

Carlo Salone*, Elia Silvestro**

*Forme uniche nella (dis)continuità dello spazio:
su logistica, data center e dintorni*

1. CRISI. – Il lavoro di Simonetta Armondi *Geografie delle crisi. Dati, logistica e urbanizzazione del mondo* squaderna senza lunghi preamboli e fin dalle primissime pagine la questione centrale che sta a cuore all'autrice: esplorare “le spazialità della logistica e quelle dei *data center*”, frammenti corposi ma sovente periferici, fin quasi all'invisibilità, di un'urbanizzazione estesa che li impiega come “luoghi ancillari della circolazione” (p. 11). Il riferimento boccioniano del nostro titolo sottolinea, nel prefisso “dis-”, il potenziale dirompente e frammentante delle nuove forme di organizzazione e circolazione di merci, informazioni, capitali e potere (circolatorio e reticolare, come osservato da Foucault nel 1977) nello spazio. Che cosa circoli, all'interno di questo sistema sanguigno sempre più performante, più o meno lo sappiamo: materie prime, merci – semilavorati, alimenti, armi – informazioni, ma anche corpi umani – lavoratori e migranti – e non umani: bestie destinate all'allevamento o al macello, talvolta anche virus.

Quello di cui si parla meno, e che Armondi si preoccupa invece di mettere bene in evidenza, è il modo in cui l'ormai molto studiato metabolismo urbano (Menegat, 2025) tratti gli scarti del meccanismo di assimilazione dei nutrienti che le vene e le arterie della società capitalistica distribuiscono in modo diseguale in uno spazio geografico di cui questi dispositivi sono parte integrante. Un sistema linfatico che elimina le scorie metaboliche non in un inesistente mondo esterno, ma all'interno di quello stesso mondo che si vorrebbe alimentare con il movimento incessante delle merci e di tutto il resto. Insieme alla struttura spaziale del potere, quindi, il lavoro di Armondi ci parla anche, e diffusamente, delle ripercussioni am-

* Università di Torino, Dipartimento Interateneo di Scienze, Progetto e Politiche del Territorio, viale Pier Andrea Mattioli 39, 10125 Torino, carlo.salone@unito.it.

** Politecnico di Torino, Dipartimento Interateneo di Scienze, Progetto e Politiche del Territorio, viale Pier Andrea Mattioli 39, 10125 Torino, elia.silvestro@polito.it.

Saggio proposto alla redazione il 26 maggio 2026, accettato il 23 giugno 2026.

bientali delle funzioni logistiche e dei *data center*, che investono i suoli, la mobilità, l'aria e l'acqua.

Prima di entrare nel vivo della discussione che il libro suscita, tuttavia, vorremmo spendere due parole sul titolo. *Geografie delle crisi* sceglie programmaticamente di mettere tutto al plurale: *le* geografie, secondo un pluralismo nominalistico oggi quasi obbligatorio, teso a restituire la caleidoscopica differenziazione di un mondo che è sempre più un coacervo di strutture spaziali in cui riesce impossibile riconoscere un qualche tipo di ordine; e *le* crisi, riferibili a vari aspetti dell'epoca attuale e – l'autrice non lo dice ma forse lo sottintende – riassumibili nel concetto di policrisi, coniato da Morin e Kern più di trent'anni fa (1994). Nel primo capitolo, dove la questione dovrebbe essere esposta con ampiezza, le crisi non ricevono però il trattamento che ci saremmo aspettati. La crisi di cui esplicitamente si parla è quella del capitalismo industriale, in paragrafi peraltro di grande utilità perché focalizzati sulla distinzione tra crisi da deindustrializzazione ed era post-industriale, la prima vista come “un processo intenzionale, calcolato e politicizzato” (p. 27), la seconda come “lente analitica che ha interpretato un processo storico di riaggiustamento e cambiamento economico con due limiti principali: i) come se fosse avvenuto esclusivamente negli Stati Uniti e in Europa; ii) come se fosse accaduto con modalità ‘evolutive’, docili e ordinate” (p. 29). Una distinzione importante e prodiga di spunti interpretativi sulle parabole di trasformazione delle società industriali e dei loro territori, che Armondi svolge con cura e che apre all'irruzione della logistica come settore e principio ordinatore dell'economia capitalistica contemporanea.

Questo resta però un riferimento acuto ma episodico alla condizione di ‘crisi’, di cui il titolo e le prime pagine dell'introduzione sembrano promettere una trattazione più estesa. È vero che non mancano nel testo riferimenti alla nozione di crisi come elemento ricorrente e intrinseco al capitalismo, elaborata e sviluppata da Karl Marx in numerosi scritti, a partire dal *Manifesto del partito comunista* per arrivare sino ai *Grundrisse* (Ampollini, 2022), e rielaborata da David Harvey come fattore essenziale “per la riproduzione del capitalismo. Nel corso delle crisi le sue instabilità vengono affrontate, riplasmate e reingegnerizzate per creare una nuova versione di quello che è il capitalismo”. Il ruolo strategico delle crisi – qualcosa che quindi non ‘accade’ ma è sostanzialmente progettato per accadere – si associa per Harvey all’“insaziabile tendenza del capitalismo a risolvere le sue crisi interne attraverso l'espansione e la ristrutturazione geografica” (Harvey, 2001, p. 24, traduzione nostra). Si manifesta, in altri termini, quello che Harvey ha definito con la fortunata e laconica espressione *spatial fix* e che può riverberarsi in un *technological fix* permettendo, attraverso l'innovazione tecnologica, un'espansione senza fine nelle traiettorie capitalistiche di crescita economica. Lo *spatial fix* potrebbe essere integrato anche da una dimensione sociale, come ci ricordano Bei e Spanu su questa stessa

rivista (Bei e Spanu, 2025), riprendendo una riflessione di Jessop (2000) utile a rendere più ‘corporea’ e meno metafisica la nozione proposta da Harvey.

Forse si poteva quindi spendere qualche riga in più per approfondire questo aspetto, tanto più che giustamente l’autrice presenta la logistica come “un assemblaggio di tecnologie politiche, modalità di governo e spazialità che creano e mantengono le geometrie di potere dell’industria, generando e avvalendosi di geografie disomogenee, collegando così i centri con i margini” (p. 57).

In questa linea interpretativa, il lavoro di Danyluk (2018) offre, per esempio, una cornice utile per interpretare la crescente rilevanza della logistica nell’organizzazione del capitalismo contemporaneo, coerente con la sensibilità e gli obiettivi analitici del libro che stiamo presentando. Pur all’interno di una prospettiva marxista, infatti, Danyluk rivendica la necessità di uscire dagli schemi astratti di analisi che si soffermano spesso in modo esclusivo sulla circolazione di informazioni e capitali quale elemento fondativo della globalizzazione capitalistica, proponendo invece di concentrare l’attenzione sulle *forme materiali* e sui *canali infrastrutturali* che connotano l’incessante riorganizzazione delle forme dell’accumulazione. In questa materialità, la movimentazione fisica delle merci e la ridefinizione degli apparati di produzione rappresentano gli elementi centrali del capitalismo globale e assicurano la base fisica per la continua riorganizzazione dei circuiti dell’accumulazione capitalistica.

Potremmo aggiungere che, in termini geografici, il dispositivo abilitante dello *spatial fix* si caratterizza come un vero e proprio *logistical fix* che altera i “processi sociospaziali multilocalizzati lungo la catena di approvvigionamento: la zona di estrazione, la fabbrica, il fronte mare, il punto di vendita” (Danyluk, 2018, p. 631, trad. nostra), consentendo di superare i problemi cronici di sovra-accumulazione che affliggono il capitalismo a partire dalla crisi della lunga stagione fordista degli anni Settanta. Ma il ragionamento ci sta portando troppo lontano, anche grazie agli stimoli che il libro propone, e conviene quindi tornare a focalizzarci sulle tesi in esso contenute.

2. IL TELAIO DEL LIBRO. – Il testo si articola in cinque parti: l’introduzione, il primo capitolo dedicato alla discussione di alcuni concetti spaziali chiave nell’analisi dei processi di sviluppo e crisi; il secondo capitolo, sulla “logistica come dispositivo di potere situato”, il terzo capitolo sui *data center*, e l’ultima sezione che contiene le conclusioni. Diremo subito che chi sia a digiuno della letteratura su questi temi riuscirà senz’altro a farsi un’idea chiara di alcune questioni che occupano l’odierno dibattito sull’urbanizzazione planetaria, grazie all’ampiezza della bibliografia ragionata proposta nell’introduzione e nei capitoli su logistica e *data center*. Il merito del lavoro di Simonetta Armondi consiste soprattutto nel fatto che si muove in un campo di ricerca che appare ancora poco esplorato nel dibattito

geografico italiano, approfondendo le connessioni potenzialmente fertili tra studi logistici critici e studi geopolitici, su cui invece in altri ambiti disciplinari si è concentrata molta attenzione. Poiché la bibliografia internazionale è piuttosto ampia, e poiché in questa sede se ne danno solo alcuni titoli, invitiamo lettrici e lettori ad approfondirla direttamente nel libro di Armondi ed eventualmente nel contributo teorico che chi scrive ha recentemente pubblicato sul *Semestrale di studi e ricerche di geografia* (Silvestro *et al.*, 2025).

Piuttosto, interpretando in maniera tendenziosa e interessata il compito che ci è stato assegnato per questo commentario, ci è parso particolarmente congeniale privilegiare i due capitoli centrali, considerando il capitolo 1 come una necessaria introduzione alle categorie concettuali che, nel resto del lavoro, vengono ampiamente utilizzate. Ci soffermeremo quindi sulla questione logistica come perno su cui fare ruotare il ragionamento complessivo su questo volume. Guardare alla logistica come funzione e forma spaziale che connota in misura crescente la geografia della globalizzazione è oggi quasi scontato: la sua centralità nell'organizzare e distribuire le merci nelle catene di fornitura globali appare indiscussa ed è oggetto di una vasta letteratura scientifica che spazia dall'economia delle imprese all'ingegneria gestionale, dalla geografia dei trasporti alla geografia economica. Sono però l'economia dell'impresa e gli studi gestionali ad aver a lungo dominato il dibattito sulla logistica in una chiave essenzialmente funzionalistica e organizzativa, mentre la ricerca in geografia economica e dei trasporti è apparsa soprattutto concentrata sulle sue implicazioni per la competitività e lo sviluppo economico dei sistemi territoriali. Nei lavori italiani, per esempio, i contesti territoriali sono prevalentemente assunti come sfondo dei processi di riorganizzazione economica fondati sulla logistica e sulle infrastrutture, senza una particolare attenzione all'*agency* spaziale espressa nelle diverse situazioni dalle reti multiformi di attori coinvolti nei processi di investimento e di realizzazione delle iniziative. In particolare, scorrendo la letteratura geografico-economica italiana più recente, i temi che emergono con maggiore frequenza sono da un lato l'impatto ambientale della logistica (Gallo, 2022; Mazzarino *et al.*, 2021), dall'altro il rapporto tra città, porti e hinterland logistici (Balletto *et al.*, 2022; Mazzarino *et al.*, 2022; Tadini, 2022). A questi consolidati filoni di studi si è aggiunto, recentemente, quello relativo alle Zone economiche speciali (ZES) e alle Zone logistiche semplificate (ZLS). Le prime sono strumenti legislativi che, attraverso semplificazioni normative e sgravi fiscali (Parlamento Italiano, 2017), dovrebbero 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 sono uno strumento dalle caratteristiche analoghe dedicato invece alle aree del Centro-Nord. Le prime ZES sono state istituite però solo nel 2021 e sono ancora da valutare nella loro effettiva efficacia (Fazia, 2018; Forte e Siviero, 2020; Miotti, 2017; Realfonzo, 2021; Scrofani e Leone, 2021), benché si

possa già affermare che la logica neoliberale che le ispira appare quasi *démodée* rispetto ai ben più aggressivi modelli di *infrastructure state* che stanno prendendo corpo in diverse parti del mondo. Nel frattempo, l'intero Mezzogiorno è diventato Zona economica speciale, con esiti tutti da valutare (Pigliucci, 2025).

Sono invece ancora poche, nella comunità della geografia italiana, le esperienze di ricerca e le pubblicazioni che esercitano uno sguardo critico sulla natura territorialmente nient'affatto neutra della (contro)rivoluzione logistica nell'intreccio contemporaneo di dimensioni spaziali, politiche ed economiche. È infatti cruciale osservare la logistica nelle sue implicazioni geopolitiche, come dispositivo spaziale che produce nuove forme di potere e meccanismi di deterritorializzazione e riteritorializzazione operanti su traiettorie multi- e transcalari, con effetti di ibridazione funzionale e politica dello spazio. Il libro di Armondi si colloca in questo solco, e altrettanto, sia pur con minore ampiezza monografica, cercano di fare lavori come quelli che sono stati prodotti all'interno di un recente Programma di ricerca di interesse nazionale, cui sia Armondi sia gli autori di questo scritto hanno recentemente partecipato (Ramondetti *et al.*, 2024; Salone, 2026; Silvestro *et al.*, 2025)¹.

Non stupisce peraltro che, nella non ampia saggistica italiana recente sugli studi urbani, il volume di Armondi venga pubblicato poco dopo quello di Niccolò Cuppini, *Metropoli planetaria 4.0. Beta testing. Genealogie urbane tra infrastrutture e conflitti* (2023), che con maggior ambizione ma anche con una certa ridondanza narrativa induce chi legge a perdersi lungo le traiettorie storiche dell'urbanizzazione occidentale, dalla Roma quadrata di Romolo alla 'piattaformizzazione' del mondo attraverso le *app*, specchio e strumento di una "progressiva *urbanizzazione di Internet*" (p. 285, corsivo dell'autore). Anche Cuppini, del resto, si è occupato in modo approfondito di logistica, a partire dai lavori di indagine militante del collettivo di ricerca bolognese *Into The Black Box* che pionieristicamente, e con riferimento al Nord Italia, ha cominciato a investigare in una prospettiva critica il tema, concentrandosi insieme a molti altri autori sulla dimensione sociale, politica ed ecologica della logistica, la cui crescita ha portato alla nascita di nuovi spazi di lotta politica (Cuppini e Peano, 2019; Curi e Bologna, 2019). Si tratta di contributi ascrivibili in senso lato alla scienza politica, come quelli, per certi versi ormai classici, di Sergio Mezzadra e Brett Neilson *The Politics of Operations: Excavating Contemporary Capitalism* (2019) e la bella monografia di Giorgio Grappi *Logistica* (2016).

La sezione dedicata ai *data center* (capitolo 3) rappresenta il contributo più innovativo del libro e offre molteplici spunti per il dibattito, non solo disciplinare. Uno sguardo superficiale indurrebbe a trovare una sostanziale somiglianza tra dinamiche e *pattern* di diffusione spaziale delle piattaforme logistiche e i centri di

¹ Si possono approfondire gli esiti del PRIN "New Italian Geographies of Logistics" sul sito del progetto <https://tr.acking.it> (consultato il 12 ottobre 2026).

stoccaggio e trattamento dei dati, equiparando, entro una certa misura, merci e informazioni. È evidente che l'informazione è *anche* una merce e che il suo valore cresce in funzione della complessità del trattamento cui è sottoposta. Tuttavia, e l'autrice lo chiarisce molto bene all'inizio del capitolo 3, le analogie finiscono qui. La logica territoriale delle infrastrutture digitali è molto più selettiva territorialmente e funzionalmente di quanto non lo sia quella che caratterizza le infrastrutture logistiche. Molto più di queste ultime, i *data center* implicano imponenti questioni legate alla sicurezza degli impianti, al controllo degli accessi e al mantenimento di condizioni ambientali interne stabili, attraverso sistemi di ventilazione e raffreddamento. Accanto a queste condizioni interne irrinunciabili, i siti destinati a ospitare queste infrastrutture 'critiche' richiedono la prossimità a riserve idriche per il raffreddamento, la disponibilità di terreni liberi di adeguata estensione, producono ingenti quantità di anidride carbonica e, soprattutto, si inseriscono in modo opaco nelle pieghe dell'urbanizzazione estesa.

Anche più delle infrastrutture logistiche, le infrastrutture digitali – non solo, quindi, i *data center* come punti nodali, ma anche le reti di cui questi fanno parte – contribuiscono alla frammentazione dello spazio geografico e alla creazione di strutture insediative intercluse ed isolate che paiono assumere alcuni connotati propri dell'*extrastatecraft* (Easterling, 2016) Eppure, proprio la natura delicata della funzione che svolgono li mette direttamente in relazione con i sistemi politici e i modelli di governance territoriale, ponendo rilevanti questioni di trasparenza. Mentre l'invisibilità sembra un connotato ricercato dagli operatori coinvolti nella realizzazione di questi centri, l'autrice ne sottolinea – molto opportunamente – la materialità, che si manifesta negli impatti sull'ambiente, nell'ostilità 'passiva' nei confronti della forza-lavoro impiegata e nell'incerta e ambigua relazione con le regole urbanistiche e le politiche di piano.

3. CONCLUDENDO. – Nell'insieme, al volume di Armondi va riconosciuta una ricchezza di contenuti combinata a una dimensione snella e accessibile, in grado di avvicinare il pubblico a un tema di ricerca cruciale ma, come detto, ancora poco strutturato nel dibattito italiano. Le espressioni spaziali delle succitate crisi – che siano di emersione recente come le nuove geografie della logistica, o fin quasi di frontiera, come la diffusione dei *data center* – sono esposte nel modo più ampio possibile per un volume evidentemente concepito come riassuntivo di un percorso di ricerca originale, più che come l'esattivo bilancio di un programma concluso. È forse su questo aspetto che il volume avrebbe potuto sviluppare un ragionamento più articolato: nel testo viene offerta una panoramica su una varietà di materializzazioni della policrisi, ma la scelta della concisione frustra le possibilità di una disamina più completa delle stesse. Probabilmente, sia il capitolo 2 sia il 3 avrebbero beneficiato di un po' più di spazio per tirare le fila; nel caso dei *data center*

vediamo un interessante slancio critico concluso forse troppo in fretta, mentre nel capitolo sulla logistica ci sembra mancare del tutto una vera conclusione. È però noto al pubblico degli specialisti che la necessità di uscire con un lavoro originale, per segnare giustamente il campo, e i vincoli editoriali e dei finanziamenti alla ricerca non consentono spesso di rendere piena giustizia a un percorso di ricerca come quello condotto dall'autrice negli ultimi anni, con sensibilità e accuratezza non comuni.

Alle conclusioni generali va riconosciuto, invece, il taglio avvincente e l'efficacia nel tracciare un ragionamento che inanella l'insieme del volume, dagli studi critici alle specifiche domande relative all'urbano; anche qui l'esposizione è efficace, benché decisamente asciutta. Non è di per sé un male, ma può dare l'impressione che al volume manchi ancora qualche elemento per passare dall'essere una raccolta di approfondimenti, per quanto ben collegati, a un'effettiva riflessione generale. È una riflessione compendiata nel titolo del volume, di cui si è discusso sopra: l'inquadramento sulle crisi è sì efficace nel legare il volume a una questione attualissima, ma rischia di suonare iperbolico per descrivere un lavoro concentrato su alcune specifiche dimensioni di queste crisi. Forse sarebbe stato più chiaro, e, crediamo, altrettanto eloquente per il pubblico, alludere esplicitamente ai due specifici argomenti oggetto di approfondimento. Per riassumere, il lavoro di Armondi ci offre un affondo innovativo e denso di spunti in due ambiti cruciali per comprendere le geografie delle crisi contemporanee. Nonostante una certa reticenza nel concludere i ragionamenti aperti, il contributo affronta temi urgenti e ancora poco discussi nel dibattito italiano, e questo è un aspetto che merita apprezzamento e, si spera, ulteriori contributi da parte della geografia italiana.

Bibliografia

- Ampollini A. (2022). Note sul concetto di crisi: Marx, Nietzsche, Hayek. *Quaderni materialisti*, 21. Testo disponibile al sito <https://digital.casalini.it/5734137> (consultato il 22 maggio 2026)
- Balletto G., Borruso G., Campisi T. (2022). 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.
- Bei G., Spanu G. (2025). Seguire le tracce: nuove prospettive geografiche tra *cultural political economy* e *social fix*. In: Bei G. et al., *Cultural political economy ed ecosistemi locali di innovazione: un forum per Tommaso Fasciani*. *Rivista Geografica Italiana*, 132(4): 152-181. DOI: 10.3280/rgioa4-2025oa21689.
- Cuppini N. (2023). *Metropoli Planetaria 4.0 Beta Testing*. Milano: Meltemi.
- Cuppini N., Peano I. (2019). *Un mondo logistico. Sguardi critici su lavoro, migrazioni, politica e globalizzazione*. Milano: LediPublishing.

- Curi S., Bologna S. (2019). Relazioni industriali e servizi di logistica: uno studio preliminare. *Giornale di diritto del lavoro e di relazioni industriali*, 161(1): 125-156. DOI:10.3280/GDL2019-161006.
- Danyluk M. (2018). Capital's logistical fix: Accumulation, globalization, and the survival of capitalism. *Environment and Planning D: Society and Space*, 36(4): 630-647. DOI: 10.1177/0263775817703663.
- Easterling K. (2016). *Extrastatecraft: The Power of Infrastructure Space*. London: Verso Books.
- Fazia C. (2018). La Zes di Gioia Tauro e le opportunità di sviluppo del territorio. *Urbanistica Informazioni*, 45, marzo-aprile, maggio-giugno: 56-57.
- Forte E., Siviero L. (2020). Logistica economica, corridoi co-modalità e ZES per il rilancio dell'economia del Sud e dell'Italia. In: Svimez, a cura di, *Rapporto Svimez 2020: l'economia e la società del Mezzogiorno*. Bologna: Il Mulino.
- Foucault M. (1977). *Microfisica del potere: interventi politici*. Torino: Einaudi.
- Gallo A. (2022). Geographical aspects of the logistic carbon footprint: estimating the environmental impact of freight transport. *J-Reading Journal of Research and Didactics in Geography*, 2: 181-194. DOI:10.4458/5598-16.
- Grappi G. (2016). *Logistica*. Rome: Ediesse.
- Harvey D. (2001). Globalization and the "spatial fix". *Geographische Revue*, 3(2): 23-30.
- Jessop B. (2000). The crisis of the national spatio-temporal fix and the tendential ecological dominance of globalizing capitalism. *International Journal of Urban and Regional Research*, 24(2): 323-360. DOI:10.1111/1468-2427.00251.
- Mazzarino M., Braidotti L., Borruso G. (2021). A review of best practices to reduce the environmental footprint of port areas in the Adriatic Region. In *21st International Conference on Computational Science and Its Applications (ICCSA)*. DOI: 10.1109/ICCSA54496.2021.00031.
- Mazzarino M., Mura R., Mengazzo P. e Giannopoulos A.G. (2022). Ports and hinterland connections: What do we really know? An empirical analysis in South-Eastern Europe. *J-READING Journal of Research and Didactics in Geography*, 2: 151-167. DOI: 10.4458/5598-14.
- Menegat S. (2025). Il metabolismo nel pensiero geografico: il suo sviluppo e le prospettive future. *Rivista geografica italiana*, 132(4): 5-25. DOI: 10.3280/rgioa4-2025oa21677.
- Mezzadra S., Neilson B. (2019). *The Politics of Operations: Excavating Contemporary Capitalism*. Durham: Duke university press.
- Miotti D. (2017). Zone economiche speciali per accelerare i processi di sviluppo delle Regioni del Sud appartenenti all'area della convergenza e non solo di quelle. *Rivista Giuridica del Mezzogiorno*, 4: 1001-1024. DOI: 10.1444/88904.
- Morin E., Kern A.B. (1994). *Terra-Patria*. Milano: Raffaello Cortina.
- Parlamento Italiano (2017). *Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2018 e bilancio pluriennale per il triennio 2018-2020*. Testo disponibile al sito www.gazzettaufficiale.it/eli/id/2017/12/29/17G00222/sg (consultato il 22 ottobre 2025).
- Pigliucci M. (2025). *La zona economica speciale unica: geografia economica della ZES del Mezzogiorno d'Italia*. Milano: FrancoAngeli.

- Ramondetti L., Salone C., Silvestro E., Valz Gris A. (2024). Attori e spazi della logistica contemporanea: alcune considerazioni sulle piattaforme di Rivalta Scrivia e Piacenza e sul Porto di Trieste. In: Armondi S., Di Vita S., Galimberti B., a cura di, *Geografie operative nel Nord Italia. Figurazioni e strategie spaziali*. Milano: FrancoAngeli.
- Realfonzo R. (2021). *Le politiche per lo sviluppo in Campania ZES, piano del lavoro, aree di crisi*. Napoli: Unior Press.
- Salone C. (2026). Gli spazi ibridi della logistica: riflessioni a margine di un programma di ricerca. *Documenti geografici* (in corso di pubblicazione).
- Scrofani L., Leone M. (2021). 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.
- Silvestro E., Valz Gris A., Salone C. (2025). Per una political economy degli hinterland logistici: i regimi territoriali della logistica. *Semestrale di Studi e Ricerche in Geografia*, 37(1): 143-159. DOI:10.13133/2784-9643/18916.
- Tadini M. (2022). The geography of container ports in Italy: The evolving role of gateway and transshipment functions. *J-Reading Journal of Research and Didactics in Geography*, 2: 151-167. DOI:10.4458/5598-14.