

Mutamenti negli spazi della Grande Distribuzione Organizzata (GDO) del cibo fresco. Santa Palomba, Roma

Original

Mutamenti negli spazi della Grande Distribuzione Organizzata (GDO) del cibo fresco. Santa Palomba, Roma / Strina, Agostino. - ELETTRONICO. - vol. 10:(2023), pp. 154-160. (XXIV Conferenza Nazionale SIU - Dare valore ai valori in urbanistica Brescia (Italia) 23-24 giugno 2022).

Availability:

This version is available at: 11583/2979573 since: 2023-06-26T09:35:57Z

Publisher:

Planum Publisher

Published

DOI:

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)

ATTI DELLA XXIV CONFERENZA NAZIONALE SIU - SOCIETÀ ITALIANA DEGLI URBANISTI
DARE VALORE AI VALORI IN URBANISTICA
BRESCIA, 23-24 GIUGNO 2022

10

Il progetto di urbanistica tra conflitto e integrazione

A CURA DI MARCO RANZATO, BARBARA BADIANI



Società Italiana
degli Urbanisti



PLANUM PUBLISHER | www.planum.net

Planum Publisher e Società Italiana degli Urbanisti
ISBN 978-88-99237-52-3

I contenuti di questa pubblicazione sono rilasciati
con licenza Creative Commons, Attribuzione -
Non commerciale - Condividi allo stesso modo 4.0
Internazionale (CC BY-NC-SA 4.0)



Volume pubblicato digitalmente nel mese di maggio 2023
Pubblicazione disponibile su www.planum.net |
Planum Publisher | Roma-Milano

10

Il progetto di urbanistica tra conflitto e integrazione

A CURA DI MARCO RANZATO, BARBARA BADIANI

ATTI DELLA XXIV CONFERENZA NAZIONALE SIU
SOCIETÀ ITALIANA DEGLI URBANISTI
DARE VALORE AI VALORI IN URBANISTICA
BRESCIA, 23-24 GIUGNO 2022

IN COLLABORAZIONE CON

Dipartimento di Ingegneria Civile, Architettura, Territorio, Ambiente e di
Matematica - DICATAM, Università degli Studi di Brescia

COMITATO SCIENTIFICO

Maurizio Tira - Responsabile scientifico della conferenza Università degli
Studi di Brescia, Claudia Cassatella - Politecnico di Torino, Paolo La Greca -
Università degli Studi di Catania, Laura Lieto - Università degli Studi di Napoli
Federico II, Anna Marson - Università IUAV di Venezia, Mariavaleria Mininni -
Università degli Studi della Basilicata, Gabriele Pasqui - Politecnico di Milano,
Camilla Perrone - Università degli Studi di Firenze, Marco Ranzato - Università
degli Studi Roma Tre, Michelangelo Russo - Università degli Studi di Napoli
Federico II, Corrado Zoppi - Università di Cagliari

COMITATO SCIENTIFICO LOCALE E ORGANIZZATORE

Barbara Badiani, Sara Bianchi, Stefania Boglietti, Martina Carra, Barbara
Maria Frigione, Andrea Ghirardi, Michela Nota, Filippo Carlo Pavesi, Michèle
Pezzagno, Anna Richiedei, Michela Tiboni

SEGRETERIA ORGANIZZATIVA

Società esterna - Ellisse Communication Strategies S.R.L.

SEGRETERIA SIU

Giulia Amadasi - DASTU Dipartimento di Architettura e Studi Urbani

PUBBLICAZIONE ATTI

Redazione Planum Publisher
Cecilia Maria Saibene, Teresa di Muccio

Il volume presenta i contenuti della Sessione 10,
"Il progetto di urbanistica tra conflitto e integrazione"

Chair: Marco Ranzato

Co-Chair: Barbara Badiani

Discussant: Anna Attademo, Daniela De Leo, Cristina Mattiucci,
Stefano Munarin

Ogni paper può essere citato come parte di Ranzato M., Badiani B. (a cura
di, 2023), Il progetto di urbanistica tra conflitto e integrazione, Atti della XXIV
Conferenza Nazionale SIU Dare valore ai valori in urbanistica, Brescia, 23-24
giugno 2022, vol. 10, Planum Publisher e Società Italiana degli Urbanisti,
Roma-Milano 2023.

MARCO RANZATO, BARBARA BADIANI

7 **Implosioni ed esplosioni della condizione plurale**

MASSIMO CARTA

- 15 L'individualizzazione dell'idea di città: la necessaria ricomposizione delle scale del progetto dello spazio urbano

GIOVANNA MANGIALARDI, DOMENICO SCARPELLI, GIULIA SPADAFINA

- 20 La città pubblica tra pluralismo e innovazione

KLARISSA PICA, VALENTINA ROSSELLA ZUCCA

- 31 Città ribelli. Esperienze lungo la costa napoletana, tra fratture e riappropriazioni

LUDOVICO CENTIS, EZIO MICELLI

- 39 La fragile relazione tra arte e rigenerazione urbana: il caso dell'Art Park di Villa di Verzegnis

ILARIA DELPONTE, DANIELE SORAGGI

- 46 Il tempo come quarto fattore nella riqualificazione sostenibile di un'infrastruttura. Nuove metodologie applicate alla Sopraelevata di Genova

FLAVIA SCHIAVO

- 53 Da "Downtown is for People" a "The Florida Project": nuovi attraversamenti in spazi destrutturati

LORENZA MANFREDI

- 58 Spazi autonomi alla ricerca di nuove configurazioni nella città neoliberale. Il caso dell'area di Spreeraum Ost a Berlino

MARCO ALIONI, CRISTIANO MARTINELLI

- 64 Visione delle periferie, pratiche di rigenerazione e conflitti urbani. Un'analisi di "Oltre la strada" e delle conseguenze socio-spaziali degli interventi di rigenerazione di via Milano e quartieri circostanti (Brescia)

FEDERICA FAVA

- 71 Riusare patrimoni, integrare territori. Valori e meccanismi per un governo plurale del territorio

GIOVANNA MARCONI, FLAVIA ALBANESE

- 77 Spazi di conflitto come occasione multiculturale: il caso dell'ansa Borgomagno nel quartiere Arcella di Padova

PIERGIORGIO VITILLO, ELENA SOLERO

- 83 Il mondo si costruisce mentre lo si abita. L'urbanistica in azione

RUGGERO SIGNORONI

- 88 Ripensare la partecipazione. Nuove forme di engagement fra conoscenza, consapevolezza e riflessività
-

-
- CAMILLO BOANO
94 Il progetto urbanistico nelle pieghe della immunizzazione. Pensieri ai margini
- ROBERTA PACELLI
100 La città plurale dentro il governo urbano. Rischi, opportunità e prospettive nella programmazione PNRR
- CORINNA DEL BIANCO
105 Esperienze di analisi del paesaggio culturale urbano contemporaneo per uno sviluppo nel rispetto dell'identità locale
- SALVATORE SIRINGO
111 Il fenomeno migratorio e gli insediamenti informali, un focus sul territorio siciliano
- CAMILLA RONDOT
117 Urbanistica tra conflitto e integrazione in territori radicali. Il caso di Borgo Mezzanone
- SILVIA DALZERO
122 La costruzione di nuovi muri di confine e la loro influenza nella trasformazione delle città
- ALESSANDRO BOVE
131 I valori dell'urbanistica tra dimensione universale e rispondenza alle esigenze locali. Una possibile lettura critica a margine di un'esperienza in Camerun
- LUCA VELO
137 Mobilità attiva e accessibilità, esercizi di riscrittura di un nuovo suolo
- LUIS MARTIN SANCHEZ, ELENA LONGHIN
142 Suzhou: che progetto oltre il mito del progresso?
- DAVIDE SIMONI, VALENTINA ROSSELLA ZUCCA
148 Elogio delle vagabondæ. Riappropriarsi del diritto al suolo per un patto socio-ecologico
- AGOSTINO STRINA
154 Mutamenti negli spazi della Grande Distribuzione Organizzata (GDO) del cibo fresco. Santa Palomba, Roma
-

Mutamenti negli spazi della Grande Distribuzione Organizzata (GDO) del cibo fresco. Santa Palomba, Roma

Agostino Strina

Politecnico di Torino

DIST – Dipartimento Interateneo di Scienze, Progetto e Politiche del Territorio

FULL – Future Urban Legacy Lab

Email: agostino.strina@polito.it

Abstract

Negli ultimi due decenni la logistica della distribuzione del cibo fresco ha subito profondi processi di trasformazione volti all'incremento della performatività. Questo è principalmente avvenuto attraverso una sempre maggiore automazione della *supply chain*. In Italia, un ruolo fondamentale lo hanno rivestito le aziende della Grande Distribuzione Organizzata (GDO) che, nell'ultimo decennio, hanno aperto centinaia di nuovi Centri Distributivi (Ce.Di.) localizzati in aree strategiche per servire i propri punti vendita. La letteratura che finora se ne è occupata ha principalmente osservato la loro decontestualizzazione ed extraterritorialità, fino a riconoscere in essi i nodi di una macchina automatizzata facente capo ad una rete globale capace di funzionare (quasi) senza l'essere umano. Parallelamente, un'osservazione, per molti aspetti opposta, sta iniziando a raccontare i Ce.Di. come spazi ibridi, ove le pratiche legate al lavoro creano forme specifiche di urbanità segnate da negoziazioni, tensioni, conflitti. L'ipotesi di questo scritto è che la varietà di pratiche che caratterizzano questi spazi e la pluralità di attori e politiche mobilitate progressivamente modifichino l'assetto dei Ce.Di. e le loro relazioni con gli ambienti ad essi circostanti. A partire da questa ipotesi, il testo che segue cerca di cogliere alcuni gradi di trasformazione che coinvolgono gli spazi dei Ce.Di. alle diverse scale, da quella dell'edificio a quella territoriale, con implicazioni rilevanti sull'architettura, la mobilità e la residenzialità nei contesti in cui gli spazi si collocano. Per far questo, il contributo racconta alcuni esiti di una ricerca condotta a partire dall'autunno del 2021 presso tre aziende della GDO a Santa Palomba, Roma.

Parole chiave: food logistics, workspaces, social practices

In un'era logistica: descrizioni, attenzioni, interpretazioni

La logistica, scienza che si occupa di studiare la movimentazione di merci e prodotti nello spazio e nel tempo, e tradizionalmente materia di esclusivo interesse per esperti di ingegneria dei trasporti ed economia manageriale, si è recentemente imposta quale importante campo di ricerca per numerose discipline delle scienze sociali e delle scienze umane e, seppur più timidamente, dell'urbanistica e dell'architettura. Nella logistica si riconosce non solo il paradigma organizzativo della distribuzione e del consumo di massa (LeCavalier, 2018; Lyster, 2016) e il principio fondante dell'economia globale attuale (Neilson, Rossiter, Samaddar, 2018), ma « perhaps the central discipline of the contemporary world » (Thrift, 2007: 95). Negli studi urbani, essa è sovente identificata come l'elemento che compone l'esoscheletro della globalizzazione e del capitalismo contemporaneo (Cuppini et al., 2020), ovvero un intricato intreccio tra capitale, spazio e politica che ha trasformato il mondo intero in una superficie liscia per lo scambio (Easterling, 2014) e che richiede un aggiornamento costante della comprensione delle relazioni tra segni, oggetti, soggetti, edifici e infrastrutture (LeCavalier, 2016; Larkin, 2013). Nella letteratura che mobilita maggiormente lo spazio nella sua dimensione materiale, la logistica definisce un insieme di luoghi generati da formule ripetute (Easterling, 2014) e regolati da protocolli, norme e standard internazionali che prendono le forme di zone tecnologiche che fungono da nodi di reti globali (Barry, 2006). Magazzini, centri distributivi, porti e aeroporti, interporti sono principalmente osservati come spazi extraterritoriali, decontestualizzati dai territori in cui sono inseriti, *operational landscapes* che permettono la costruzione di flussi alla scala globale (Brenner, Katsikis, 2020).

All'interno di questo quadro, due attenzioni prevalenti (e apparentemente poco conciliabili) possono essere rintracciate nell'interazione tra spazi logistici ed essere umano. Dati i processi automatizzati e le tecnologie digitali, gli spazi logistici sono da un lato osservati come *human exclusion zones* (LeCavalier, 2019b), ovvero infrastrutture interamente dipendenti da codici e algoritmi (Bensi, Marullo, 2018) che si materializzano in macchine automatiche proprie di un Post-Antropocene che ha poco a che fare con il corpo umano (Young, 2019; Lyster, 2019). Dall'altro lato, degli stessi spazi si tendono a cogliere caratteri ibridi, ove l'ibridazione è determinata proprio dalla presenza umana. Spazi del lavoro dove gli umani esistono, e non solo in quanto

“corpi”, ma piuttosto in quanto “soggetti”; e in quanto tali, attori che innescano continue pratiche di negoziazione e conflitto (Khosravi, Bacchin, LaFleur, 2019): «dispossessions are often the literal and figurative grounds for new logistics spaces, in this respect the architecture of logistics is political» (Cowen, 2014:3). Entro un’attenzione di questo tipo, software, macchine, persone e cose si aggrovigliano, determinando, in una sorta di neo-taylorismo digitale¹, continui spazi di interfaccia tra soggetti e macchine (Neilson, Rossiter, eds, 2021, 2017, 2014; Moritz, 2022; Moody, 2019; Mulholland, Stewart, 2015). Questa tensione tra uomo, tecnologie e spazi è particolarmente evidente nel suo sviluppo spaziale, dove le procedure astratte diventano immediatamente tangibili (Bensi, Marullo, 2018).

L’ipotesi di questo scritto è che questa tensione meriti attenzione, in particolare rispetto al modo in cui essa modifica i luoghi della logistica contemporanea alle diverse scale. Non solo quella dell’edificio, ma anche quella territoriale ove i centri logistici sono stati impiantati, determinando nel tempo relazioni economiche e sociali progressivamente più complesse e articolate con i contesti circostanti. Nonostante i centri logistici siano infatti strutturati per soddisfare le esigenze del processo distributivo in ogni sua fase e il loro obiettivo primario sia quello di incrementare la performatività attraverso il perfezionamento logistico, l’avanzamento tecnologico e l’automazione dell’intera catena di distribuzione, gli spazi interni che contengono agenti non umani, come carrelli elevatori, pallet, codici a barre, dispositivi di scansione, sono gli stessi spazi in cui i lavoratori lavorano, si riposano, mangiano, socializzano e protestano. L’architettura dei centri di distribuzione non è difatti solo quella del contenitore logistico, ma anche quella di spazi più a misura d’uomo come spogliatoi, mense, uffici, parcheggi o rastrelliere per biciclette. Allo stesso tempo, tali centri stanno creando specifici paesaggi logistici che, oltre ad avere una funzione operativa all’interno di una lunga e complessa catena di approvvigionamento, hanno un impatto sui territori circostanti veicolando specifici funzionamenti urbani, ad esempio, in termini di residenza e mobilità dei lavoratori o del valore immobiliare degli edifici della zona.

Per discutere questa ipotesi, il contributo che segue mostra alcuni esiti di una ricerca, attualmente in corso, che indaga gli spazi della distribuzione del cibo fresco in Italia a partire dai Centri Distributivi (Ce.Di.) della Grande Distribuzione Organizzata (GDO): magazzini di grandi dimensioni, fino a 60.000 metri quadrati, che ospitano tutte le fasi di ricezione, preparazione e consegna degli alimenti alla rete dei punti vendita. Lo scritto riporta alcune fasi di un’indagine iniziata nell’autunno del 2021 presso tre Centri Distributivi per il cibo fresco, di altrettante aziende della GDO, a Santa Palomba (RM). L’indagine è stata condotta prevalentemente sul campo attraverso l’utilizzo di metodologie quantitative e qualitative, come l’osservazione diretta e partecipata, metodi visuali, interviste a dirigenti, responsabili logistici e lavoratori.

Spazi logistici per il cibo fresco a Santa Palomba, Roma

Sul confine tra il Comune di Roma e quello di Pomezia, Santa Palomba rappresenta una delle località italiane dove si concentra la più alta densità logistica². Nel suo territorio di 330 ettari (Municipio XII Roma Capitale, 2012) ospita numerosi Centri Distributivi, di cui 12 destinati alla distribuzione di cibo ai punti vendita di molte delle principali aziende della GDO operanti nel mercato italiano: Carrefour, PAM Panorama, IN’s, Eurospin, Coop, Gros. La storia di questa localizzazione ha oltre cinquant’anni ed ha inizio con l’istituzione delle Aree per lo Sviluppo Industriale (ASI) previste dalle politiche nazionali degli anni Sessanta³. La posizione di Santa Palomba risulta da subito strategica, non solo per la vicinanza a Roma, ma soprattutto per il suo essere collocata sul limite geografico superiore del territorio nazionale che poteva beneficiare dei fondi della Cassa del Mezzogiorno destinati allo sviluppo industriale. L’istituzione dell’ASI portò ad un veloce sviluppo di aziende dell’industria metalmeccanica, chimica e farmaceutica, il cui ridimensionamento (e spesso chiusura), avvenuto dai primi anni Novanta, ha condotto alla progressiva riconversione di molti degli spazi costruiti in magazzini logistici. Oggi, Santa Palomba, con oltre cento aziende insediate,

¹ Vedere, per esempio, il contributo di Clare Lyster (2016:87). Nel dibattito italiano: Massimo (2019) sui centri logistici di Amazon.

² Secondo la rilevazione fatta nel 2020 da ECR Italy, mappando i Ce.Di. di 12 aziende della GDO operanti nel mercato italiano, Roma, Milano, Caserta, Bari e Padova sono nell’ordine le prime cinque provincie per localizzazione di Ce.Di. in Italia, in cui spiccano località ad elevata densità logistica quali: Pomezia e Santa Palomba (RM), con 12 Ce.Di.; Carinaro e Pastorano (CE), in cui solo localizzati 10 Ce.Di.; Milano Sud ed Est, con 13 Ce.Di. (ECR Italy, 2020).

³ La località di Santa Palomba venne identificata come insediamento periferico destinato a zona industriale già nel P.R.G. previgente del 1965. Nel nuovo P.R.G. della Città di Roma, adottato nel 2003, viene recepito l’effettiva attuazione dell’area industriale sovra-comunale A.S.I. Roma-Latina, gestita da un apposito consorzio (Municipio XII Roma Capitale, 2012).

rappresenta il più importante polo logistico-produttivo dell'area metropolitana di Roma (Consorzio per Lo Sviluppo Industriale Roma-Latina, 2016).⁴

L'area di Santa Palomba è gestita dal *Consorzio per lo Sviluppo Industriale del Lazio (Roma e Latina)*, un Ente Pubblico Economico dotato di autonomia imprenditoriale che amministra il funzionamento e pianifica lo sviluppo attraverso un Piano Regionale Territoriale. Questo definisce le aree idonee alle varie funzioni (produttive e/o logistiche, servizi, spazi di supporto alle attività, spazi aperti) e provvede alla realizzazione di opere infrastrutturali, sostituendosi completamente al governo delle amministrazioni (Roma, Pomezia, Ardea) sulle quali insiste l'area. Tale sostituzione, seppur permettendo una gestione e pianificazione libera da vincoli imposti dalle municipalità (in termini di risorse economiche, burocrazia, flessibilità degli strumenti di pianificazione etc.), genera non poche problematiche al funzionamento del polo logistico rispetto al contesto⁵. Questo è evidente, ad esempio, se osserviamo il sistema della mobilità. Santa Palomba non è infatti vicina a nessuna delle principali arterie autostradali del Paese ed anche lo scalo merci, di modeste dimensioni e gestito da Ferrovie dello Stato, non è utilizzato da nessuna azienda della GDO. Ne consegue che le quattro strade provinciali che attraversano il polo, risultano ampiamente sottodimensionate rispetto al carico generato dalle attività insediate.

Il Ce.Di. per il cibo fresco sul quale vuole portare attenzione questo contributo è stato aperto nel 2000, ampliato nel 2007, e una seconda volta nel 2012.⁶ È destinato a coprire oltre 350 punti vendita nel Lazio, Abruzzo, Umbria, Sardegna, Molise e Basilicata con frutta e verdura, carne e pollame, salumi e formaggi, prodotti deperibili e surgelati. Esso dispone di 18.000 mq di spazio esterno con 42 baie di scarico e carico e un vasto parcheggio per i camion e un secondo parcheggio per le auto dei dipendenti. Lo spazio edificato misura 12.000 mq di cui 7.000 destinati all'ortofrutta, 750 mq ad uffici, spogliatoi e altri spazi di supporto. L'edificio è alto sei metri, realizzato in muri in calcestruzzo. Il layout interno, libero da ogni ostacolo, è interrotto solo da pilastri strutturali che reggono il tetto in legno lamellare, scelto per aumentare ulteriormente la flessibilità interna. Le scaffalature in metallo che solitamente costituiscono l'arredo dei magazzini, nei depositi del cibo fresco lasciano spazio a grandi superfici orizzontali che si riempiono di prodotti, e nel giro di poche ore si svuotano completamente, per poi rapidamente riempirsi di nuovo. Un'architettura ridotta quindi all'essenziale, come un vasto palcoscenico dove il corpo non è più la misura dominante dello spazio, ma sono invece gli oggetti che lo occupano a definire i parametri dell'architettura che li contiene (Young, 2019; Koolhaas, 2019). Eppure, gli ambienti sono tutt'altro che poco abitati. Gli spazi 'post-antropocene' descritti da Young, pieni di elementi tecnici e tecnologici non umani, quali muletti elevatori, pallet, codici a barre, dispositivi di scansione, ecc., sono infatti occupati da numerosi operatori intenti a lavorare, riposare, mangiare, socializzare, protestare.

⁴ Il polo sta peraltro attraversando una fase di ulteriore crescita. Nel 2012 è stato infatti approvato un ampliamento di circa 35 ettari nel Comune limitrofo di Ardea, e la maggior parte dei lotti disponibili è già stata assegnata per la costruzione di nuovi edifici da destinare alla logistica, tra i quali un nuovo polo distributivo Amazon (Consorzio per Lo Sviluppo Industriale Roma-Latina, 2016).

⁵ Dalle interviste svolte nel febbraio 2022 al responsabile dell'Ufficio Urbanistico del Comune di Pomezia e al responsabile dell'Ufficio Programmi Complessi del Comune di Roma Capitale è emerso come la gestione e pianificazione dell'area di Santa Palomba è di competenza esclusiva del Consorzio. Questo non sono in termini di strumenti urbanistici (l'area ha un proprio Piano Regionale Territoriale indipendente dai PRGC dei comuni coinvolti) ma anche in termini di risorse economiche. Ad esempio, gli oneri di urbanizzazione per la costruzione di nuovi magazzini logistici vengono versati al Consorzio, che è a capo dello sviluppo delle opere di urbanizzazione primaria e secondaria. Al contrario, le infrastrutture esterne al polo, su cui si riversano i flussi di oggetti, camion e persone da/verso Santa Palomba, sono gestite esclusivamente dai Comuni, dalla provincia e dallo Stato.

⁶ Nel contributo si è scelto di non rendere esplicito il nome dell'azienda della GDO indagata in quanto la scelta di descrivere un solo Centro è dettata da esigenze di lunghezza del testo. Le descrizioni e interpretazioni presentate possono essere considerate di carattere generale e frutto del lavoro sul campo svolto anche in altri Ce.Di. di altre aziende della GDO.

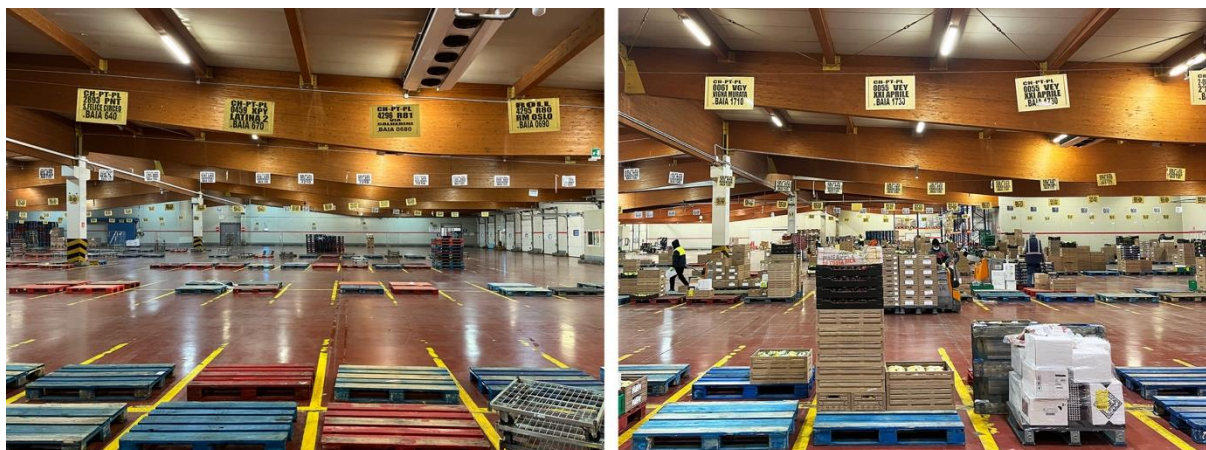


Figura 1 | Ce.Di. per il cibo fresco a Santa Palomba, interno
Fonte: foto dell'autore.

Molti degli spazi che assolvono queste attività paiono in realtà scarti dello spazio logistico, siano essi spogliatoi, salette ristoro, uffici, o sala mensa. Collocati in un'appendice della struttura principale, sono caratterizzati da una scarsa qualità architettonica, piccole dimensioni e minime dotazioni di confort. Tanto che durante la pandemia, quando le norme di distanziamento interpersonale hanno portato alla necessità di aggiungere ulteriori spazi, come punti ristoro e spogliatoi, si è ricorso a container posizionati al centro del parcheggio destinato al personale. In questi spazi è spesso evidente la stratificazione di usi (i muri degli uffici sono ricoperti di vecchie campagne aziendali, le scrivanie ospitano foto di famiglia, peluche, gadget vari), ed è talvolta forte l'interazione (come quando a fine turno vi si segue tutti assieme una partita di calcio sullo schermo di uno smartphone).



Figura 2 | Ce.Di. per il cibo fresco a Santa Palomba, spazi accessori per i lavoratori.
Fonte: foto dell'autore.

L'età media dei lavoratori è di 35-40 anni, tutti di sesso maschile, di cui circa il 75% è straniero, con una prevalenza di lavoratori di nazionalità rumena, pakistana e provenienti dal nord-africa. Durante tutte le 24 ore, turni di lavoratori ricevono la merce, la pesano, ne controllano la qualità, la scansionano, la redistribuiscono, la caricano. In questo Centro i tentativi di automazione attraverso l'introduzione di un sistema di *voice picking* non hanno portato i risultati sperati, registrando una diminuzione delle performance del 20%.⁷ Questo è stato determinato innanzitutto dalla poca standardizzazione da parte dei fornitori, in particolare quelli più piccoli, dei prodotti freschi, ma anche dalle resistenze da parte dei lavoratori rispetto a forme così impattanti di trasformazione dei ritmi e delle pratiche lavorative, consolidate dopo anni di esperienza. Del resto, nella logistica della distribuzione del cibo la manodopera viva rimane fondamentale, nonostante tutti i tentativi di automazione (Moritz, 2019). Peraltro, sovente, i ritmi, le fasi, i flussi del processo logistico sono non solo mediati e scalfiti dalle conoscenze, esperienze e abitudini dei lavoratori,

⁷ Grazie a feedback vocali in cuffia, il sistema *voice picking* guida la fase di preparazione degli ordini generando flussi logisticamente ottimali. I dati sono stati forniti dal Direttore del Centro all'autore durante un'intervista svolta nel febbraio del 2022.

ma anche migliorati. A Santa Palomba questo è evidente, ad esempio, nella fase del processo di distribuzione dell'ortofrutta che si occupa del controllo qualità, dove alcune posizioni lavorative sono occupate da operatori che provengono dai mercati rionali e dai mercati generali e che a valle della loro esperienza spesso ridiscutono le varie fasi del controllo (da quello visivo e olfattivo a quello di verifica dell'idoneità del prodotto rispetto al capitolato d'acquisto fatto con il fornitore) e con esse tabelle e protocolli.

Il processo di trasformazione degli spazi e dei funzionamenti riguarda l'interno del Centro quanto le sue relazioni con l'esterno, in modo particolare rispetto alla mobilità e alla residenzialità. La maggior parte degli operatori logistici ha un contratto a tempo indeterminato e lavora in azienda da diversi anni, alcuni di loro da più di 15. Questo ha spinto la quasi totalità dei lavoratori (spesso provenienti da Roma) a stanziarsi nei comuni prossimi a Santa Palomba, affittando o acquistando appartamenti. Una parte dei lavoratori di origine straniera, dopo alcuni anni di permanenza in Italia, ha qui costruito una famiglia, ricongiungendosi con i familiari che risiedevano nei paesi d'origine. Altri lavoratori, più giovani o da meno tempo in Italia, condividono il domicilio con colleghi, formando così piccoli nuclei che non solo condividono lo spazio del lavoro ma anche la quotidianità domestica. La condivisione riguarda anche le forme di mobilità. Se infatti i dipendenti degli uffici aziendali arrivano quasi tutti con un'auto propria, molti operatori della logistica condividono l'auto con chi abita nello stesso Comune. Una parte minoritaria usa il treno, o i bus pubblici. I più vicini, le biciclette o i monopattini elettrici, generando flussi di mobilità alternativi sull'intorno.



Figura 3 | Camion, auto, bici e monopattini. I Ce.Di. producono molteplici flussi nei territori in cui sono impiantati.
Fonte: foto dell'autore.

Conclusioni

Sulla base della ricerca effettuata, due questioni principali possono essere evidenziate. La prima riguarda le relazioni tra Ce.Di. e il territorio ad essi circostante; la seconda le forme di urbanità che progressivamente si stanno determinando al loro interno ed esterno. Riguardo questi due punti, l'indagine ha potuto verificare come i Ce.Di. siano spazi fortemente legati ai territori in cui sono insediati e come, nel tempo, abbiano costruito con essi relazioni economiche e sociali sempre più complesse e durature, che in alcuni casi vanno oltre il cibo. In questo senso ritengo importante un'osservazione dettagliata, pertinente e puntuale, che possa superare la dimensione strettamente tecnica di questi spazi, e che si impegni a cogliere di essi la densità e la varietà di pratiche e relazioni implicate. Potremmo parlare di particolari forme di urbanità che trovano una debole spazializzazione, in ragione, soprattutto, di spazi estremamente poco ospitali che possano accoglierle. Descrizioni e interpretazioni sono in questo senso necessarie per capire il grado di operabilità e trasformabilità dei luoghi. Ovvero il ruolo che al loro interno ed esterno può rivestire un progetto attento alla complessità multi-scalare e multi-attoriale degli spazi. I Centri Distribuzione, così come altri spazi logistici contemporanei, rappresentano del resto l'emergere e il diffondersi di nuove organizzazioni territoriali, nuovi funzionamenti, nuove economie, che diventano sempre più rilevanti nei paesaggi urbani contemporanei, rappresentandone forse i pochi oggetti inediti nella vasta periferia della città europea.⁸ Essi rappresentano l'interfaccia attraverso la quale indagare la produzione e il consumo e come tali, possono rivelare molto sulla città contemporanea. Eppure, data la loro natura di spazi governati dalla tecnica, date le loro relazioni con sistemi economici e logistici sovralocali, e spesso sovranazionali, dato il loro essere poco

⁸ In Italia la richiesta di spazi logistici non sembra subire rallentamenti, il settore immobiliare della logistica si conferma uno dei più richiesti, con circa 700 milioni di euro investiti e oltre 1.8 milioni di metri quadri utilizzati (Buck Consultants International, 2021), e l'attuale attività di costruzione non è sufficiente ad alleviare le carenze di offerta (JLL, 2022).

accessibili e visitabili, essi sono quasi completamente sottratti da riflessioni progettuali legate alla presenza di nuove forme insediative. Ne consegue una evidente inadeguatezza degli spazi realizzati, per lo meno rispetto al lavoro dell'uomo che, negli spazi di distribuzione del cibo, resta l'attore principale.

Riferimenti bibliografici

- Area Studi Mediobanca (2020), *Osservatorio sulla Gdo italiana e i maggiori operatori stranieri*, Milano
- Barry A. (2006), "Technological Zones", in *European Journal of Social Theory*, pp. 239-253.
- Bartholdi J. J., Hackman S. T. (2019), *Warehouse & Distribution Science*, Release 0.98.1, The Supply Chain & Logistics Institute, H. Milton Stewart School of Industrial and Systems Engineering, Georgia Institute of Technology, Atlanta.
- Bensi N. S., Marullo F. (2019), "The Architecture of Logistics: Trajectories Across the Dismembered Body of the Metropolis" in *Foorprint*, n. 12(2), pp. 1-4.
- Brenner N., Katsikis N. (2020), "Operational Landscapes: Hinterlands of the Capitalocene" in *AD Architectural Design*, n.90(1), pp. 22-31.
- Consorzio per Lo Sviluppo Industriale Roma-Latina (2016), *Variante non sostanziale Agglomerato di Santa Palomba*, Deliberazione C.d.A. n.110 del 26 settembre 2016.
- Cowen D. (2014), *The Deadly Life of Logistics: Mapping Violence in Global Trade*, University of Minnesota Press.
- Cuppini N. (a cura di, 2020), *Nel Vortice del Presente. Voci, Scorrimenti e Sorvoli tra Movimenti, Logistica, Urbanizzazione*, Ledizioni, Milano.
- Easterling K. (2014), *Extrastatecraft. The Power of Infrastructure Space*, Verso, London and New York.
- ECR Italy (2020), *Dieci anni di logistica nel largo consumo. Mappatura dei flussi logistici*, [online] https://gs1it.org/content/public/f3/42/f34234be-dbe9-4b95-9860-d7d2c0644c9a/ecr_dieci_anni_logistica_largo_consumo_mappatura_flussi.pdf
- Khosravi H., Bacchin T. K., LaFleur F. (a cura di, 2019), *Aesthetics and Politics of Logistics*, Humboldt, Venice and Rotterdam.
- Koolhaas R. (2019), "Museum in the Countryside. Aesthetics of the Data Centers", in *AD Architectural Design. Special Issue: Machine Landscape: Architecture of the Post-Anthropocene*, Vol. 89, n. 1, pp. 60-65.
- Larkin B. (2013), "The Politics and Poetics of Infrastructure" in *Annual Review of Anthropology*, n. 42, pp. 327-343.
- LeCavalier J. (2016), *The Rule of Logistics. Walmart and the Architecture of Fulfillment*, University of Minnesota Press, Minneapolis and London.
- LeCavalier J. (2018), "Shell Games" in Frejlichová, Pazdera, Říha, Špičák (a cura di), *Steel Cities: The Architecture of Logistics in Central and Eastern Europe*, VI PER Gallery, Prague; Park Books AG, Zurich, pp. 164-174.
- LeCavalier J. (2019a), "New Interfaces in the Automated Landscapes of Logistics" in *Foorprint*, n. 12(2), pp. 105-113.
- LeCavalier J. (2019b), "Human Exclusion Zones: Logistics and New Machine Landscapes" in *AD Architectural Design*, n. 89(1), pp. 48-55.
- Lyster C. (2016), *Learning from Logistics. How Networks Change Our Cities*, Birkhäuser, Basel.
- Lyster C. (2019), "Disciplinary Hybrids", in *AD Architectural Design. Special Issue: Machine Landscape: Architecture of the Post-Anthropocene*, Vol. 89, n. 1, pp.100-105.
- Massimo F. S. (2019), "Spettri del Taylorismo. Lavoro e organizzazione nei centri logistici di Amazon", in *Quaderni di rassegna sindacale*, n. 3, pp.85-102.
- Moody K. (2019), "Labour and the contradictory logic of logistics", in *Work Organisation, Labour & Globalisation*, Vol. 13, n. 1, pp. 79- 95.
- Moritz A. (2022), *The Digital Factory. The Human Labour of Automation*, The University of Chicago Press.
- Mulholland K, Stewart P. (2014), "Workers in Food Distribution: Global Commodity Chains and Lean Logistics", *New Political Economy*, Vol. 19, n. 4, pp. 534-558.
- Municipio XII Roma Capitale (2012), *Città da Ristrutturare. Programma Integrato Prevalentemente Residenziale N.3 Santa Palomba. Programma Preliminare*, Aggiornamento luglio 2012.
- Neilson B., Rossiter N. (a cura di, 2014), *Logistical Worlds Infrastructure, Software, Labour, No.1 Piraeus, Greece*, Open Humanities Press.
- Neilson B., Rossiter N. (a cura di, 2017), *Logistical Worlds Infrastructure, Software, Labour, No.2 Kolkata*, Open Humanities Press.

- Neilson B., Rossiter N. (a cura di, 2020), *Logistical Worlds Infrastructure, Software, Labour, No.3 Valparaíso*, Open Humanities Press.
- Neilson B., Rossiter N. & Samaddar R., (2018), “Making Logistical Worlds” in Neilson B., Rossiter N. & Samaddar R., *Logistical Asia. The Labour of Making a World Region*, Palgrave Macmillan.
- Thrift N. (2007), *Non-representational theory: Space, politics, affect*, Routledge, London.
- Young L. (2019), “Neo-Machine: Architecture without People”, in *AD Architectural Design. Special Issue: Machine Landscape: Architecture of the Post-Anthropocene*, Vol. 89, n.1 , pp.6-13.

Sitografia

- Buck Consultants International (2021), “Logistics Real Estate Markets in Europe Not Impacted by Covid-19: 14% Growth Forecasted for 2021” <https://bciglobal.com/en/logistics-real-estate-markets-in-europe-not-impacted-by-covid-19-14-percent-growth-forecasted-for-2021>
- JLL (2022), “Construction activity not enough to alleviate supply shortages”, <https://www.us.jll.com/en/trends-and-insights/research/global/gmp/logistics>
- Wired (2021), “In due anni Amazon ha raddoppiato i suoi magazzini in Italia” di Zorloni L, <https://www.wired.it/article/amazon-black-friday-magazzini-italia-logistica/#:~:text=Da%20allora%20il%20logo%20del,mostra%20la%20mappa%20di%20Wired>

Riconoscimenti

Questo contributo mostra alcuni risultati preliminari di una ricerca di dottorato, attualmente in corso, all'interno del Programma in Urban and Regionale Development del DIST, Politecnico di Torino. La ricerca, co-finanziata dall'Ateneo e da Fondazione CRT, è condotta all'interno del Centro di Ricerca FULL – Future Urban Legacy Lab, sotto la supervisione di Angelo Sampieri e Francesca Governa.

01 Innovazioni tecnologiche e qualità urbana

A CURA DI ROMANO FISTOLA, LAURA FREGOLENT, SILVIA ROSSETTI, PAOLO LA GRECA

02 Conoscenza materiale e immateriale e gestione delle informazioni

A CURA DI FRANCESCO MUSCO, CORRADO ZOPPI

03 La declinazione della sostenibilità ambientale nella disciplina urbanistica

A CURA DI ADRIANA GALDERISI, MARIAVALERIA MININNI, IDA GIULIA PRESTA

04 Governance territoriale tra cooperazione e varietà

A CURA DI GABRIELE PASQUI, CARLA TEDESCO

05 Agire collettivo e rapporto tra attori nel governo del territorio

A CURA DI CHIARA BELINGARDI, GABRIELLA ESPOSITO DE VITA, LAURA LIETO, GIUSY PAPPALARDO, LAURA SAIJA

06 Forme di welfare e dotazione di servizi, un'eredità in continua evoluzione

A CURA DI CAMILLA PERRONE, ELENA MARCHIGIANI, PAOLA SAVOLDI, MARIA CHIARA TOSI

07 La misura del valore del suolo e i processi di valorizzazione

A CURA DI CLAUDIA CASSATELLA, ROBERTO DE LOTTO

08 Agire sul patrimonio

A CURA DI FULVIO ADOBATI, LUCIANO DE BONIS, ANNA MARSON

09 Le Planning-Evaluation. Le valutazioni nel processo di pianificazione e progettazione

A CURA DI MARIA CERRETA, MICHELANGELO RUSSO

10 Il progetto di urbanistica tra conflitto e integrazione

A CURA DI MARCO RANZATO, BARBARA BADIANI

URBANISTI • SIU SOCIETÀ ITALIANA DEGLI URBANISTI • SIU SOCIETÀ ITALIANA
za Nazionale • XXIV Conferenza Nazionale • XXIV Conferenza Nazio
valore ai valori in urbanistica • Dare valore ai valori in urbanistica • D
Worthing values for urban planning • Worthing values for urban planni

Planum Publisher e Società Italiana degli Urbanisti
ISBN 978-88-99237-52-3
Volume pubblicato digitalmente nel mese di maggio 2023
Pubblicazione disponibile su www.planum.net |
Planum Publisher | Roma-Milano

