POLITECNICO DI TORINO
Repository ISTITUZIONALE

Forme emergenti di urbanità nei Centri Distributivi del cibo fresco in Italia

Original
Forme emergenti di urbanità nei Centri Distributivi del cibo fresco in Italia / Strina, A.. - ELETTRONICO. - (2023), pp. 942-955. (La ricerca che cambia. Terzo convegno nazionale dei dottorati italiani dell'architettura, della pianificazione, del design, delle arti e della moda Venezia 1-2 dicembre 2022).

Availability:
This version is available at: 11583/2985852 since: 2024-02-10T15:50:27Z

Publisher:
Brembo Officina Editoriale

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)

11 September 2026

LA RICERCA CHE CAMBIA

Venezia, 1-2 dicembre 2022

Atti del terzo convegno nazionale
dei dottorati italiani dell'architettura,
della pianificazione, del design,
delle arti e della moda

A cura di Luca Velo

IUAV

BEMBO OFFICINA EDITORIALE

Giunto alla terza edizione, il convegno ***La ricerca che cambia*** (Venezia, 1-2 dicembre 2022) si è tenuto presso la Scuola di Dottorato dell'Università Iuav di Venezia e ha inteso mettere in dialogo i metodi, gli approcci e le questioni della ricerca con la comunità dottorale nazionale nei campi dell'architettura, della pianificazione, del design, delle arti e della moda (SSD: ICAR/10, ICAR/11, ICAR/12, ICAR/13, ICAR/14, ICAR/15, ICAR/16, ICAR/17, ICAR/18, ICAR/19, ICAR/20, ICAR/21, L-ART/03, L-ART/04, L-ART/05, L-ART/06) al fine di monitorare i cambiamenti in corso e di contribuire a interpretarli nel lungo periodo.
Gli atti costituiscono una testimonianza che si pone in continuità con le esperienze precedenti del 2014 e 2016 e provano a restituire, anche se solo parzialmente, come nei decenni recenti la ricerca dottorale italiana abbia attraversato i grandi cambiamenti sociali ed economici. La ricerca dottorale ha permeato nuovi e rinnovati modi nel rapporto tra teorie e pratiche, adeguandosi ad agende, sempre più numerose, che impongono spesso i canali di finanziamento, rapportandosi alla conoscenza tecnica e riscrivendo continuamente gli statuti epistemologici e semantici del fare ricerca nell'ambito dell'area 08 dell'ANVUR.
Gli atti del convegno si organizzano di cinque parti, coinvolgendo diverse voci, includendo chi dirige o partecipa alla riforma del sistema dottorale italiano, i docenti appartenenti ai collegi dottorali, i dottorandi e i giovani dottori di ricerca: 1. Fare ricerca dottorale in Italia, 2. Cambiamenti in atto, 3. Dottorati dell'area 08 e L-ART 02-06, 4. Le parole come luoghi del confronto, 5. Verso un *Osservatorio della ricerca dottorale in Italia*.
In questo scenario di trasformazioni dell'assetto e dei ruoli dei dottorati e dei dottori di ricerca, i contributi di chi ha partecipato attivamente al convegno e gli esiti dell'*Osservatorio della ricerca dottorale* (curato da Lucilla Calogero, Cristiana Cellucci e Matteo Basso) convergono nell'obiettivo di monitorare le trasformazioni in atto e di restituire il complesso quadro dell'organizzazione delle strutture dottorali, i temi e le forme di una ricerca in costante cambiamento.

Luca Velo è ricercatore (RtdB) in Urbanistica presso il dipartimento di Culture del Progetto dell'Università Iuav di Venezia. Membro del comitato scientifico del Dottorato in urbanistica presso la Scuola di dottorato dell'Università Iuav di Venezia, è stato Research Fellow presso il *Canadian Center for Architecture* di Montreal, svolge attività di ricerca all'interno del *City Lab, cluster di ricerca sulla città e il territorio* e nell'ambito della Terza Missione per lo Iuav di Venezia.

ISBN 9788831241687

Bembo Officina Editoriale

Comitato scientifico Bembo
Pippo Ciorra
Raffaella Fagnoni
Fulvio Lenzo
Anna Marson
Luca Monica
Fabio Peron
Salvatore Russo
Maria Chiara Tosi Presidente
Angela Vettese

Direzione editoriale
Raimonda Riccini

Coordinamento redazionale
Rosa Chiesa
Maddalena Dalla Mura

Redazione
Matteo Basso
Marco Capponi
Andrea Iorio
Olimpia Mazzarella
Michela Pace
Claudia Pirina
Francesco Zucconi

Segreteria di redazione e revisione editoriale
Anna Ghiraldini
Stefania D'Eri

Art Direction
Luciano Perondi

Progetto grafico
Federico Santarini, Vittoria Viale, Emilio Patuzzo

Impaginazione e adattamento visualizzazioni dati
Irene Sgarro

Web Design
Giovanni Borga

Automazione processi di impaginazione
Roberto Arista
Giampiero Dalai
Federico Santarini

Coordinamento
Simone Spagnol

Tutti i saggi sono rilasciati con licenza
Attribution-NonCommercial-ShareAlike 4.0
International (CC BY-NC-SA 4.0)

2023, Venezia

ISBN: 9788831241687

Convegno promosso da
Scuola di dottorato Iuav
Maria Chiara Tosi, Direttrice

Università Iuav di Venezia
Benno Albrecht, Rettore

Convegno a cura di
Chiara Tosi, Maddalena Dalla Mura, Luca Velo

Atti a cura di
Luca Velo

Comitato scientifico convegno
Matteo Basso
Francesco Bergamo
Lucilla Calogero
Marco Capponi
Cristiana Cellucci
Maddalena Dalla Mura
Jacopo Galimberti
Andrea Iorio
Saul Marcadent
Claudia Pirina
Luca Velo

Ambiti di ricerca coinvolti
Sono stati coinvolti dottorandi afferenti a corsi di dottorato italiani nelle seguenti aree di ricerca: composizione architettonica e urbana, architettura degli interni e allestimento, architettura del paesaggio, urbanistica, tecnica e pianificazione urbanistica, architettura tecnica, produzione edilizia, tecnologia dell'architettura, storia dell'architettura, restauro, disegno, design, moda e arti per i seguenti settori SSD: ICAR/10, ICAR/11, ICAR/12, ICAR/13, ICAR/14, ICAR/15, ICAR/16, ICAR/17, ICAR/18, ICAR/19, ICAR/20, ICAR/21, L-ART/03, L-ART/04, L-ART/05, L-ART/06.

I paper presentati al convegno e qui di seguito pubblicati sono esito di una selezione, secondo procedura blind review, sulla base delle 270 proposte presentate alla call for papers destinata ai dottorandi e ai giovani dottori dal XXXII al XXXVI ciclo.

LA RICERCA CHE CAMBIA

ATTI DEL TERZO CONVEGNO NAZIONALE DEI DOTTORATI ITALIANI DELL'ARCHITETTURA, DELLA PIANIFICAZIONE, DEL DESIGN, DELLE ARTI E DELLA MODA. VENEZIA, 1-2 DICEMBRE 2022

Bembo Officina Editoriale

SOMMARIO

10 La ricerca che cambia
Benno Albrecht, Rettore (Università Iuav di Venezia)

14 Una ricerca in continuo cambiamento
Luca Velo, curatore del volume (Università Iuav di Venezia)

20 PARTE 1. FARE RICERCA DOTTORALE IN ITALIA

22 La ricerca di dottorato in Italia nei campi del progetto: tensioni e mutamenti
Maria Chiara Tosi, direttrice della Scuola di Dottorato (Università Iuav di Venezia)

30 La ricerca che cambia il futuro del dottorato: ricerca e innovazione al servizio del Paese
Enrico Montaperto, dirigente generale degli ordinamenti della formazione superiore (MIUR)

40 Eterotopie della ricerca
Simone Venturini, membro del Gruppo di Esperti della Valutazione (GEV) dell'Area 10 (Università degli Studi di Udine)

48 PARTE 2. CAMBIAMENTI IN ATTO

50 Interdisciplinarietà, Multidisciplinarietà, Dottorati condominio e Dottorati nazionali
Alberto Bassi e Alessandra Vaccari (Università Iuav di Venezia)

56 La ricerca dottorale nelle relazioni con territorio
Raffaella Fagnoni (Università Iuav di Venezia)

64 Forme di produzione della ricerca dottorale, forme di scrittura della tesi
Maria Bonaiti e Stefano Munarin (Università Iuav di Venezia)

70 PARTE 3. I DOTTORATI DELL'AREA 08 E L-ART/ 02-06

72 La ricerca nell'area della Progettazione tecnologica dell'architettura: temi, problematiche, potenzialità / ICAR/10-12
Cristiana Cellucci e Massimiliano Condotta (Università Iuav di Venezia)

78 La ricerca nell'area del Design: temi, problematiche, potenzialità / ICAR/13
Fiorella Bulegato e Maddalena Dalla Mura (Università Iuav di Venezia)

84 La ricerca nell'area Progettazione architettonica:
temi, problematiche, potenzialità / ICAR/14-16
Andrea Iorio (Università Iuav di Venezia),
Claudia Pirina (Università degli Studi di Udine)

90 La ricerca nell'area del Disegno, Restauro e Storia dell'architettura:
temi, problematiche, potenzialità / ICAR/17-19
Francesco Bergamo e Marco Capponi (Università Iuav di Venezia)

94 La ricerca nell'area della Pianificazione e Progettazione urbanistica e territoriale:
temi, problematiche, potenzialità / ICAR/20-21
Matteo Basso e Luca Velo (Università Iuav di Venezia)

98 La ricerca nelle aree di Arti, Moda e Teatro:
temi, problematiche, potenzialità / ICAR/13 / L-ART/02-06
Jacopo Galimberti e Saul Marcadent (Università Iuav di Venezia)

104 PARTE 4. LE PAROLE COME LUOGHI DEL CONFRONTO

106 Comunità
218 Contesti
354 Emergenze
412 Evoluzioni
464 Ibridazioni
508 Intelligenze
558 Modelli
694 Narrazioni
790 Strumenti
898 Transizioni

1022 PARTE 5. VERSO UN OSSERVATORIO DELLA RICERCA DOTTORALE IN ITALIA
A cura di Matteo Basso, Lucilla Calogero, Cristiana Cellucci (Università Iuav di Venezia)

1032 Il contesto di riferimento
1048 La partecipazione all'Osservatorio 2022
1056 Dentro i dottorati partecipanti: interdisciplinarietà, attività, internazionalizzazione
1068 Finanziamenti per la ricerca dottorale
1076 Di cosa si occupano le ricerche
1086 Prima/dopo il dottorato: motivazioni, giudizi e prospettive

4 · 10 · 5 FORME EMERGENTI DI URBANITÀ NEI CENTRI DISTRIBUTIVI DI CIBO FRESCO IN ITALIA

Transizioni

AGOSTINO STRINA
Politecnico di Torino e Università di Torino,
Urban and Regional Development

Ciclo
XXXVI

SSD di riferimento
ICAR/21

Altri SSD in cui la ricerca si colloca
ICAR/14

1 I CENTRI DISTRIBUTIVI (CE.DI) DELLA GRANDE DISTRIBUZIONE ORGANIZZATA (GDO) IN ITALIA. TRE SPAZI

Negli ultimi decenni, la Grande Distribuzione Organizzata (GDO) è stata oggetto di una profonda riorganizzazione: ha affinato il proprio funzionamento puntando ad un sempre maggiore profitto; si è adattata alle importanti modifiche nelle abitudini alimentari in ragione dei cambiamenti sociodemografici (invecchiamento della società, affermazione di famiglie mononucleari, incremento della multietnicità, ecc.).

L'affermarsi di un consumatore più attento alla qualità degli alimenti ha portato a preferire prodotti che privilegiano la sostenibilità ambientale, sociale ed economica, senza trascurare il fattore prezzo (Peta, 2007; Grazia, Green e Hammoudi, 2008; Civero, Rusciano, Scarpato, 2016). In questo quadro di riassestamenti strutturali del food system, la distribuzione del cibo e le sue infrastrutture hanno assunto un ruolo sempre più importante ①.

La GDO ha introdotto una centralizzazione della distribuzione attraverso una nuova struttura del sistema logistico basata su nodi e hub (Iannone, 2009). Le aziende della GDO hanno attuato strategie per l'incremento della performatività attraverso l'affinamento logistico, l'avanzamento tecnologico e l'aumento dell'automazione lungo tutta la filiera.

Queste trasformazioni e i nuovi assetti che ne sono conseguiti, sono particolarmente osservabili nei Centri Distributivi (Ce.Di), i terminali logistici che precedono l'arrivo dei prodotti nei negozi. Si tratta di magazzini di grandi dimensioni, fino a 60.000 metri quadrati, solitamente situati in grandi aree attrezzate considerate strategiche per la distribuzione e utilizzate dalla GDO per ospitare tutte le fasi di ricezione, smistamento e consegna dei prodotti alla rete di negozi. Nell'ultimo decennio ne sono stati aperti a centinaia, raggiugendo un numero superiore a 450, e capaci di smistare l'89% dei flussi tra produttore e GDO (ECR Italy, 2020). Nonostante questo rilievo, i centri distributivi di cibo sono spazi poco

indagati dalla letteratura urbanistica, non solo italiana, e per lo più ricondotti entro il campo di studi sugli spazi logistici●. Tali studi hanno prevalentemente rilevato le forme e i modi della decontestualizzazione e della extraterritorialità degli spazi osservati, fino a riconoscere in essi i nodi di una rete globale deterritorializzata, un'inaccessibile macchina automatizzata in grado di funzionare senza esseri umani e fuori dalla città (LeCavalier, 2019; Young, 2019; Lyster, 2019; Easterling, 2014). Entro questo processo di automazione, altri studi hanno messo in evidenza le nuove tensioni tra uomo, tecnologie e spazi dove le procedure astratte diventano immediatamente tangibili (Bensi, Marullo, 2018). All'interno di attenzioni di questo tipo, software, macchine, persone e cose si aggrovigliano, determinando, in una sorta di neo-taylorismo digitale, continui spazi di interfaccia tra soggetti e macchine (Neilson, Rossiter, eds, 2021, 2017, 2014; Moritz, 2022; Moody, 2019; Mulholland, Stewart, 2015). L'ipotesi sulla quale poggia la presente ricerca è che queste tensioni tra uomo, tecnologie e spazi meritino attenzione, in particolare rispetto al modo in cui esse modificano i luoghi alle diverse scale. Non solo quindi quella dell'edificio, ma anche quella dei territori dove i centri logistici sono stati impiantati, determinando nel tempo importanti trasformazioni in termini di relazioni sociali ed economiche, infrastrutturali e ambientali.

Per discutere questa ipotesi, il contributo mostra alcuni esiti di una ricerca che indaga le tre maggiori piattaforme della logistica alimentare in Italia. Esse rappresentano inoltre casi esemplari di tre differenti processi di urbanizzazione●. Il primo spazio osservato è quello di Santa Palomba, località situata al confine tra i Comuni di Roma e Pomezia. Esso rappresenta il più importante polo logistico-produttivo dell'area metropolitana di Roma e del centro Italia (Consorzio per Lo Sviluppo Industriale Roma-Latina, 2016). La sua storia ha inizio con l'istituzione delle Aree per lo Sviluppo Industriale (ASI) previste dalle politiche nazionali degli anni Sessanta. Nata grazie alla sua posizione strategica, che la collocava sul limite geografico superiore del territorio nazionale, Santa Palomba poteva beneficiare dei fondi della Cassa del Mezzogiorno destinati allo sviluppo industriale. L'istituzione dell'ASI portò ad un veloce sviluppo di aziende nei settori dell'industria metalmeccanica, chimica e farmaceutica, il cui ridimensionamento (e spesso chiusura), avvenuto dai primi anni Novanta, ha condotto alla progressiva riconversione di molti di questi spazi in magazzini logistici. Oggi, su una estensione di 330 ettari (Municipio XII Roma Capitale, 2012), l'area 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. Il secondo spazio è quello di Carinaro e Gricignano, nell'area metropolitana di Napoli, presso Aversa. Essi condividono con Santa Palomba la genesi all'interno delle Aree per lo Sviluppo Industriale. Con un'estensione di 640 ettari, attualmente in crescita, i sette centri distributivi qui insediati sono localizzati in un'area ad alta densità di attività produttive e logistiche (Consorzio per Lo Sviluppo Industriale di Caserta, 2018). Quest'area, grazie alla sua localizzazione nei pressi dei principali assi viari, nonché a una serie di progetti di sviluppo che ne hanno potenziato le infrastrutture, si è rapidamente espansa, aumentando la propria attrattività rispetto all'insediamento di altre attività non solo logistiche ma anche manifatturiere, integrando al suo interno altri

spazi e servizi quali alberghi, centri commerciali, ristoranti. Il terzo spazio è definito dai Comuni di Liscate, Truccazzano e Biandrate nella periferia milanese, lungo l'autostrada Torino – Milano – Venezia. Qui i centri distributivi servono il vasto bacino di consumatori del nord-ovest italiano e si distribuiscono in ordine sparso su di un territorio vasto, seguendo come principale criterio d'insediamento, oltre alla vicinanza all'autostrada, la disponibilità di terreni edificabili (o resi tali per l'occasione), occupando quindi superfici precedentemente agricole.

2 FORME DI GOVERNO E PROCESSI DI TRASFORMAZIONE: SPAZI, POLITICHE, ABITANTI

I centri distribuzione hanno impatti rilevanti sui territori in cui si trovano, in termini di relazioni economiche e sociali. Molti di essi sono inoltre in espansione ④. Tutti e tre gli spazi indagati, ad esempio, stanno attraversando una fase, ormai decennale, di costante crescita. A Santa Palomba, nel 2012, è stato 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). Nell'ASI di Caserta sono previsti 1.400.000 mq di nuovi insediamenti (Consorzio per Lo Sviluppo Industriale Caserta, 2017), ma è in Lombardia che il fenomeno sta assumendo dimensioni ancora più rilevanti: 3 mila ettari di campi sono stati occupati da Ce.Di e il 79% delle aree trasformate erano ad uso agricolo (CRCS, 2022). Il consumo di suolo è alto soprattutto grazie al forte potere negoziale che la GDO e le grandi multinazionali della logistica hanno rispetto alle amministrazioni comunali, ad oggi uniche responsabili della pianificazione e del governo di questi insediamenti ●. Questo comporta forti pressioni degli attori privati su quelli pubblici, grazie anche a oneri di urbanizzazione milionari, alla realizzazione di opere compensative e ai nuovi posti di lavoro che si generano.

Le ASI di Santa Palomba e Caserta sono ad esempio peculiari per l'osservazione di questo fenomeno, in quanto gestite da Consorzi per lo Sviluppo Industriale che, in qualità di Enti Pubblici Economici, sono dotati di autonomia imprenditoriale e possono amministrare il funzionamento, e pianificare lo sviluppo, attraverso uno specifico Piano Regionale Territoriale. Attraverso questo Piano si definiscono le aree idonee alle varie funzioni (produttive e/o logistiche, servizi, spazi di supporto alle attività, spazi aperti) e si provvede alla realizzazione di opere infrastrutturali, derogando, in tal modo, al controllo delle amministrazioni. Tale sostituzione, seppur permettendo una gestione e pianificazione libera dai vincoli delle municipalità (in termini di risorse economiche, burocrazia, flessibilità degli strumenti di pianificazione ecc.), genera non poche problematiche al funzionamento del polo logistico rispetto al contesto ●.

Il processo di trasformazione degli spazi incide in modo particolare sul sistema della mobilità e sulla residenzialità locale. La maggior parte degli operatori logistici dei Ce.Di ha infatti un contratto a tempo indeterminato e lavora nelle aziende da diversi anni, in alcuni casi da più di 15. Questo ha spinto la quasi totalità dei lavoratori a stanziarsi nei Comuni

prossimi ai centri distributivi, affittando o acquistando appartamenti. Una parte dei lavoratori di origine straniera, dopo alcuni anni di permanenza in Italia, ha qui "costruito" la propria famiglia, ricongiungendosi con i parenti che risiedevano nei Paesi d'origine. Altri lavoratori, più giovani o da meno tempo in Italia, condividono il domicilio con colleghi, formando così nuovi piccoli nuclei familiari. La condivisione riguarda anche la 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.

I centri distributivi si stanno espandendo ma mantengono al loro interno un layout poco flessibile rispetto alle possibilità di assemblare in forme molteplici spazi aperti e spazi costruiti. All'interno, gli edifici sono liberi da ogni ostacolo, ad esclusione dei pilastri strutturali che reggono il tetto. 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; LeCavalier, 2016). Eppure, gli ambienti sono tutt'altro che poco abitati, infatti sono molteplici le forme di socialità che gradualmente prendono forma, dentro e fuori i centri distributivi. Questo appare evidente, sia all'interno degli spazi accessori tradizionali quali uffici, sale riunioni, spogliatoi e armadietti, ma anche in altri spazi, frutto di negoziazioni collettive tra proprietari e lavoratori. Molti di questi paiono in realtà scarti dello spazio logistico, collocati in un'appendice della struttura principale e 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 dovuto fare ricorso a container, posizionati spesso al centro del parcheggio destinato al personale. Nonostante ciò, 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 tra i lavoratori. Nello spogliatoio di un Ce.Di a Santa Palomba, in un giorno di novembre del 2021, diversi lavoratori a fine turno seguivano tutti assieme una partita di calcio sullo schermo di uno smartphone; le scale antincendio di un Ce.Di a Carinaro sono usate come luogo per la pausa pranzo; lo spazio di parcheggio destinato al carico e scarico della merce a Liscate è utilizzato come luogo di riposo dai camionisti.

3 DUE QUESTIONI

Sulla base della ricerca effettuata, due questioni principali possono essere evidenziate. La prima riguarda le relazioni tra i Ce.Di e il territorio ad essi circostante; la seconda, le forme di urbanità che progressivamente si stanno determinando all'interno e all'esterno dei centri. Riguardo il primo punto,

l'indagine ha permesso di cogliere il magnetismo dei centri distributivi nei confronti di altre economie che vanno oltre la logistica del cibo. A Carinaro e Gricignano, ad esempio, la logistica del cibo ha trainato un processo di sviluppo che ha investito in infrastrutture per la mobilità e per il commercio: ristoranti, palestre, due hotel, un centro commerciale. Nel milanese la logistica del cibo ha densificato il sistema insediativo lineare che corre lungo le autostrade. A Santa Palomba il potenziamento della piattaforma è stato più contenuto, nonostante ciò, la logistica del cibo ha favorito l'insediamento di altri importanti attori logistici, come Amazon. Riguardo il secondo punto, dall'indagine emerge come il rigido assetto degli spazi logistici sia continuamente ridiscusso dalle pratiche dei lavoratori. Presso il Carrefour di Santa Palomba, ad esempio, il parcheggio diventa lo spazio che ospita gli spogliatoi provvisori, presso Pam le scale di sicurezza diventano il luogo per la pausa pranzo, presso Ortofin a Biandrate il parcheggio diventa il luogo del riposo dei camionisti dopo ore di viaggio. L'impatto dei centri è ancora più forte al loro esterno, rispetto alle forme di residenzialità che si generano, più o meno stanziali, a quelle della mobilità, rispetto alle piccole economie accessorie, legali e illegali. In altre parole, l'indagine ha potuto verificare come i centri distributivi siano dei luoghi che cambiano profondamente gli assetti esistenti e che pian piano si fanno città essi stessi. Potremmo parlare di un'urbanità che emerge e che necessita descrizioni e interpretazioni capaci di capire il grado di operabilità e trasformabilità degli spazi. Ovvero, il ruolo che può rivestire un progetto attento alla complessità multi-scalare e multi-attoriale di questi luoghi.

fig. 1. Centro Distributivo a Santa Palomba (Roma), esterno. Foto dell'autore.

fig. 2. Centro Distributivo a Biandrate (Novara), interno. Foto dell'autore.

fig. 3. Centro distributivo a Santa Palomba (Roma), area ristoro. Foto dell'autore.

fig. 4. Centro distributivo a Leinì (Torino), ufficio. Foto dell'autore.

NOTE

①: La logistica in Italia è un settore strategico: quasi 100 mila imprese, 1,5 milioni di addetti, 85 miliardi di fatturato nel 2019, il 9% del PIL nazionale. Questa importanza è sottolineata anche dal significativo peso economico che la logistica ha all'interno della filiera agroalimentare. Secondo uno studio ISMEA del 2006 (via Iannone, 2009), i costi logistici rappresentano circa 1/4 del fatturato delle aziende agroalimentari italiane, con punte del 30-35% nel settore ortofrutticolo.

●: La logistica negli ultimi decenni si è e imposta quale importante campo di ricerca per numerose discipline delle scienze sociali e delle scienze umane. In essa si riconosce non solo una forma paradigmatica del consumo di massa (LeCavalier, 2018; Lyster, 2016) ma anche il principio fondante dell'economia globale attuale (Neilson, Rossiter, Samaddar, 2018). 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).

●: Roma, Milano, Caserta, Bari e Padova sono nell'ordine le prime cinque provincie per localizzazione di centri distributivi in Italia. In queste, spiccano località ad elevata densità logistica quali: Pomezia e Santa Palomba (RM), con 12 Ce.Di alimentari; Carinaro e Gricignano (CE), in cui solo localizzati 10 Ce.Di; Milano Sud ed Est, con 13 Ce.Di (ECR Italy, 2020).

④: Si consideri ad esempio il fatto che negli ultimi anni in Italia, una delle principali cause di incremento della superficie nazionale consumata è da attribuire alla logistica e alla grande distribuzione organizzata (SNPA, 2022).

●: Il tema è stato trattato principalmente nella letteratura economica che ha monitorato il mercato immobiliare della logistica e le dinamiche di sviluppo dei suoi gruppi immobiliari (ad esempio Prologis, 2022; WCG e Nomisma, 2022).

●: Le aree ASI hanno un proprio Piano Regionale Territoriale indipendente dai PRGC dei Comuni coinvolti. 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 centro, 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. Questo fatto causa un forte disallineamento tra traiettorie di sviluppo economico e politiche pubbliche.

BIBLIOGRAFIA

Area Studi Mediobanca (2020). *Osservatorio sulla Gdo italiana e i maggiori operatori stranieri*, Milano

Barry A. (2006). Technological Zones. *European Journal of Social Theory,* 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. *Foorprint*, n. 12(2), 1-4

Brenner N., Katsikis N. (2020). Operational Landscapes: Hinterlands of the Capitalocene. *AD Architectural Design,* n. 90(1), 22-31

Civero G., Rusciano V., Scarpato D. (2017). Consumer behaviour and corporate social responsibility: an empirical study of Expo 2015. *British Food Journal*, n.119(8), 1826-1838

Consorzio per Lo Sviluppo Industriale Caserta (2017). Relazione Generale. *Variante di riassetto al Piano Regolatore A.S.I. (Aree Industriale di Aversa Nord), 2*

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

CRCS (2022). Consumo di suolo, servizi ecosistemici e green infrastructures: Metodi, ricerche e progetti innovativi per incrementare il Capitale naturale e migliorare la resilienza urbana. *Rapporto sul consumo di suolo 2022*. INU Edizioni

Cuppini N. (cur.)(2020). *Nel Vortice del Presente. Voci, Scorrimenti e Sorvoli tra Movimenti, Logistica, Urbanizzazione.* Ledizioni

Easterling K. (2014). *Extrastatecraft. The Power of Infrastructure Space*. Verso

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

Grazia C., Green R., Hammoudi A. (Cur.) (2008). *Qualità e sicurezza degli alimenti*. FrancoAngeli

Iannone F. (2009). Sistemi di Logistica e Trasporto per il Settore Agroalimentare in Italia, Quaderni/45. CNR e IRAT, EnzoAlbanoEditore

Khosravi H., Bacchin T. K., LaFleur F. (Cur.)(2019). *Aesthetics and Politics of Logistics*. Venice and Rotterdam: Humboldt

Koolhaas R. (2019). Museum in the Countryside. Aesthetics of the Data Centers. *AD Architectural Design. Special Issue: Machine Landscape: Architecture of the Post-Anthropocene*, 89(1), 60-65

Larkin B. (2013). The Politics and Poetics of Infrastructure. *Annual Review of Anthropology*, n. 42, 327-343

LeCavalier J. (2016). *The Rule of Logistics. Walmart and the Architecture of Fulfillment.* University of Minnesota Press

LeCavalier J. (2018). Shell Games. in Frejlachová, Pazdera, Říha, Špičák (a cura di), *Steel Cities: The Architecture of Logistics in Central and Eastern Europe,* VI PER Gallery, Prague. Park Books AG, 164-174

LeCavalier J. (2019a). New Interfaces in the Automated Landscapes of Logistics. *Foorprint*, 12(2), 105-113

LeCavalier J. (2019b). Human Exclusion Zones: Logistics and New Machine Landscapes. *AD Architectural Design*, 89(1), 48-55

Lyster C. (2016). *Learning from Logistics. How Networks Change Our Cities.* Birkhäuser

Lyster C. (2019). Disciplinary Hybrids. *AD Architectural Design. Special Issue: Machine Landscape: Architecture of the Post-Anthropocene*, 89(1), 100-105

Massimo F. S. (2019). Spettri del Taylorismo. Lavoro e organizzazione nei centri logistici di Amazon. *Quaderni di rassegna sindacale*, n. 3, 85-102

Moody K. (2019). Labour and the contradictory logic of logistics. *Work Organisation, Labour & Globalisation*, 13(1), 79- 95

Moritz A. (2022). *The Digital Factory. The Human Labour of Automation.* The University of Chicago Press

Mulhollanda K, Stewart P. (2014). Workers in Food Distribution: Global Commodity Chains and Lean Logistics. *New Political Economy*, 19(4), 534-558

Municipio XII Roma Capitale (2012). *Città da Ristrutturare. Programma Integrato Prevalentemente Residenziale N.3 Santa Palomba. Programma Preliminbare,* Aggiornamento luglio 2012

Neilson B., Rossiter N. (Cur.)(2014). *Logistical Worlds Infrastructure, Software, Labour, No.1 Piraeus, Greece.* Open Humanities Press

Neilson B., Rossiter N. (Cur.)(2017). *Logistical Worlds Infrastructure, Software, Labour, No.2 Kolkata.* Open Humanities Press

Neilson B., Rossiter N. (Cur.)(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

Peta E. A. (2007). *Consumi agro-alimentari in Italia e nuove tecnologie*, Programma di Diffusione delle conoscenze, Ministero dello Sviluppo Economico

Prologis (2021). *Mutato per sempre: il futuro della domanda di strutture immobiliari logistiche*, [online] https://www.prologis.it/sites/italy/files/documents/2021/03/research_the-future-of-logistics-real-estate-demand-it_final.pdf

Prologis (2022). *Real estate logistico: massimi livelli storici di domanda e crescita dei canoni di locazione,* [online] https://www.prologis.it/news-research/global-insights/real-estate-logistico-massimi-livelli-storici-di-domanda-e-crescita

SNPA (2022). *Consumo di suolo, dinamiche territoriali e servizi ecosistemici. Edizione 2022*, [online] https://www.snpambiente.it/wp-content/uploads/2022/07/Rapporto_consumo_di_suolo_2022.pdf

Thrift N. (2007). *Non-representational theory: Space, politics, affect*. Routledge

WCG e Nomisma (2022). *Borsino Immobiliare della logistica.* Milano

Young L. (2019). Neo-Machine: Architecture without People. *AD Architectural Design. Special Issue: Machine Landscape: Architecture of the Post-Anthropocene*, 89(1), 6-13

SITOGRAFIA

Buck Consultants International (2021, 20 gennaio). *Logistics Real Estate Markets in Europe Not Impacted by Covid-19: 14% Growth Forecasted for 2021*. BCI Global. https://bciglobal.com/en/logistics-real-estate-markets-in-europe-not-impacted-by-covid-19-14-procent-growth-forecasted-for-2021

Facchini D. (2017, 30 agosto). *Consumo di suolo, quando la logistica si mangia la terra*. Altraeconomia. https://altreconomia.it/logistica-consumo-suolo/

Invernizzi I. (2022, 5 dicembre). La logistica a Pavia occupa la campagna con la forza. IlPost. https://www.ilpost.it/2022/05/12/espansione-logistica-pavia/

JLL (2022). *Construction activity not enough to alleviate supply shortages*. https://www.us.jll.com/en/trends-and-insights/research/global/gmp/logistics

Pacella F. (2022, 8 giugno). *Centri logistici al posto dei prati: persi 3mila ettari*. Il Giorno