di Gioia Tauro e le opportunità di sviluppo del territorio», in *Urbanistica Informazioni*, Marzo-Aprile, Maggio-Giugno 2018, 2018, pp. 56-57.

Flyvbjerg B., *Making Social Science Matter: Why Social Inquiry Fails and How it Can Succeed Again*, Cambridge, UK, Cambridge University Press, 2001.

Forte E., Miotti D., «Dal modello eurocentrico al modello euromediterraneo, il ruolo centrale del Mezzogiorno. Le Filiere territoriali logistiche, strumento di sviluppo dell'area», in *Rivista economica del Mezzogiorno*, 4, 2014, pp. 965-990.

Id., Siviero L., «Le Filiere Territoriali Logistiche per il rilancio strategico del Mezzogiorno», in *Rivista economica del Mezzogiorno*, 1, 2011, pp. 147-190.

Gallo A., «Geographical aspects of the logistic carbon footprint: estimating the environmental impact of freight transport», in *J-READING Journal of Research and Didactics in Geography*, 2, 2022, pp. 181-194.

Ghiara H., Sillig C., «Il cluster logistico-portuale genovese», in *Ancorare i porti al territorio: dai traffici alla marittimizzazione*, Milano, McGraw-Hill, 2007, http://hdl.handle.net/11567/234077.

Jessop B., «Hollowing out the 'nation-state' and multi-level governance», in Kennett, P. (a cura di), *A Handbook of Comparative Social Policy, Second Edition*, Cheltenham, UK – Northampton, MA, Edward Elgar, 2013, pp. 11-26.

Kanai J. M., Schindler S., «Infrastructure-led development and the peri-urban question: Furthering crossover comparisons», in *Urban Studies*, 59, 8, 2022, pp. 1597-1617.

Kantor P., Savitch H.V., Haddock S.V., «The Political Economy of Urban Regimes: A Comparative Perspective», in *Urban Affairs Review*, 32, 3, 1997, pp. 348-377.

Logan J.R., Molotch H.L., *Urban Fortunes: The Political Economy of Place*, Berkeley and Los Angeles, University of California Press, 1987.

Mazzarino M., Mura R., Mengazzo P., Giannopoulos A.G., «Ports and hinterland connections: what do we really know? An empirical analysis in South-Eastern Europe», in *J-READING Journal of Research and Didactics in Geography*, 2, 2022, pp. 151-167.

Mezzadra S., Neilson B., *The politics of operations: excavating contemporary capitalism*, Durham, Duke University Press, 2019.

Miotti D., «Zone Economiche Speciali per accelerare i processi di sviluppo delle Regioni del Sud appartenenti all'area della convergenza e non solo di quelle», in *Rivista giuridica del Mezzogiorno*, 4, 2017, pp. 1001-1024.

Mosley J., Watson E.E., «Frontier transformations: development visions, spaces and processes in Northern Kenya and Southern Ethiopia», in *Journal of Eastern African Studies*, 10, 3, 2016, pp. 452–475.

Mossberger K., Stoker G., «The Evolution of Urban Regime Theory: The Challenge of Conceptualization», in *Urban Affairs Review*, 36, 6, 2001, pp. 810-835.

Nefs M., Daamen T., «Behind the Big Box: understanding the planning-development dialectic of large distribution centres in Europe», in *European Planning Studies*, 31, 5, 2023, pp. 1007-1028.

Parlamento Italiano, «Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2018 e bilancio pluriennale per il triennio 2018-2020», Pub. L. No. 205/2017, § Serie Generale n.302 del 29-12-2017 - Suppl. Ordinario n. 62, Gazzetta Ufficiale (2017), https://www.gazzettaufficiale.it/eli/id/2017/12/29/17G00222/sg.

Raimbault N., «Outer-suburban politics and the financialisation of the logistics real estate industry: The emergence of financialised coalitions in the Paris region», in *Urban Studies*, 59, 7, 2022, pp. 1481-1498.

Realfonzo R., *Le politiche per lo sviluppo in Campania ZES, piano del lavoro, aree di crisi*, Napoli, Unior Press, 2021.

Schindler S., DiCarlo J., *The rise of the infrastructure state*, Bristol, Bristol University Press, 2023.

Scott A.J. (a c. di), *Global city-regions: trends, theory, policy*, Oxford, Oxford University Press, 2001.

Scrofani L., Leone M., «Le Zone Economiche Speciali siciliane, ultima occasione per uscire dall'isolamento?», in Dini, F., Martellozzo, F., Randelli, F., Romei, P. (a cura di), *Feedback*, Firenze, Società di Studi Geografici, 19, 2021, Vol. 19, pp. 75-82.

Stone C. N., *Regime politics: governing Atlanta, 1946-1988*, Lawrence, KS, University Press of Kansas, 1989.

Id., «Urban Regimes and the Capacity to Govern: A Political Economy Approach», in *Journal of Urban Affairs*, 15, 1, 1993, pp. 1-28.

Id., «Reflections on Regime Politics: From Governing Coalition to Urban Political Order», in *Urban Affairs Review*, 51, 1, 2015, pp. 101-137.

Szabó L., Jelinek C., «State, capitalism and infrastructure-led development: A multi-scalar analysis of the Belgrade-Budapest railway construction», in *Environment and Planning A*, 55, 5, 2023, pp. 1281-1304.

Tadini M., «La regione logistica del Nord-Ovest: una prospettiva perseguibile?», in *Ambiente Società Territorio*, 6/2006, 2006, pp. 12-18.

Id., «Gli effetti territoriali del trasporto aereo delle merci: il caso italiano», in Dini, F., Martellozzo, F., Randelli, F., Romei, P. (a cura di), *Feedback*, Firenze, Società di Studi Geografici, 19, 2021, Vol. 19, pp. 91-99.

Turner C., *The infrastructured state*, Cheltenham, Edward Elgar, 2020.

Valz Gris A., «City air beyond the city. Can the planetary mine lead us to emancipatory urban futures?», in *City*, 24, 5–6, 2020, pp. 865-870.

Id., «Beyond the boom. Genealogies of corridor urbanism in the making of the Lithium Triangle, Argentina and Chile», in *Geoforum*, 147, 103913, 2023.
Vicari S., Molotch H., «Building Milan: alternative machines of growth», in *International Journal of Urban and Regional Research*, 14, 4, 1990, pp. 602-624.
Wachsmuth D., «Infrastructure Alliances: Supply-Chain Expansion and Multi-city Growth Coalitions», in *Economic Geography*, 93, 1, 2017, pp. 44-65.
Whiteside H., Alami I., Dixon A.D., Peck J., «Making space for the new state capitalism, part I: Working with a troublesome category», in *Environment and Planning A: Economy and Space*, 55, 1, 2023, pp. 63–71.
Wiig A., Silver J., «Turbulent presents, precarious futures: urbanization and the deployment of global infrastructure», in *Regional Studies*, 53, 6, 2019, pp. 912-923.
Yeung H.W., «Rethinking relational economic geography», in *Transactions of the Institute of British Geographers*, 30, 1, 2005, pp. 37-51.

Per una political economy degli hinterland logistici: i regimi territoriali della logistica

Partendo da una riflessione teorica sugli strumenti interpretativi offerti dalla disciplina geografica per l'analisi del fenomeno della logistica, l'articolo propone la nozione di *regimi territoriali della logistica* (RTL). Gli autori invitano a superare la dicotomia, presente specie nella produzione italiana, tra una letteratura incentrata sullo sviluppo territoriale e dei lavori di stampo prettamente critico, inquadrando la logistica come fenomeno urbano nella forma di *hinterland* logistici. Si procede, quindi, a proporre un approccio di *political economy*, integrato dalle recenti riflessioni sul ritorno del capitalismo di Stato e sul paradigma dello sviluppo guidato dalle infrastrutture. Si individua nei RTL, intesi come coalizioni di attori pubblici e privati accomunati da un interesse per lo sviluppo della logistica, uno strumento euristico in grado di chiarire le dinamiche di potere politico ed economico dei diversi attori che ruotano attorno allo sviluppo di hinterland logistici, e si propongono alcune direzioni di ricerca.

For a political economy of logistical hinterlands: the territorial logistics regimes

Starting from a theoretical reflection on analytical frameworks available in geography to analyze the phenomenon of logistics, this article advances the notion of *territorial logistics regimes* (TLR). The authors argue that the debate should go beyond the dichotomy between territorial development and critical studies, which is especially strong in Italian literature, and frame logistics as an urban phenomenon in the form of logistical hinterlands. They proceed to advance a political economy framework, incorporating some recent reflections on the return of State capitalism and on the paradigm of infrastructure-led development. TLRs, understood as coalitions of public and private actors with a common interest in logistics development, are meant as a heuristic to clarify the political and economic power dynamics of the multiple actors revolving around logistical hinterland development. To conclude, some research avenues are suggested.

Pour une économie politique des hinterlands logistiques : les régimes territoriaux de la logistique

À partir d'une réflexion théorique sur les cadres analytiques disponibles en géographie pour analyser le phénomène de la logistique, cet article avance la notion de *régimes logistiques territoriaux* (RTL). Les auteurs soutiennent que le débat devrait aller au-delà de la dichotomie entre le développement territorial et les études critiques, présente notamment dans la littérature italienne, et cadrent la logistique comme un phénomène urbain sous la forme d'hinterlands logistiques. Ils avancent une approche d'économie politique,

Semestrale di Studi e Ricerche di GEOGRAFIA

incorporant certaines réflexions récentes sur le retour du capitalisme d'État et sur le paradigme du développement axé sur l'infrastructure. Ils identifient dans les RTL, entendus comme des coalitions d'acteurs publics et privés ayant un intérêt commun dans le développement logistique, une heuristique pour clarifier les dynamiques des pouvoirs politique et économique des différents acteurs qui gravitent autour du développement des hinterlands logistiques, et proposent quelques pistes de recherche.

