Teoria politica

10 | 2020
Annali X

Logistica e Stato nel presente globale. Sovranità, corridoi, confini

Logistics and the State in Global Present: Sovereignty, Corridors, Borders

Giorgio Grappi

OpenEdition Journals

Edizione digitale
URL: http://journals.openedition.org/tp/1281

Editore
Marcial Pons

Edizione cartacea
Data di pubblicazione: 1 juin 2020
Paginazione: 247-262
ISSN: 0394-1248

Notizia bibliografica digitale
Giorgio Grappi, « Logistica e Stato nel presente globale. Sovranità, corridoi, confini », *Teoria politica. Nuova serie Annali* [Online], 10 | 2020, online dal 01 décembre 2020, consultato il 01 janvier 2021. URL : http://journals.openedition.org/tp/1281

Logistica e Stato nel presente globale. Sovranità, corridoi, confini

*Giorgio Grappi**

Abstract

Logistics and the State in Global Present: Sovereignty, Corridors, Borders

Only recently logistics has become an object of research for social sciences and political theory. As something more than a technical element, or something limited to specific productive functions, logistics is indeed increasingly understood as one of the vectors in the field of forces against which one can grasp the transformations of politics in the global era. Logistical processes are part of the changes in transportation, distribution and production that made globalization happen and allow contemporary capitalism to operate. But logistics is also a powerful logic behind processes of optimization and organization that impact on the space and time coordinates of contemporary politics. Logistics is thus an angle from which to discern elements of integration and logics that remain often excluded from the analysis on the transformations of sovereignty, of the state and of the border. This article uses the lenses of logistics to discuss the formation of new political spaces and eccentric institutional forms prompted by supply chain capitalism. The article introduces the concept of the politics of corridors *as a way to name these spaces and forms and the way they have become shared across a number of actors across the globe. The article argues that the* politics of corridors *highlights the way in which logistical processes impact on the powers and capacities of state' administration and have become shared priorities in contemporary politics. It then highlights the fact that this does not correspond to the emergence of an homogeneous world, but rather to the production of differences and hierarchies that reinscribe sovereignty, the state and the national border against the transnational background, and originate new manifestations of the border along different lines of clustering and differentiation. The article ends discussing the way in which the discourses on the return of the state and so called neo-sovereignism, while grasp the emergence of nationalist agendas, overlook the way in which logistical processes transform the state, the global and their relation, rather than producing an opposition between the two, and how sovereignism and nationalism are also part of this transformation.*

Keywords: Logistics. Globalisation. State. Corridors. Supply Chain.

1. Logistica e globalizzazione

Da alcuni anni la logistica è diventata un oggetto che interessa le scienze sociali e la teoria politica. Seppur in modo non sistematico, infatti, è andata dif-

* Università di Bologna, *giorgio.grappi@unibo.it*.

fondendosi la consapevolezza che non si tratti semplicemente di un elemento tecnico, limitato ad alcune specifiche funzioni produttive, ma di uno dei vettori che costituiscono il campo di forze entro cui vanno comprese le trasformazioni del politico nell'età globale. Il crescente interesse verso la logistica è tuttavia giustificato da una considerazione ancora meramente materiale e quantitativa: la logistica, infatti, intesa nel senso stretto come scienza dei trasporti e delle *operation*, termine ampio che nel linguaggio imprenditoriale indica l'insieme di attività e funzioni che realizzano il processo produttivo, è ciò che organizza e movimenta la produzione nella dimensione globale del capitalismo contemporaneo.

Detto questo, il termine logistica descrive diverse declinazioni specifiche: a seconda del contesto di discussione, infatti, esso può indicare una *funzione*, in particolare legata alla dimensione del trasporto, una *disciplina*, che riguarda in particolare la riorganizzazione del processo produttivo, una *forma organizzativa*, capace di indirizzare le scelte strategiche delle imprese, un *ramo d'industria*, che riguarda un comparto specifico la cui rilevanza è in costante crescita, ma anche, ed è questo il contributo teorico degli studi critici sulla logistica, una *forma di potere*, una *logica* che interviene nel riorganizzare le forme del politico e della riproduzione sociale intorno a dinamiche di calcolo e ottimizzazione. Nel loro insieme, queste dimensioni costituiscono quella che possiamo definire come base materiale e in senso lato 'costituzionale' dei processi di globalizzazione, intendendo con questo fare riferimento tanto alla loro definizione, quanto alla loro organizzazione interna.

A partire dagli anni '50 del Novecento le trasformazioni nel mondo dei trasporti, della distribuzione fisica delle merci e, in seguito, della localizzazione dei siti produttivi, descritti come «rivoluzione logistica»[1], sono stati elementi decisivi per l'integrazione materiale del mercato mondiale all'interno di catene produttive pienamente globali. Ma la logistica riguarda anche direttamente la struttura interna del globale: essa, sviluppando standard tecnologici ed operativi capaci di mettere in comunicazione mezzi di trasporto, linguaggi e condizioni differenti, ha infatti contribuito alla realizzazione di un ordine che si manifesta tramite integrazione tra sistemi non necessariamente omogenei. Principi come quelli dell'intermodalità e della interoperabilità, che indicano la capacità di organizzare percorsi di movimentazione e comunicazione attraverso modi di trasporto e sistemi diversi tra loro, sono un esempio di quanto appena affermato. Nati come innovazioni tecniche e organizzative, infatti, questi principi hanno finito per rappresentare nuove logiche di funzionamento amministrativo e di relazione politica tra entità differenti, allo scopo di garantire la funzionalità delle reti produttive e del commercio su scala transnazionale. Sono un esempio i protocolli che permettono il trasporto integrato su gomma, ferro e nave reso possibile dal container, e la comunicazione tra diversi sistemi operativi all'interno di reti informatiche. Da questo possiamo già trarre alcune indicazioni per ciò che riguarda un aspetto importante nel rapporto tra logistica, Stato e confini, registrando che la logistica svolge operazioni *tra* i confini, incidendo nel funzionamento degli Stati e di alcune delle loro prerogative. Ciò non significa, come vedremo meglio

[1] Cowen, 2014: 23-53.

in seguito, che i confini siano cancellati, ma essi sono reinscritti all'interno di questi processi globali, mentre nuove forme di delimitazione e separazione emergono in modo trasversale rispetto alle geografie statali.

La logistica si presenta così in una doppia veste: essa è infatti di per sé un oggetto di studio, ma è anche un punto di vista sul presente capace di schiudere alcuni elementi altrimenti nascosti o esclusi dall'analisi critica. Occorrono dunque alcune precisazioni per definire meglio di che cosa parliamo. Il processo al quale abbiamo fatto riferimento in precedenza come *rivoluzione logistica*, ha aperto le porte concettuali e tecniche, prima ancora che politiche, alla globalizzazione della produzione. Nell'arco di un ventennio, tra gli anni '50 e '70 del '900, esso ha infatti ridefinito il ruolo del trasporto e della distribuzione all'interno della formazione del valore: non più considerati solo come un costo improduttivo, trasporto e distribuzione sono diventate elementi del tutto interni al processo di produzione e valorizzazione[2]. Il rapporto tra produzione e spazio è contestualmente mutato nella direzione di una dispersione della produzione: la fabbrica ha cessato di essere (solo) il polo industriale, per diventare un elemento all'interno di una complessa catena di approvvigionamento e assemblaggio che si snoda in diversi siti, la cui organizzazione complessiva è ciò che determina il successo dell'impresa e la sua capacità di generare profitti. La rivoluzione logistica ha così contribuito ad estendere il processo produttivo sul territorio, ma grazie ad elementi tecnici e standard essa ha raggiunto velocemente una proiezione globale, trovando nella liberalizzazione dei commerci e dei servizi un fondamentale complemento[3].

Un ruolo importante all'interno di questi processi è quello giocato dalla *containerizzazione*, termine con il quale si indica la posizione centrale assunta dai container all'interno del trasporto globale: da strumento utilizzato da alcuni operatori, grazie alla standardizzazione delle sue caratteristiche tecniche il container è infatti diventato nell'arco di pochi decenni il principale strumento del trasporto globale[4]. Ciò ha permesso di facilitare come mai prima il trasporto tra diversi punti del globo e l'utilizzo di diversi modi di trasporto all'interno di reti integrate. La capacità delle navi porta container è passata nel frattempo da poche centinaia di pezzi a diverse migliaia, fino alle navi *ultra large* di oggi, che viaggiano su una scala di ventimila container. Ciò significa un aumento esponenziale della quantità di beni che possono essere trasportati in ogni singolo viaggio, capace di innescare una repentina trasformazione del mondo portuale, del trasporto e della distribuzione. I tempi di circolazione si sono accorciati e i servizi affinati, rendendo effettiva l'integrazione globale del ciclo produttivo. È infatti utile precisare come, diversamente dall'immagine diffusa legata al mondo della distribuzione e delle consegne a domicilio, la logistica non movimenta soltanto merci destinate alla vendita al cliente o al dettaglio, ma anche una mole crescente di componenti e parti che riforniscono un processo produttivo che si articola ormai strutturalmente in fasi e siti tra loro anche molto lontani. In questa dimensione,

---

[2] Allen, 1997.
[3] Cowen, 2014: 23-52.
[4] Levinson, 2007.

per quanto la velocità di circolazione sia un elemento importante, non è l'unico da considerare e altri fattori, come l'affidabilità e diversificazione dei fornitori e la capacità di reagire ad imprevisti, sono decisivi nel permettere il funzionamento della produzione. L'indotto, un tempo identificato con aree adiacenti alle grandi industrie, è dunque oggi un concetto molto più esteso e articolato, che coinvolge spesso paesi e aree del globo diverse tra loro. Le zone destinate alla logistica, come le zone franche portuali o i cosiddetti 'porti di terra', sono per questo diventate aree sulle quali insistono non soltanto le attività di carico e scarico o di magazzino, ma anche i servizi e l'assemblaggio di componenti che ne fanno dei veri e propri siti industriali direttamente inseriti all'interno delle reti logistiche.

Tuttavia, se della logistica si scorgono continuamente manifestazioni materiali come le infrastrutture, i porti, gli interporti o i container che costituiscono un elemento ormai famigliare del paesaggio, meno immediato è il riconoscimento della sua dimensione politica. Possiamo ricorrere all'efficace definizione della geografa canadese Deborah Cowen per osservare, invece, che la logistica non costituisce semplicemente un ulteriore ordinamento particolare che sfida le territorialità nazionali, ma essa è «una forza trainante nelle trasformazioni del tempo, dello spazio e del territorio che producono la globalizzazione e riscrivono gli ordinamenti giurisdizionali»[5]. Le cosiddette *supply chain*, un termine oggi divenuto decisivo all'interno dell'organizzazione industriale, sono la traduzione di questa forza in un principio operativo che ha coinvolto tutti gli attori economici in una complessiva riorganizzazione. Per questo, il significato letterale di *supply chain*, 'catena di fornitura', non rende del tutto la complessità dei processi che esso descrive, che eccedono la dimensione aziendale e devono fare i conti con l'integrazione globale delle operazioni. Ciò che interessa rilevare in questa sede è come a questa dimensione spazio-temporale della logistica non corrisponda il diffondersi di condizioni omogee, ma, al contrario, la proliferazione di statuti, spazi, condizioni soggettive e dinamiche parziali e differenti. Le zone speciali, i corridoi, gli assemblaggi amministrativi delle regioni a statuto speciale costituiscono altrettanti elementi di queste nuove geografie e comportano la formazione di eterogenee «zone di confine»[6].

L'antropologa Anna Tsing, analizzando ciò che chiama «capitalismo della *supply chain*», ha a questo riguardo efficacemente sostenuto che «le *supply chain* offrono un modello per pensare contemporaneamente all'integrazione globale, da un lato, e alla formazione di diverse nicchie», caratterizzate da condizioni specifiche e particolari, a volte apparentemente isolate, dall'altro[7]. Secondo Tsing, le *supply chain,* mentre stabiliscono un'integrazione tangibile che ha bisogno di regole, procedure e standard tecnici comuni, portano a una crescente differenziazione delle condizioni globali. Questo perché le *supply chain* penetrano in contesti differenziati facendo leva sulle diversità che incontrano, ad esempio la specializzazione territoriale o le specifiche condizioni sociali della forza lavoro di volta in volta impiegata, per trovare condizioni favorevoli all'ottimizzazione

[5] Cowen, 2014: 10.
[6] Mezzadra e Neilson, 2013: 205-242.
[7] Tsing, 2011: 250.

complessiva dei processi produttivi. Un esempio di questo tipo di utilizzo delle differenze all'interno delle catene globali della produzione è quello dei lavoratori migranti cinesi impiegati nelle fabbriche che producono per grandi brand dell'elettronica: giovani, donne, la cui condizione sociale è stata a lungo determinata dal regime della residenza esistente in Cina, l'*Hukou*, che, separando la residenza nelle città da quella nelle campagne, rendeva i lavoratori impiegati nei grandi centri industriali dei migranti interni in condizione di particolare isolamento e con un accesso limitato ai servizi pubblici[8]. Tuttavia, Tsing aggiunge che le *supply chain* «non usano semplicemente le diversità preesitenti», ma «rivitalizzano e creano» nuove nicchie di segregazione imponendo standard e performance economiche e condizioni amministrative e giuridiche particolari[9]. Esempi di quanto sostenuto sono le zone economiche speciali, dove sono spesso applicati regolamenti in deroga al quadro normativo del paese nel quale queste sono istituite, contribuendo a formare delle enclave lavorative, o le scelte compiute dalle imprese riguardo il reclutamento e il mansionamento in base alla nazionalità dei dipendenti, osservabile ad esempio all'interno dei magazzini logistici nel Nord Italia, al fine di assemblare una forza lavoro differenziata e più facilmente governabile[10]. Ciò su cui vogliamo porre l'accento è come ciò non si sia tradotto in una capacità di disciplinamento del lavoro, come dimostrato dai numerosi conflitti e scioperi che attraversano le catene della produzione e i siti della logistica, ma nel complesso abbia contribuito ad acuire una segmentazione delle condizioni sociali e lavorative nel momento stesso in cui lo spazio della produzione si è fatto globale.

2. Sovranità e Stato

Le analisi sul globale hanno da tempo mostrato come lo sviluppo di forme e ordinamenti particolari coincida con la permanenza e la trasformazione della forma Stato. Gunther Teubner ha analizzato ad esempio la proliferazione, la frammentazione e talvolta la collisione di regimi legali transnazionali parziali, volti alla regolamentazione di settori specifici, ma con valenza globale. È il caso delle clausole contenute negli accordi commerciali o nei regolamenti internazionali di settore e dei tanti esempi di «auto-giuridificazione» che coinvolgono le imprese multinazionali intervenendo su questioni di natura ambientale, sull'adozione di standard operativi o nell'ambito della cosiddetta responsabilità sociale delle imprese[11]. Saskia Sassen ha invece discusso l'emergere di dinamiche di governo che si svolgono su scala globale attraverso il funzionamento di istituzioni quali l'Organizzazione mondiale del commercio (Omc) o la Banca mondiale. Queste, nell'analisi di Sassen, compongono «reti e formazioni multilaterali e transfrontaliere» che possono includere «ordini normativi» in grado di collegare tra loro processi e attori istituzionali anche 'nazionali', «ma non necessariamente

[8] Pun, 2012.
[9] Tsing, 2011: 250.
[10] Su questo, si vedano ad esempio i materiali raccolti nel n. 3/2018 della *Rivista Giuridica del Lavoro e della Previdenza Sociale*.
[11] Teubner, 2005.

tramite il sistema formale di relazione tra Stati»[12]. Ciò che è utile rilevare ai fini di questo contributo è che l'analisi di Sassen ha mostrato come queste reti, pur avendo un'agenda globale, siano spesso radicate all'interno delle strutture statali o delle organizzazioni internazionali delle quali gli Stati rimangono i soggetti costituenti. Per questo, sostiene Sassen, la globalizzazione non è semplicemente un'interdipendenza crescente, né un insieme di processi in grado di portare ad una tendenziale irrilevanza delle strutture statali, ma corrisponde all'effettiva produzione di costruzioni politiche che allo stesso tempo «risiedono in strutture nazionali e si distinguono dal modo in cui costruzioni spaziali e temporali nazionali sono state storicamente prodotte»[13]. Il lavoro di Sassen è importante perché ci ricorda come la dimensione globale non sia il prodotto di un secco scarto rispetto alle geografie e alla geopolitica degli Stati, ma incida in profondità su entrambi.

Così come prefigurare il superamento degli Stati e del ruolo dei confini dietro le spinte della globalizzazione si è rivelata una prospettiva sbagliata e incapace di cogliere fino in fondo queste trasformazioni, oggi appare altrettanto limitata una prospettiva che veda nel rinnovato protagonismo statale e nell'ascesa di governi di stampo nazionalista una sorta di ritorno alla fase precedente la globalizzazione. Il cosiddetto 'sovranismo', in altri termini, più che un passo indietro rispetto alla globalizzazione, dev'essere inteso come un'ulteriore fase di ridefinizione del ruolo degli Stati all'interno di una dimensione globale nella quale l'integrazione transnazionale rimane un elemento costitutivo. Se da un lato, come osservato da Ferrajoli, il 'sovranismo' condivide diverse basi logiche con il liberismo economico che informa l'epoca globale, dall'altro lato si può infatti constatare come la rivendicata autonomia nazionale rispetto ad alcuni processi politici transnazionali non corrisponda affatto ad un ritiro di tipo autarchico ma, al contrario, all'idea che sia possibile ricercare canali più favorevoli all'interno di una competizione globale nella quale gli Stati giocano il ruolo di attori critici[14].

L'integrazione transnazionale di cui parla Sassen è in grado di incidere direttamente su più livelli dell'organizzazione politica —dal funzionamento dei ministeri alla formazione di 'agenzie' specializzate all'interno dell'amministrazione pubblica, dal ruolo delle amministrazioni locali alla pianificazione territoriale— e ad essa si è accompagnata una crescente centralità degli esecutivi a discapito dei corpi rappresentativi. L'attenzione riservata alla logistica in anni recenti può essere ricondotta al fatto che essa —con le logiche che la contraddistinguono, le operazioni che ne permettono il funzionamento e le infrastrutture che ne costituiscono gli elementi materiali— è uno degli elementi che hanno contribuito in maniera più decisa e diretta a questa integrazione. Si tratta tuttavia di un'integrazione che, come visto in precedenza attraverso l'analisi di Tsing sulle *supply chain*, produce una frammentazione interna. La logistica, intesa qui come logica operativa e non solo come funzione materiale, costituisce in questo senso un

[12] Sassen, 2008: 6.
[13] *Ibidem*: 31.
[14] Ferrajoli, 2019; Ricciardi, 2013; Mezzadra, Neilson, 2014.

principio d'ordine dell'integrazione transnazionale, mettendo a valore differenze preesistenti, e al tempo stesso contribuisce alla loro produzione e al loro mantenimento, incidendo in vario modo sull'attività di governo e sull'organizzazione del lavoro[15].

Una ulteriore prospettiva dalla quale guardare a questa segmentazione è quello di considerare come la logistica spinga gli attori economici e le politiche pubbliche verso la formazione di isole di concentrazione logistica, note come *cluster*. Questi agglomerati di fabbriche, servizi e infrastrutture, sottoposte a regimi territoriali e normativi particolari, sono il risultato paradossale della disseminazione globale della produzione che si accompagna alla 'rivoluzione logistica' e al capitalismo della *supply chain*. La globalizzazione dei trasporti e della comunicazione ha infatti alimentato la crescita di concentrazioni geografiche di attività economica con il risultato di aumentare le differenze relative tra aree del globo, stravolgendo le stesse geografie politiche statali attraverso la formazione di zone, la realizzazione di corridoi e l'affermazione di standard globali. Si tratta di logiche e processi che si intrecciano alle strutture istituzionali esistenti, contribuendo a modificarle. Essi producono infatti processi di aggregazione del potere e di istituzionalizzazione intorno agli spazi definiti dalle infrastrutture e dalle reti di connessione transnazionale, che costituiscono una sorta di sistema nervoso di questa nuova geografia globale. L'architetta e urbanista Keller Easterling ha proposto a riguardo il concetto di *extrastatecraft* per definire il potere racchiuso in quelli che definisce come «spazi infrastrutturali». Questo termine composto può essere tradotto come 'arte di governo supplementare' o, in senso più ampio, 'costruzione dello Stato extra-statale', nelle parole di Easterling un insieme di attività spesso «coperte, al di fuori, in aggiunta, e a volte anche in partnership con lo Stato», che passano attraverso luoghi atipici ed eccentrici rispetto alle istituzioni tradizionali e alle loro procedure, così come alle forme di legittimazione della rappresentanza[16].

Le infrastrutture, le reti di connessione e le diverse forme di assemblaggi amministrativi e territoriali che compongono questa variegata geografia politica, infatti, costituiscono altrettanti siti dove si impongono specifiche autorità e strumenti di *governance*. Easterling invita a pensare al potere rappresentato dalle infrastrutture e dagli spazi atipici che compongono le reti globali della produzione e dei circuiti finanziari, sottolineando che al loro interno sono generate «forme di governo» ad una velocità maggiore «di quanto le forme ufficiali della governance possano regolare». Ciò significa riconoscere la politicità insita all'interno di forme di conoscenza e protocolli operativi legati alle infrastrutture, che di fatto regolano e *governano* processi fondamentali attingendo a fonti molto lontane dai processi legislativi, dando origine in questo modo a «forme di sovranità multipla, sovrapposta, o nidificata dove la giurisdizione domestica e transnazionale collidono», poiché convivono regolazioni locali e logiche operative sovranazionali[17]. Easterling avanza una prospettiva non lontana da quella proposta da Aiwa Ong

[15] Grappi, 2020.
[16] Easterling, 2014: 15.
[17] *Ibidem*: 15.

nella sua analisi delle trasformazioni della sovranità nel neoliberismo. Si può considerare in particolare il modo in cui Ong, analizzando il sistema di autonomia speciale attribuito ad Hong Kong e Macao dopo il ritorno sotto il controllo cinese, definite come Regioni Amministrative Speciali (SAR) all'interno del principio 'un paese, due sistemi', e l'istituzione di zone come quella di Shenzen, all'interno del territorio cinese ma strettamente legata ad Hong Kong, ha osservato come le zone non siano solamente dei siti produttivi, ma anche siti di sperimentazione politica che permettono agli Stati di produrre «intagli nel loro stesso territorio» ai fini di partecipare alla competizione dei mercati globali[18]. In questo modo gli Stati stessi si presentano come attori che utilizzano le loro prerogative sovrane per creare una sorta di «sovranità variegata», composta da un «arcipelago» di «enclaves», che Ong definisce come «isole di regimi separati all'interno del più vasto panorama normativo e di governo»[19]. Ong osserva come tramite questa gestione flessibile della sovranità, gli Stati attribuiscano alle imprese multinazionali un potere diretto sulle vite dei cittadini e dei lavoratori che abitano queste porzioni di territorio. Si pensi ad esempio ai raggruppamenti (*cluster*) di attività produttive che si formano in corrispondenza di aree portuali o interporti, spesso legati alla definizione amministrativa di zone nelle quali vigono regimi fiscali particolari o eccezioni alle norme sul lavoro. Lo sguardo sulla logistica e sulle forme di *extrastatecraft* degli spazi infrastrutturali permette di mostrare come queste forme di complicazione della sovranità statale si realizzino insieme all'affermarsi di nuove forme di potere e organizzazione che sono al tempo stesso esterne e intrecciate con quelle statali. La politica dei corridoi, sulla quale torneremo in seguito, costituisce un esempio di come queste forme assumano in misura crescente una dimensione ampia e organizzata, non più limitata a coinvolgere porzioni isolate di territorio.

Sandro Mezzadra e Brett Neilson hanno discusso in questo senso di quello che definiscono come «stato della globalizzazione capitalista» osservando come gli Stati siano oggi costretti a «negoziare il loro ruolo con una variegata gamma di agenzie e a fare i conti con ordini giuridici, protocolli logistici, algoritmi finanziari e sistemi monetari eterogenei, che eccedono le possibilità di controllo di ogni Stato»[20]. Questi processi di negoziazione, tuttavia, non vanno intesi come una semplice erosione del potere degli Stati, ma come elementi che hanno prodotto e continuano a produrre una «molteplicità di forme empiriche» dello Stato, cui corrisponde la difficoltà di pensare oggi unitariamente uno Stato caratterizzato, come rilevato da Maurizio Ricciardi, da una costitutiva «insufficienza» e «incompletezza» sia dal punto di vista della sua legittimazione, sia dal punto di vista della sua azione. Lo Stato, incapace di garantire basi di sicurezza e stabilità ai propri cittadini, è oggi globalmente scosso dai processi logistici, diventando un attore che basa la propria azione sulla capacità di agire su diversi piani, senza mai giungere a definire in modo univoco la propria funzione[21].

---

[18] Ong, 2006: 19.
[19] *Ibidem*: 103.
[20] Mezzadra e Neilson, 2014.
[21] Ricciardi, 2013.

3. Corridoi e confini

Come visto, le operazioni logistiche hanno contribuito ad erodere il monopolio statale, spingendo gli Stati a compiere atti il cui effetto è una cessione di spazi di sovranità a logiche e attori sui quali essi non hanno il pieno controllo. È questo il caso delle zone, delle concessioni, degli spazi infrastrutturali, delle reti di comunicazione e degli strumenti finanziari. La logistica è però anche diventata una fonte di legittimazione sempre più ricercata dalle politiche statali, impegnate indipendentemente dal 'colore' politico a promuovere le priorità che essa impone sul piano della connettività globale e dell'inserimento all'interno di reti transnazionali al fine di stimolare la crescita economica. Come mostrano gli studi specialistici, praticamente ogni Stato ha in anni recenti adottato politiche per la logistica, nella forma di piani nazionali, programmi quadro o veri e propri progetti infrastrutturali[22]. Questo interesse verso la logistica mostra il crescente tentativo da parte delle istituzioni pubbliche di governare processi le cui logiche sfuggono alle capacità di controllo delle burocrazie governative e producono spinte verso l'autonomizzazione del potere logistico come funzione e forma di sapere tecnico. In particolare, le istituzioni impegnate nella redazione di piani nazionali per la logistica, in Italia l'ultimo piano strategico nazionale per la portualità e la logistica è stato adottato nel 2015 su iniziativa del ministro Delrio, cercano di indirizzare le scelte degli attori economici coinvolti, ma al tempo stesso ne assumono linguaggi e priorità dando così al sostegno delle catene globali della produzione il carattere di politica pubblica. Ciò che è importante rilevare è l'impatto che questo impegno istituzionale nei confronti della logistica ha sull'assetto complessivo del governo e dei processi decisionali: esso avviene infatti soprattutto cercando di imprimere una spinta di coordinamento tra diversi rami dell'amministrazione per replicare l'orizzonte strategico delle *supply chain* all'interno di una funzione di governo. Questa riorganizzazione deve fare i conti con la «porosità» del confine tra i diversi comparti industriali e competenze amministrative interessati dai processi logistici, una porosità che si traduce in un problema organizzativo sintetizzato nella domanda, alla quale è difficile rispondere, su «quale dovrebbe essere il ministero della logistica?»[23].

Espressione di una forza che si articola sulla scala globale, la logistica incide anche in modo diretto sull'articolazione amministrativa degli stati. Essa è divenuta così un terreno al tempo stesso di competizione e compenetrazione tra diverse scale politiche. La sua dimensione globale è infatti costituita da un complesso di operazioni, transazioni, movimenti, standard che impattano sul terreno nella forma di grandi reti infrastrutturali, protocolli di comunicazione e mobilitazione di risorse finanziarie. Ma questo presuppone l'intreccio operativo tra sistemi di regole, procedure e assetti giuridici tra loro diversi, che modifica la relazione tra le tecniche di governo, gli apparati istituzionali esistenti e la loro organizzazione spaziale, incidendo nelle stesse fonti di legittimazione materiale del potere. La tesi che intendo sostenere è che, accanto ad un ordine logistico che si afferma

[22] Savy, 2016.
[23] *Ibidem*: 416.

tramite protocolli e routine capaci di comandare processi diversi attraverso una logica di controllo senza un apparente comando, sia possibile individuare nuove forme politiche, la cui emersione è il prodotto del potere logistico, intorno a quella che chiamo *politica dei corridoi*. Utilizzando questa lente osserviamo come i processi che coinvolgono oggi regioni e attori diversi, che vanno dall'industria logistica alle imprese multinazionali, fino a Stati come Cina e India e istituzioni come l'Unione Europea, siano manifestazioni specifiche di questa politica[24]. Per quanto questo non avvenga in modo lineare e privo di contraddizioni, un nuovo 'consenso' presenta infatti la connettività logistica come priorità strutturale condivisa da attori tra loro diversi e spesso in competizione, traducendo questa stessa competizione in una forma di accelerazione dell'assunzione della logistica come punto di riferimento politico delle decisioni e della razionalità di governo.

La politica dei corridoi non si limita dunque a descrivere un dato, quello della diffusione della forma corridoio —nelle sue diverse articolazioni come corridoi infrastrutturali, industriali, per lo sviluppo e di iniziative ad opera di agenzie di consulenza, istituzioni internazionali e attori statali— ma è anche un modo per nominare la dimensione complessiva dei processi di deterritorializzazione e ri-territorializzazione che accompagnano le operazioni logistiche. Parlare di politica dei corridoi significa infatti porre l'accento sull'esistenza di linee di integrazione altrimenti nascoste lungo le catene globali del valore, e sul fatto che queste linee di integrazione assumono a volte i tratti di forme istituzionali anomale, che si caratterizzano tanto per una peculiare forma di governo, quanto per l'incarnare una forma di discorso politico divenuta ormai senso comune all'interno delle politiche per la crescita. Mentre il concetto di *supply chain* fa riferimento principalmente alla prospettiva strategica e unitaria del processo produttivo, infatti, il linguaggio dei corridoi fa riferimento tanto alla materialità delle infrastrutture, quanto alle cosiddette *soft-infrastructure* della governance che rendono possibile l'integrazione tra scale territoriali e di governo differenti. Se la *supply chain* descrive dunque primariamente il processo industriale, il concetto di corridoio è utilizzato per rappresentare le connessioni materiali e operative lungo le quali si svolge tale processo. I corridoi sono dunque intesi in una doppia dimensione: da un lato, collegamenti infrastrutturali che connettono punti differenti all'interno di una rete. Dall'altro lato, aggiustamenti amministrativi e normativi coordinati, attraverso giurisdizioni differenti, al fine di facilitare comunicazioni e spostamenti. In concreto, se la prima dimensione riguarda cose come la costruzione di strade o ferrovie, l'ultimazione dei tratti mancanti, o la rimozione di blocchi materiali, la seconda dimensione riguarda cose come l'armonizzazione delle pratiche doganali, l'adozione di software capaci di comunicare tra loro, il riconoscimento delle certificazioni da parte di tutte le autorità coinvolte, etc.

Coinvolgendo un insieme di norme, regolamenti, standard e protocolli attraverso diversi regimi giuridici, la politica dei corridoi ha così la capacità di produrre processi di normazione e coordinamento che agiscono sullo sfondo di una scala transnazionale, mostrando come la logistica sia nei fatti anche una forma di *governance* dei processi capitalistici contemporanei: uno strumento che, mentre

[24] Grappi, 2016: 153-217.

permette il funzionamento di un'integrazione di fatto, anticipa costantemente il futuro attraverso strumenti che sincronizzano tempi, procedure e standard amministrativi al fine di intercettare e incanalare le attività produttive. I corridoi costituiscono dunque a loro volta dei campi di tensione tra le esigenze delle imprese e il tentativo degli attori istituzionali di rispondere a tali esigenze e al tempo stesso indirizzare investimenti e attività in base ad esigenze politiche e strategiche[25]. Queste, a loro volta, vedono gli attori istituzionali seguire una logica di allineamento competitivo, nella quale la cooperazione necessaria all'integrazione dei processi entra in frizione con diversi obiettivi strategici e geopolitici.

Analizzare le trasformazioni del globale attraverso la politica dei corridoi permette di osservare il modo in cui poteri e prerogative di parti consistenti delle amministrazioni pubbliche sono messi in discussione da una politica impegnata a realizzare le migliori condizioni per attrarre investimenti e rendere il contesto ambientale *business friendly*. Tra questi poteri e prerogative, i più direttamente coinvolti sono quelli che riguardano la circolazione, i servizi doganali, le telecomunicazioni, i servizi finanziari, ma anche l'organizzazione territoriale locale, i regimi lavorativi, la sicurezza e il controllo delle frontiere sono profondamente modificati dai processi logistici. È importante rilevare il ruolo che la politica dei corridoi attribuisce agli Stati e a tutti i livelli delle istituzioni per potersi realizzare, perché questo è indicativo di una radicale ri-politicizzazione dell'agire economico che rimane celata dietro l'alternativa semplicistica tra pubblico e privato: piuttosto che di un semplice dominio degli interessi economici sulla politica, si tratta di una radicale trasformazione del politico e dei suoi ambiti di applicazione. In questo senso la politica dei corridoi può essere considerata una forma di ottimizzazione neoliberale della politica, caratterizzata dalla rielaborazione delle attività di governo «come problemi non politici e non ideologici, che hanno bisogno di soluzioni tecniche», ma che, aumentando i bisogni amministrativi, producono nondimeno una forte «ricaduta di politicità sul mondo»[26].

I confini sono un esempio di come i processi logistici siano in grado di rielaborare alcuni elementi centrali della politica moderna sulla scia di priorità tecniche ed operative. «La mappa politica del mondo e la cartografia globale del capitalismo —hanno osservato Mezzadra e Neilson— non sono mai state del tutto coincidenti»[27]. Tuttavia, la scala nazionale della produzione ha costituito un forte principio organizzatore dell'economia. I processi legati alla logistica costituiscono in questo senso un importante elemento di discontinuità nello sviluppo capitalistico, e offrono un'importante prospettiva dalla quale poter osservare la diversificazione del confine oltre la naturalizzazione del confine nazionale come principale contenitore dell'attività economica. Osservando queste trasformazioni attraverso la logistica si rende evidente come ai tanti fenomeni di deterritorializzazione che contribuiscono a ridefinire la sovranità e la dimensione statale del confine corrispondano forme di territorializzazione

[25] Grappi, 2018.
[26] Ong, 2006: 3; Schiera, 2013: 38.
[27] Mezzadra e Neilson, 2013: 5.

che insistono su scale e logiche differenti rispetto a quelle dei confini associati alla forma Stato: i corridoi costituiscono un esempio diffuso su scala globale di queste forme che ridefiniscono la sovranità, interferiscono con gli Stati e con il territorio, modificano i processi di governo. Lungo le reti produttive e i corridoi infrastrutturali, infatti, i regimi del lavoro, la mobilità, i confini regionali superano una definizione geografica. Ma al tempo stesso emerge globalmente un regionalismo costruito tramite le operazioni di infrastrutture, software, scambi di dati e non semplicemente attraverso culture, civilizzazioni o geografie[28]. Mentre i confini diventano più incerti, è possibile osservare mappe disegnate dalla trasformazione dei regimi lavorativi, dalla diffusione di forme particolari di *governance* territoriale e politica, dalla produzione di nuove interdipendenze finanziarie, di dati e relazioni. E tuttavia questo non significa sostenere che la logistica così intesa punti ad un superamento del confine. Al contrario, mentre i confini nazionali sono superati solo per alcune forme di mobilità e circolazione, è possibile osservare l'emergere di forme di confine specificamente associate alla dimensione globale della logistica.

La politica dei corridoi, infatti, disegna confini stratificati lungo gli spazi infrastrutturali o intorno ai punti di connessione dei flussi globali. I corridoi contribuiscono così a formare nuovi confini che, mentre producono linee di demarcazione fisico-amministrativa riflesse nella proliferazione di linguaggi e di mappe costellate da zone, regioni speciali, parchi industriali o *new town,* attraversano altri confini, ne aboliscono alcuni effetti per sfruttarne altri ponendosi come filtri per la mobilità e la connettività. Essi, infatti, determinano una separazione amministrativa con le aree circostanti, mentre garantiscono l'operatività transfrontaliera delle reti, ad esempio attraverso pratiche doganali unificate per tratte che attraversano il territorio di diversi Stati, o l'interoperabilità dei modi di trasporto o dei software che gestiscono le operazioni in diversi siti. Non si tratta tuttavia di nuovi confini esclusivamente lineari, ma anche della formazione di una gradualità del confine che incide in quelle che, nel gergo della pianificazione infrastrutturale, sono chiamate 'zone d'influenza'. Si tratta di porzioni di territorio, dall'estensione variabile, sulle cui dinamiche incide la vicinanza del corridoio, pur non facendone parte. Amplificando gli effetti di frammentazione e segregazione associati al capitalismo della *supply chain*, nelle aree di influenza si producono così contemporaneamente risultati di iper-localizzazione a fronte della connettività aumentata per chi accede ai servizi garantiti dal corridoio.

Un ulteriore esempio per guardare alle trasformazioni del confine legate ai processi logistici è quello della *suppy chain security*, o sicurezza della *supply chain*, l'insieme di programmi, sistemi, procedure, tecnologie e soluzioni mirate a prevenire o affrontare i rischi di blocco o interruzione delle reti globali. Il concetto di *supply chain security*, che considera la tutela delle reti transnazionali e dei canali di fornitura un valore generale e non legato ad un singolo comparto, mostra come la sicurezza del commercio globale sia ormai associata alla sicurezza sociale tout-court, al punto che i blocchi alla circolazione sono considerati anche dalle autorità pubbliche delle forme di minaccia al corretto funzionamento

[28] Neilson, Rossiter e Samaddar, 2018: 1-20.

della società. Per limitarci alla situazione italiana, si considerino in questo senso i numerosi interventi prefettizi per rimuovere blocchi alla circolazione durante gli scioperi nei magazzini della logistica, o la più recente reintroduzione del reato di blocco stradale all'interno dei 'pacchetti sicurezza' adottati durante il primo governo Conte.

D'altra parte, i nodi infrastrutturali sono caratterizzati come siti strategici e, per questo, spesso sottoposti a regimi di sorveglianza particolari in cui, come efficacemente mostrato da Deborah Cowen, i confini tra l'ambito civile e quello militare spesso si confondono. Inoltre, per garantire la *supply chain security* sono mobilitate risorse tanto statali quanto private, contribuendo ad una proliferazione delle forme dell'uso della forza[29]. Le iniziative per la sicurezza della *supply chain* non sono tuttavia organizzate intorno al confine nella sua forma geopolitica, ma ridefiniscono la manifestazione del confine, anche di quello statale, che può emergere in una zona economica, in mare, in un regime lavorativo, o può seguire il corpo operaio, si pensi ai lavoratori in distacco in UE. O si consideri il modo in cui i dati sono processati, stoccati, utilizzati e messi in sicurezza attraverso strutture come i *data center*, i siti dove sono stoccati i dati prodotti in misura sempre crescente dall'utilizzo di software e comunicazione in rete in ogni ambito dell'organizzazione sociale: dal traffico privato *on-line* al funzionamento dei macchinari 'intelligenti', dalla programmazione aziendale alla riorganizzazione di comparti pubblici come la sanità o la formazione. Studi recenti hanno messo in evidenza come la collocazione di questi siti, la loro gestione da parte di società tanto statali che private, i protocolli che ne definiscono la trasparenza verso l'esterno, e anche i processi produttivi necessari a garantire le materie prime necessarie al loro funzionamento, contribuiscono a caratterizzare i *data center* come vere e proprie istituzioni politiche emergenti, capaci di produrre geografie transfrontaliere di centralizzazione e confinamento[30].

La crescente rilevanza dei dati all'interno dell'economia globale e le sperimentazioni di governo *intelligente* attraverso l'impiego di tecnologie informatiche nell'amministrazione pubblica hanno reso lo stoccaggio, la gestione e il processo dei dati un elemento importante della nuova geopolitica globale, che si riflette tanto in una nuova competizione per il controllo degli standard tecnologici, dei codici e dei flussi di dati, quanto in tendenze di centralizzazione che hanno portato studiosi delle tecnoscienze come Nicolas Miailhe a parlare dell'emergere di «imperi digitali» su scala globale, trovando nella Cina e negli Stati Uniti i due principali protagonisti[31]. Nel complesso, le diverse manifestazioni del confine qui considerate sono significative non perché in grado di produrre una nuova e coerente stabilità transnazionale, ma perché, al contrario, costituiscono altrettanti elementi di disarticolazione della stabilità territoriale degli Stati e di ridefinizione delle loro funzioni all'interno di un'integrazione globale che fa parte delle coordinate entro le quali deve muoversi oggi la sovranità.

---

[29] Cowen, 2014: 53-90.
[30] Rossiter, 2016; Neilson e Notley, 2019.
[31] Miailhe, 2018.

4. Conclusione

In una recente intervista Deborah Cowen utilizza l'espressione di «sovranisti delle *supply chain*» per sottolineare l'elevata politicità di elementi come sicurezza, stabilità e assenza di interruzioni della circolazione all'interno delle catene globali[32]. L'utilizzo del termine 'sovranismo' ha un duplice effetto: da un lato, l'allusione di Cowen si riallaccia al discorso critico sulla sovranità delle infrastrutture o sullo Stato logistico, formule coniate per indicare il fatto che le catene della produzione globali costituiscono una nuova forma di potere non assimilabile a quelle radicate nella territorialità moderna, che mette in discussione le forme classiche della sovranità e la teoria dello Stato. D'altra parte, la stessa formulazione costituisce un'evidente assonanza con il 'sovranismo' ricordato nella prima parte di questo intervento, che al contrario indica una sorta di ritorno del protagonismo e del controllo statale. Questa assonanza mi permette di concludere svolgendo alcune considerazioni che riguardano l'intreccio tra queste dinamiche apparentemente opposte. L'idea che vi debba essere una secca alternativa tra una dimensione statale della sovranità e una associata al potere delle catene globali, delle infrastrutture e dei processi logistici, pur non nominate in questi termini, sembra infatti nutrire tanto le retoriche sovraniste, che fanno leva sul recupero di autorità di una dimensione nazionale e culturale, quanto di visioni alternative che immaginano un recupero dello Stato in senso democratico e di contrapposizione rispetto al dominio capitalistico. Tuttavia, entrambe queste visioni non considerano con sufficiente attenzione quanto ho cercato di argomentare in questo intervento, vale a dire il fatto che i processi globali di cui parliamo sono stati costantemente preceduti, affiancati o sostenuti dalla sovranità statale, e oggi la dimensione compiutamente transnazionale dell'economia e delle comunicazioni rende quantomeno difficile prefigurare un percorso di autonomizzazione da processi che costituiscono un orizzonte comune, per quanto fortemente differenziato, delle società globali.

Non si tratta di sostenere in modo semplicistico che la globalizzazione sia un punto di non ritorno, ma di osservare l'inconsistenza di alternative che si basano su una comprensione superficiale della dimensione transnazionale della produzione e della riproduzione nel capitalismo contemporaneo e del suo rapporto con trasformazioni dello Stato profonde e già avvenute, alle quali si accompagnano anche condizioni soggettive e di vita in cui il radicamento locale convive con la collocazione all'interno di questa dimensione globale. Guardare a queste trasformazioni dal punto di vista della logistica è dunque utile per osservare come, nel complesso campo di forze che attraversa la politica contemporanea, al di là delle retoriche sovraniste il fulcro del discorso non pare essere la contrapposizione tra una dimensione statuale-sovrana e il piano globale del 'mercato mondiale', ma una ridefinizione tanto delle relazioni tra Stati, inclusa la formazione di nuovi equilibri nell'assetto geopolitico globale per i quali le operazioni logistiche e la politica dei corridoi appaiono fattori importanti —si pensi alla Belt and Road Initiative cinese, nota come Nuova Via della Seta— quanto delle condizioni poli-

[32] Cowen, 2019: 17.

tiche nelle quali sono ridefinite le forme dell'appartenenza e della messa al lavoro, che sembrano confermare le tesi di Tsing sul capitalismo delle *supply chain*. Possiamo ad esempio osservare come, mentre dichiarano la purezza culturale e la chiusura dei migranti, i paesi del 'blocco di Visegrad' abbiano visto crescere la migrazione per lavoro tanto verso l'Europa centrale e occidentale, quanto al loro interno, da paesi ai margini orientali dei confini europei come l'Ucraina, mentre uno dei piani annunciati dalla ministra degli interni britannica Priti Patel per l'uscita della Gran Bretagna dall'Unione Europea riguarda l'introduzione di un sistema a punti per selezionare i migranti in base alle competenze necessarie al mercato del lavoro.

Sulla base di quanto detto è dunque possibile anche osservare come, insieme alla retorica della riproposizione dei confini e alla violenza che li accompagna, esemplificata dall'immagine del muro e della strage di migranti che va compiendosi ormai da anni nel mar Mediterraneo, sia in atto anche una ridefinizione dei regimi di governo delle migrazioni in cui la posta in gioco non è il blocco delle migrazioni, ma la loro autonomia e la ridefinizione dei regimi del lavoro in una dimensione globale. L'alternativa tra politiche di controllo dei confini e libertà di movimento, intorno a cui si è spesso articolata la discussione sul confine, va dunque problematizzata riconoscendo la crescente frammentazione delle politiche di governo della mobilità imposte al lavoro migrante. Proprio la ricerca di una mobilità governata, organizzata e sempre più funzionale e '*just-in-time*' rispetto alle esigenze del sistema produttivo, ha portato ad osservare un'affinità tra le politiche migratorie in discussione su scala europea, ma non solo, e i principi operativi della logistica, descritta come *logistificazione* delle migrazioni[33]. Tanto il sovranismo quanto la *logistificazione* si caratterizzano dunque come discorsi e pratiche che, mentre producono attriti tra soggetti economici ed entità statali, intervengono all'interno delle tensioni che caratterizzano il globale garantendo il sostegno delle strutture statali e della forza legittima. I governi 'sovranisti', con le loro agende nazionaliste e autoritarie, espongono donne e migranti a condizioni particolari di violenza e ricatto, contribuendo così alla reiterazione dei rapporti patriarcali e del razzismo istituzionale, e rafforzando quelle gerarchie e dinamiche di frammentazione che, come discusso in precedenza, sono inseriti, ma anche un risultato, dei processi logistici e un dato costitutivo del capitalismo contemporaneo.

Bibliografia

Allen, W. B. (1997). *The Logistics Revolution and Transportation*, «Annals of the American Academy of Political and Social Science», 553: 106-116.

Cowen, D. (2014). *The Deadly Life of Logistics: Mapping Violence in Global Trade*, Minneapolis, University of Minnesota Press.

— (2019). *Circolano valore e violenza. Un dialogo sulla logistica con Deborah Cowen*, in Cuppini, N., Peano, I. (a cura di), *Un Mondo Logistico. Sguardi critici su lavoro, migrazioni, politica e globalizzazione,* Milano, Ledizioni, 15-27.

[33] Mezzadra, 2019.

Easterling, K. (2014). *Exstrastatecraft. The Power of Infrastructure Space*, London-Brooklyn, Verso.
Ferrajoli, L. (2019). *L'alleanza perversa tra sovranismo e liberismo*, «Costituzionalismo.it», 1: 1-15.
Grappi, G. (2016). *Logistica*, Roma, Ediesse.
— (2018). *Asia's Era of Infrastructure and the Politics of Corridors: Decoding the Language of Logistical Governance*, in Neilson, B., Rossiter, N., Samaddar, R. (a cura di), *Logistical Asia. The Labour of Making a World Region*, Singapore, Palgrave, 175-198.
— (2020). *L'ordine logistico come problema politico, tra esperienze storiche di cibernetica per il socialismo e la piattaforma come piano*, in Baritono, R., Ricciardi, M. (a cura di). *Strategie dellordine: categorie, fratture, soggetti*, Bologna, Quaderni di Scienza & Politica, 331-356.
Levinson, M. (2007). *The Box* (2006), tr. it. Milano, Egea, Milano.
Mezzadra, S. (2019). *Logistica, mobilità e migrazioni. Un'agenda emergente per la ricerca sulle migrazioni?*, in Cuppini, N., Peano, I. (a cura di), *Un Mondo Logistico. Sguardi critici su lavoro, migrazioni, politica e globalizzazione,* Milano, Ledizioni, 45-62.
Mezzadra, S., Neilson, B. (2013). *Border as Method, or, the Multiplication of Labor*, Durham and London, Duke University Press, tr. it. Il Mulino, Bologna, 2014.
— (2014). *The State of Capitalist Globalization*, «Viewpoint Magazine», 4.
Miailhe, N. (2018). *Géopolitique de l'Intelligence artificielle: le retour des empires?*, «Politique étrangère», 3, 105-117.
Neilson, B., Notley, T. (2019). *Data centres as logistical facilities: Singapore and the emergence of production topologies*, «Work Organisation, Labour & Globalisation», 13, 1: 15-29.
Neilson, B., Rossiter, N., Samaddar, R. (a cura di) (2018). *Logistical Asia. The Labour of Making a World Region*, Singapore, Palgrave.
Ong, A. (2006). *Neoliberalism as Exception. Mutations in Citizenship and Sovereignty*, Durhan-London, Duke University Press.
Pun, N. (2012). *Cina, la società armoniosa. Sfruttamento e resistenza degli operai migranti*, a cura di Gambino, F., Sacchetto, D., Milano, Jaca Book.
Ricciardi, M. (2013). *Dallo Stato Moderno allo Stato globale. Storia e trasformazione di un concetto*, «Scienza & Politica», 25, 48: 1-19.
Rossiter, N. (2016). *Software, Infrastructure, Labor: A Media Theory of Logistical Nightmares*, New York-London, Routledge.
Sassen, S. (2008). *Territorio, autorità, diritti. Assemblaggi dal Medioevo all'Età Globale*, Milano, Bruno Mondadori.
Savy, M. (2016). *Logistics as a political issue*, «Transport Reviews», 36, 4: 413-417.
Schiera, P. (2013). *Dal potere legale ai poteri globali. Legittimità e misura in politica*, Bologna, Quaderni di Scienza & Politica, 1.
Teubner, G. (2005). *Costituzionalismo societario: alternative alla teoria costituzionale stato-centrica*, in Teubner, G., Joerges, C., Sand, I.-J. (a cura di), *La cultura del diritto nell'età della globalizzazione. L'emergere di costituzioni civili*, Roma, Armando, 105-138.
Tsing, A. (2011). *Supply Chains and the Human Condition*, «Rethinking Marxism», 21, 2: 148-176.