

La ridefinizione degli spazi della logistica contemporanea: Il porto di Trieste

Original

La ridefinizione degli spazi della logistica contemporanea: Il porto di Trieste / Ramondetti, Leonardo. - STAMPA. - 5:(2023), pp. 77-83. (Intervento presentato al convegno XXIV Conferenza Nazionale SIU - Società italiana degli Urbanisti Dare valore ai valori in urbanistica tenutosi a Brescia nel 23-24 Giugno 2022).

Availability:

This version is available at: 11583/2988293 since: 2024-05-06T15:33:23Z

Publisher:

Planum Publisher e Società Italiana degli Urbanisti

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)

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



Società Italiana
degli Urbanisti



PLANUM PUBLISHER | www.planum.net

Planum Publisher e Società Italiana degli Urbanisti
ISBN 978-88-99237-47-9

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

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

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 Richiedi, 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 05,
"Agire collettivo e rapporto tra attori nel governo del territorio"

Chair: Laura Lieto

Co-Chair: Laura Saija

Discussant: Chiara Belingardi, Gabriella Esposito, Giusy Pappalardo

Ogni paper può essere citato come parte di Belingardi C., Esposito De Vita G.,
Lieto L., Pappalardo G. & Saija L. (a cura di, 2023), Agire collettivo e rapporto
tra attori nel governo del territorio, Atti della XXIV Conferenza Nazionale
SIU Dare valore ai valori in urbanistica, Brescia, 23-24 giugno 2022, vol. 05,
Planum Publisher e Società Italiana degli Urbanisti, Roma-Milano 2023.

8 **Agire collettivo e rapporto tra attori nel governo del territorio**

GABRIELE PASQUI

- 15 Il valore dei corpi per un'urbanistica dei buoni incontri

MARIA ANGELA BEDINI, FABIO BRONZINI

- 19 E se confermassimo i "valori" ma facessimo saltare, a favore dei più fragili, il tavolo sulle modalità consolidate per il loro perseguimento?

STEFANO ARAGONA

- 28 Desideri degli abitanti, dei cittadini, del mondo

MICHELE MONTEMURRO, MARIELLA ANNESE, VINCENZO BRUNI, NICOLA LA VITOLA, FLAVIA LUNA DE MATTEIS, SAMUEL MORLEO, FRANCESCO PARCHITELLI

- 36 Cambiare per Restare-Restare per Cambiare. I beni confiscati alle mafie come occasione di rigenerazione urbana

SILVIA CAFORA

- 46 Ecosistemi emergenti dall'azione pubblico-community nella rigenerazione del territorio e del patrimonio per l'abitare. I casi di Barcellona e Zurigo

ANTONELLA BRUZZESE

- 54 Per un agire collaborativo al servizio del governo della città

ROBERTO MALVEZZI, GIORDANA CASTELLI

- 60 Gemelli Digitali Urbani per lo sviluppo di comunità partecipanti: il caso di Matera

STEFANIA MARINI

- 67 Quali interazioni tra progetti promossi dalle scuole per i quartieri e l'urbanistica? Riflessioni a partire dal progetto Arcella In&Out A Padova

ANGELINA GRELE

- 72 Integrazione di dati quantitativi e qualitativi nei processi di formazione di strategie socio-ambientali per la gestione delle acque meteoriche. Un'esperienza nel quartiere di Ponticelli, Napoli Est

LEONARDO RAMONDETTI

- 77 La ridefinizione degli spazi della logistica contemporanea. Il porto di Trieste

VENERA PAVONE

- 84 Il rischio idraulico in ambito urbano: un oggetto multi-attoriale

ILENIA SPADARO, FABRIZIO BRUNO

- 89 La partecipazione come strumento di resilienza ai rischi naturali: una roadmap per la pianificazione urbanistica partecipativa

SELENA CANDIA, FRANCESCA PIRLONE

- 95 Partecipazione e turismo sostenibile: il caso delle Cinque Terre

-
- ETTORE DONADONI, ANNA FERA, DIANA GIUDICI
- 101 Cooperazione e inclusione sociale al servizio del turismo lento: la rigenerazione territoriale secondo il progetto TWIN
- STEFANIA CROBE, FILIPPO SCHILLECI
- 108 Palermo si cura. Pratiche culturali di mutuo soccorso come risposta alle fragilità della città (post) pandemica
- ANNALISA GIAMPINO, FRANCESCO LO PICCOLO, VINCENZO TODARO
- 113 Sull'agire collettivo. Riflessioni sull'esperienza della città di Palermo, tra innovazione ed esclusione
- GIULIA LI DESTRI NICOSIA, LAURA SAIJA, VENERA PAVONE, ANGELINA GRELE
- 118 Sviluppo locale, mobilitazione civica e urbanistica. Una sperimentazione del quartiere San Biagio, Paternò
- VERONICA ORLANDO
- 125 Il ruolo delle reti di governance cooperativa e umanitaria nella città contemporanea. Il caso di Castel Volturno
- MARILENA PRISCO, MARIA REITANO, CHIARA MAZZARELLA, MARIA CERRETA, LAURA LIETO
- 130 La costruzione di infrastrutture sociali per la riconversione di siti abbandonati in "luoghi di fiducia". Il caso Ponticelli - Napoli Est
- GABRIELLA ESPOSITO DE VITA, CRISTINA MATTIUCCI, CHIARA BELINGARDI, STEFANIA RAGOZINO
- 138 L'agire collettivo nella città della cura: co-progettazione di un nuovo modello formativo
- IRENE RUZZIER
- 148 Maquillage o valore (sociale) per lo spazio pubblico urbano? Arte Urbana e rigenerazione nel caso del Festival Without Frontiers a Mantova
- ISABELLA INTI, ROBERTA MASTROPIRRO
- 153 Spazi ibridi socioculturali, un nuovo servizio?
- EMANUELA COPPOLA, GIUSY SICA
- 160 Ripartire dalle comunità per rigenerare il centro antico di Napoli: l'esperienza di Porta Capuana e il modello Officina Keller
- FRANCESCO CAMPAGNARI, EZIO MICELLI, ELENA OSTANEL
- 166 Ibridazione e molteplicità della cultura per la rigenerazione urbana. Evidenze empiriche da alcuni programmi italiani di finanziamento ministeriali e di fondazioni
- SERENA OLCUIRE
- 172 Immaginarsi altrimenti. Pratiche artistiche e culturali come strumento per la costruzione di futuri nelle aree interne italiane
- IRENE BIANCHI, VALERIA FEDELI, ANNA DE LIDDO
- 179 Sperimentare spazi di interazione per la definizione di strategie locali mission-oriented: verso una declinazione condivisa degli obiettivi di sostenibilità urbana
-

CRISTINA DANISI, GIOVANNA MANGIALARDI, ALESSANDRA MAROCCIA, ANGELICA TRIGGIANO

185 Nuove forme di progettualità condivise. Il progetto Puglia Regione
Universitaria

VERONICA GAZZOLA, SCIRA MENONI

195 Pianificare strategie collaborative per la resilienza del sistema elettrico

MADDALENA ROSSI, ELENA TARSİ, IACOPO ZETTI, ANDREA TESTI

201 Comunità e territori alla prova del Green Deal: transizione ecologica e
partecipazione nel progetto PHOENIX

ANDREA DI GIOVANNI

206 Bonus e malus. Incentivi fiscali, interventi di rigenerazione urbana e
conseguenze sulle popolazioni fragili: prospettive a partire dal caso del
quartiere Satellite di Pioltello

BARBARA LINO, ANNALISA CONTATO

213 Co-progettare Santo Stefano Quisquina. Esperienze di resilienza nel territorio
interno dei Sicani in Sicilia

VALERIA VOLPE, VALENTINA ROSSELLA ZUCCA

221 Abitare un territorio. Forme e intensità di cura del suolo, un dialogo tra due
paesi del Sud Italia

ELISA BUTELLI

228 Pianificazione territoriale bioregionale e strategie di food planning:
l'importanza dell'agire collettivo per una governance pattizia e condivisa

ELISA CARUSO

233 Attivare nuove modalità di agire collettivo: una rielaborazione del community
organizing

VALERIA MONNO

239 Contrastare l'urbanizzazione della natura: alcune possibilità dai 'territori
dell'acqua'

La ridefinizione degli spazi della logistica contemporanea. Il porto di Trieste

Leonardo Ramondetti

Politecnico di Torino

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

Email: leonardo.ramondetti@polito.it, leonardo.ramondetti@gmail.com

Abstract

Gli investimenti infrastrutturali generati da programmi come la Belt and Road Initiative, il Next Generation EU e il Blue Dot Network stanno portando ad una importante ridefinizione degli spazi logistici europei. In Italia, il porto di Trieste è uno dei luoghi più emblematici dove riflettere riguardo a queste trasformazioni. A partire dal 2016, capitali esteri, sia pubblici che privati, hanno investito in modo rilevante sullo scalo giuliano. L'interessamento è dovuto a molteplici ragioni: al quadro normativo che sancisce Trieste come porto franco d'Europa, ai caratteri fisico-morfologici del porto, che gode di fondali particolarmente profondi, al consolidato sistema di connessioni lungo il corridoio che va dalla Turchia alla Germania, al forte attivismo dell'Autorità Portuale nel promuovere la piattaforma logistica giuliana come principale porta d'ingresso d'Europa. Forti investimenti, caratteri morfologici e quadri normativi eccezionali e grande vivacità da parte delle autorità locali stanno portando ad un rapido potenziamento delle reti infrastrutturali esistenti e alla costruzione di nuovi spazi all'interno del porto dove, accanto alle attrezzature logistiche, si stanno localizzando molteplici nuove attività produttive italiane e internazionali. Tali trasformazioni hanno la pretesa di riscrivere processi di sviluppo non solo locali e di ridefinire equilibri economici territoriali, invitandoci a riflettere sul ruolo degli attori coinvolti e sui caratteri dei nuovi spazi che si generano. Spazi apparentemente più porosi che in passato, più inclusivi rispetto a usi e programmi, segnati da forme di urbanità per molti aspetti inedite.

Parole chiave: infrastructures, transport & logistics, industrial sites

Il porto di Trieste e il potenziamento della sua rete infrastrutturale

Nel corso degli ultimi due decenni, grandi progetti infrastrutturali come la Belt and Road Initiative (BRI), il Blue Dot Network and il Next Generation EU hanno promosso lo sviluppo di reti sempre più pervasive e capillari, al fine di aumentare la connettività, accelerare i flussi globali di merci e persone, e promuovere una sempre maggiore integrazione fra mercati (Ashbee, 2021; Liu et al., 2015). Questi progetti, ed i massicci investimenti che ne conseguono, stanno profondamente trasformando gli spazi della logistica contemporanea, generando nuove relazioni fra le reti del commercio globale e i territori che queste attraversano (Khosravi et al., 2019; Schindler et al., 2019; Wiig & Silver, 2019).

In Italia, il porto di Trieste è luogo di particolare interesse per osservare alcune delle trasformazioni in corso. Situato su una superficie di 5,5 chilometri e con una lunghezza delle banchine superiore ai 12 chilometri, negli ultimi anni è stato oggetto di un importante potenziamento. Nel 2019, a valle del protocollo d'intesa sulla Nuova Via della Seta, imprese cinesi come la China Communications Construction Company (CCCC) hanno promosso progetti per il potenziamento delle infrastrutture logistiche (Amighini, 2019; Durkin, 2021). A questo interessamento ha fatto seguito l'acquisizione della Piattaforma Logistica di Trieste da parte della società tedesca Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA) e operazioni analoghe ad opera di altre società internazionali. Capitali privati si affiancano ad azioni pubbliche tanto straniere, come i fondi ungheresi per la realizzazione di un nuovo polo logistico-industriale, che italiane, attraverso i recenti programmi legati al PNRR. Più di 400 milioni di euro sono stati stanziati dal governo nella seconda metà del 2020 per il progetto *Adriagateaway*, che prevede la bonifica e il recupero di aree in abbandono, la realizzazione di opere infrastrutturali e l'installazione di nuove attività produttive (Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Orientale, 2021).

La dinamicità dello scalo, che trova riscontro anche nel volume delle rinfuse, si deve quindi a una costellazione di soggetti. Questi collaborano nella configurazione di un porto segnato da numerosi caratteri eccezionali, non solo per le caratteristiche geografiche e morfologiche di cui dispone (Trieste è uno dei porti con fondali più profondi nell'Adriatico e con maggiori connessioni con l'Est e il Centro Europa), ma soprattutto giuridico-amministrative. Si tratta infatti dell'unico porto franco europeo. Una singolarità che è stata recentemente trattata da un nuovo quadro normativo che ha reso possibile tanto l'inserimento di aree

manfatturiere all'interno dei punti franchi, quanto una "delocalizzazione di prossimità" attraverso la realizzazione di ulteriori punti franchi sull'intera area facente capo all'ex provincia di Trieste¹.

La stagnazione che ha caratterizzato la maggior parte dei porti italiani nel quinquennio 2015-2019 non ha quindi riguardato Trieste dove i traffici sono aumentati di circa il 30% (Assoport, 2022). Tale successo si deve a fattori di diversa natura: la forte crescita dell'industria manifatturiera nei paesi dell'Europa Centro-Orientale, la crescente importanza delle direttrici marittime verso il Medio e l'Estremo Oriente, i problemi di molti porti mediterranei e nordeuropei nel gestire il gigantismo navale e la presenza a Trieste di fondali naturali superiori a 18 metri che rendono possibile l'attracco di navi post-panamax². Oltre a questi fattori di natura economica e orografica, il successo dello scalo giuliano è dovuto ad una rete infrastrutturale di supporto, sempre più estesa e capillare, che negli ultimi anni è stata oggetto di un progressivo potenziamento; in particolare il trasporto su ferro, che nel 2019 ha registrato più di 10.000 le spedizioni, con circa un centinaio di treni alla settimana quasi interamente destinati al trasporto di merci nella Mitteleuropa (un terzo in Germania). Su questa rete transitano il 56% dei container, 52% nel 2017, e il 29% del traffico RO-RO³, 23% nel 2017 (Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Orientale, 2021); un aumento costante che trova riscontro nei fatturati delle maggiori società di trasporto intermodale facenti capo all'Autorità Portuale (controllate e partecipate), aumentati di più di un terzo nel triennio 2017-2019⁴. La crescita del settore, caldeggiata dalle recenti politiche europee in materia di ambientale e trasporti⁵, ha portato a redigere una convenzione fra Autorità Portuale e la Rete Ferroviaria Italiana con il conseguente stanziamento di 172 milioni di euro per la realizzazione della dorsale ferroviaria Trieste Campo Marzio-Servola-Aquilinia (figura 1). Il progetto interviene principalmente in tre ambiti: il potenziamento di Campo Marzio, principale stazione di servizio al porto, la realizzazione della nuova stazione di Servola, e il ripristino della stazione di Aquilinia. Il tutto per creare un'unica rete ferroviaria integrata, capace di raccordare aree ad oggi scarsamente o non servite, come la piattaforma logistica del Molo VIII la parte meridionale del Canale Navigabile e il nuovo interporto (FREEste) situato a Bagnoli della Rosandra. Sono inoltre in corso studi di fattibilità per l'estensione delle linee attuali verso sud ed est e per il potenziamento dell'intero sistema intermodale, con il coinvolgimento delle stazioni di Prosecco e Cervignano.

L'ambito ferroviario, tuttavia, è solo il più evidente di una serie di interventi in corso per l'efficientamento infrastrutturale. Attraverso fondi complementari al PNRR si sta procedendo con la completa elettrificazione delle banchine, l'installazione di pannelli solari sui fabbricati, la sostituzione delle gru su gomma con quelle su rotaia, lo sviluppo di banche dati integrate e l'utilizzo di impianti di automazione (Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Orientale, 2021). Questo di pari passo con la manutenzione del patrimonio esistente, come le banchine e i viadotti interni all'area portuale. Un potenziamento ed un efficientamento complessivo della macchina portuale in tutti i suoi aspetti, che ha come fine l'attrazione di investimenti attraverso la messa a disposizione di spazi attrezzati e disponibili.

¹ A seguito dei Trattati di Pace del 1947, il porto di Trieste è stato indicato quale porto franco europeo. Settant'anni dopo l'attuazione del Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del 13 luglio 2017 e la sdemanializzazione di 66 ettari del Porto Vecchio hanno reso possibile la ricollocazione di aree franche anche all'interno dei confini di quello che era il Territorio Libero di Trieste. Questo ha portato l'Autorità Portuale a realizzare un punto franco a Bagnoli della Rosandra, mentre altri sono in progetto a Prosecco, dove detiene un'area di otto ettari in prossimità della stazione, e Ferneti, dove si trova ad oggi l'interporto.

² Con navi post-panamax si intende navi con un pescaggio superiore a 12 metri, generalmente di 15,2 metri.

³ Con traffico RO-RO (Roll On-Roll Off) si intende un traffico su traghetto operato attraverso il trasporto di carichi su ruote come automobili, autocarri oppure vagoni ferroviari.

⁴ In particolar modo la controllata Adriafer srl il cui fatturato è maturato da 7,5 a 11 milioni, e le partecipate Alpe Adria spa da 38 a 53,5 milioni e Interporto di Trieste da 5 a 8,3 milioni. Tutte e tre le società hanno subito una flessione nel 2020 a causa della pandemia, ma si prospettano oggi in rapida ripresa (Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Orientale, 2021).

⁵ Al fine di mitigare l'inquinamento causato dal trasporto su gomma è stato fissato dall'Unione Europea il raggiungimento del 30% del trasporto di merci non su strada entro il 2030 e il 50% entro il 2050 (Commissione Europea, 2020).



Figura 1 | Stazione di Campo Marzio. Febbraio 2022.
Fonte: fotografia dell'autore.

La creazione di nuovi spazi logistici e l'innesto di attività produttive

Il dispiegarsi di reti infrastrutturali più forti e pervasive va di pari passo con la messa a punto di nuovi spazi della logistica attraverso forme di partenariato pubblico-privato (figura 2). In accordo con l'Autorità Portuale, fra il 2017 il 2018 l'armatore turco U.N. RO-RO İşletmeleri A.Ş.⁶ e la triestina Samer & Co. Shipping spa hanno investito 12 milioni di euro per il rifacimento della banchina del molo V attraverso la demolizione del magazzino 50, la ripavimentazione di 30.000 metri quadri, il ripristino dei binari ferroviari e l'installazione di una gru intermodale capace di operare su 4 binari lunghi 310 metri (The Medi Telegraph, 2018). Un miglioramento che ha portato al raddoppio della capacità di operare su rotaia, arrivando a smistare fino a 3.000 treni l'anno. Ancor più noto il caso del molo VIII. Il progetto, già previsto nel 2014 attraverso un partenariato pubblico-privato (Di Silvio, 2013), ristagna fino a quando, in risposta all'interessamento cinese, nel gennaio 2021 si ha un forte investimento da parte di una cordata capitanata dalla tedesca HHLA⁷ che rileva lo scalo legnami e parte delle aree bonificate della ex-ferriera di Servola per la realizzazione di un nuovo terminal multiuso adatto per general cargo, container, e RO-RO (Container Management, 2020; HHLA PLT Italy, 2022). Interventi analoghi riguardano gran parte delle banchine, come la parte terminale del Canale Navigabile dove la società Adriaport Zrt, controllata dal governo ungherese, sta investendo per la realizzazione di un nuovo terminale marittimo con annessa area logistica, da realizzarsi su una superficie di 320.000 metri quadri, con circa 70 metri lineari di banchina e collegamento diretto alla linea ferroviaria; o il molo VII, dove a seguito del potenziamento delle gru, si sta ora procedendo con un ampliamento della piattaforma container; o ancora la banchina di pertinenza dell'acciaieria Arvedi, che ha da poco installato nuove gru per lo scarico delle rinfuse solide necessarie alla produzione (Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Orientale, 2021).

La messa a punto di nuovi spazi logistici non riguarda soltanto la fascia costiera. L'attuazione del Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del 13 luglio 2017 e la sdemanializzazione di 66 ettari del Porto Vecchio⁸ hanno consentito il ricollocamento di zone franche in aree interne al litorale (Consiglio Comunale di Trieste, 2019; Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, 2017). Questo ha portato nel 2017 la società Interporto di Trieste ad acquistare 240.000 metri quadri di terreni e magazzini dall'azienda

⁶ Oggi proprietà della danese DFDS Seaways.

⁷ Il terminal è stato dato in concessione fino al 2052 alla cordata composta dalla tedesca HHLA (50,01%) e dalle italiane Francesco Parisi (24,30%), I.CO.P (22,35%) e Interporto di Bologna (3,30%).

⁸ Porto storico di Trieste, realizzato nella seconda metà dell'Ottocento, oggi soltanto parzialmente utilizzato e con gran parte degli immobili sottoposti a tutela.

finlandese Wärtsilä, su di un sito localizzato a 7 chilometri di distanza dal molo container. Due anni più tardi, si ha qui la nascita di FREEste: prima zona franca localizzata nell'entroterra. In parallelo procedono i lavori di ristrutturazione del complesso che nel 2021 vedono l'acquisto di ulteriori 30.000 metri quadri di area operativa, il rifacimento del piazzale di carico-scarico e la costruzione di una tettoia di 2.500 metri quadri per lo stoccaggio, mentre nella seconda metà del 2022 sarà ristabilito il collegamento ferroviario con il porto (Interporto di Trieste spa, 2022).



Figura 2 | Molo V, magazzino Samer & Co. Shipping spa. Maggio 2022.
Fonte: fotografia dell'autore.

Accanto alla costruzione di nuove piattaforme per la logistica è in corso un importante riassetto delle forme di produzione (figura 3). Emblematico è il caso della ferriera di Servola. Qui, la demolizione dell'impianto a caldo non ha portato ad uno smantellamento del sito, ma ad una riconversione delle attività attraverso forme di produzione di alta qualità che si avvalgono del supporto logistico per integrarsi in catene di lavorazione su larga scala (Ministero dello Sviluppo Economico et al., 2020). Diversamente dal vecchio stabilimento che presentava un ciclo di produzione integrato, il nuovo sito poco si basa su logiche di autosufficienza e prossimità: la ghisa e i rottami, per lo più provenienti dall'Est Europa, vengono scaricati a Trieste e trasportati all'impianto di Cremona, così come i coils neri (laminati a caldo che fungono da base per le lavorazioni) vengono importati tramite nave o treno. Infine, i prodotti lavorati (laminati a freddo di spessore ridotto fino a 0,15 mm) viaggiano su gomma e ferro verso la Mitteleuropa, dove vengono impiegati principalmente per la fabbricazione di elettrodomestici. Una produzione leggera e smembrata, le cui parti lavorano indipendentemente: non solo banchina e impianto, ma anche la centrale per la produzione elettrica. Questa, pur rimanendo della stessa proprietà, è stata scissa a formare la Green Energy for Steel S.r.l. (GEFST), un'azienda che serve in primo luogo Terna e la rete cittadina, dalla quale la fabbrica attinge per l'energia. Queste trasformazioni evidenziano un cambiamento nelle forme di produzione che si vogliono più leggera, a basso impatto e dinamiche.

Il sempre più stretto legame fra nuove forme di produzione, reti globali e piattaforme logistiche emerge se si guardano gli spazi dove ha deciso di insediarsi l'impianto produttivo della British American Tobacco (BAT). Con la creazione di FREEste, la società Interporto di Trieste e l'Autorità Portuale hanno da subito promosso l'inserimento di attività di trasformazione industriale. Questa iniziativa ha portato nel settembre 2021 a siglare un contratto con il gruppo BAT, a cui non solo vengono affittati spazi per lo stoccaggio, ma anche aree dove installare macchinari per la produzione di sigarette elettriche e prodotti farmaceutici. Lo stabilimento comprende un totale di 9.000 metri quadri, di cui 3.000 metri quadri destinati a produzione,

1.800 a uffici e 3.500 a spazi di manovra, logistica e parcheggio; ed è qui prevista un'occupazione iniziale di 240 addetti, con possibili ulteriori 360 posti di lavoro in una seconda fase (TGR Friuli-Venezia Giulia, 2022). L'acciaieria Arvedi e il nuovo stabilimento BAT, sono soltanto due dei numerosi esempi che mostrano una ridefinizione delle forme della produzione in relazione allo sviluppo integrato logistico-manifatturiero⁹. Un processo che ha subito una forte accelerazione a partire dal 2015, quando lo scioglimento del Ente per la Zona Industriale di Trieste (EZIT) ha portato all'istituzione del Consorzio di Sviluppo Economico Locale dell'Area Giuliana (Co.SELAG), sotto diretto controllo dell'Autorità di Sistema Portuale. La promozione di forme di produzione di eccellenza, leggere e poco impattanti, è stata inoltre supportata dal protocollo ARGO (2018) tra la Regione Friuli-Venezia Giulia, il Ministero dell'Istruzione, Università e Ricerca (MIUR) e il Ministero dello Sviluppo economico (MISE), che ha stanziato 8,8 milioni di euro per lo sviluppo dell'AREA Science Park, un polo tecnologico di sostegno alle imprese. Un supporto che mira a fare di Trieste un polo per produzioni di eccellenza, e che ha portato, per esempio, ad osteggiare la realizzazione di una nuova acciaieria da parte del gruppo Danieli in collaborazione con gli ucraini di Metinvest nella Valle delle Noghère (D'Amelio, 2022; Pellizzari, 2022; TGR Friuli-Venezia Giulia, 2021).

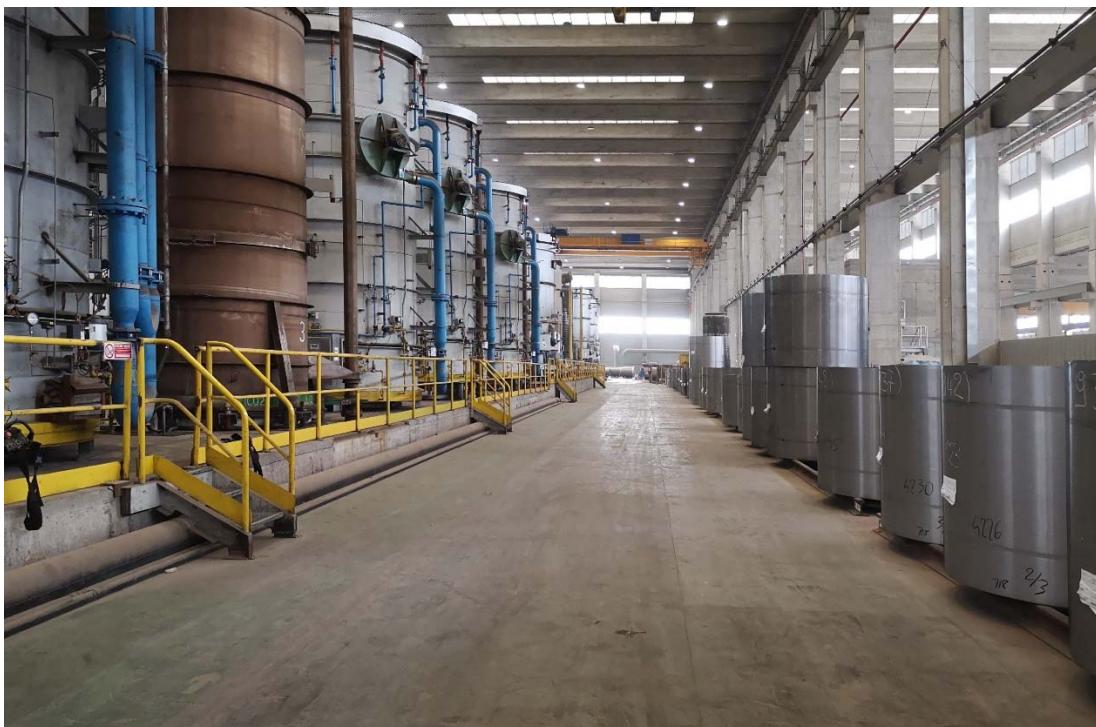


Figura 3 | Acciaieria Arvedi. Maggio 2022.
Fonte: fotografia dell'autore.

Note conclusive

I cambiamenti che coinvolgono il porto di Trieste evidenziano una interessante complessificazione degli spazi della logistica contemporanea, invitandoci a riflettere su due principali questioni.

La prima riguarda la relazione fra i sistemi di produzione manifatturiera in Europa e le reti logistiche globali. Il caso di Trieste è emblematico nel mostrare come un importante corridoio logistico stia portando ad un riassetto nella localizzazione delle attività produttive, al punto che un territorio per decenni considerato marginale rispetto ai principali poli manifatturieri italiani risulta oggi nuovamente attrattivo sia per aziende nazionali che internazionali. Essere a Trieste significa essere all'interno dei corridoi logistici europei TEN-T e TEN-E e far parte così di uno "spazio-cerniera" fra le reti di trasporto continentali e l'"Autostrada del Mare" che lungo l'Adriatico svolge a tutti gli effetti il ruolo di porta di ingresso per i traffici con il medio e l'estremo oriente (in particolar modo Cina e Turchia). Stare dentro a queste reti vuol dire essere in prossimità dei flussi, godere quindi della loro natura e portata. Ma a fare la differenza con il passato è il modo in cui le nuove attività produttive stanno dentro a queste reti, il modo in cui agiscono lungo il processo. Le attività

⁹ Al di là degli stabilimenti dell'Illy, si sono stabiliti nelle aree portuali altre grandi realtà produttive come la Barilla e piccole medie imprese di eccellenza come la Redaelli, azienda leader nelle tensostrutture sottomarine.

produttive che si collocano in prossimità del porto, e solitamente sotto la sua autorità, operano infatti come delle “interruzioni” dei flussi stessi: i materiali in transito sono oggetto di lavorazioni, anche minime, rielaborazioni e sofisticazioni, qualcosa in più del solo stoccaggio. In questo senso, i corridoi logistici cessano di essere semplicemente supporto infrastrutturale per lo spostamento di merci e diventano invece catene di valore legate alla lavorazione e valorizzazione dei beni.

Questo aspetto non solo aiuta a mettere in discussione quelle posizioni che degli spazi infrastrutturali e logistici contemporanei hanno principalmente osservato il carattere “liscio”, “fluidico”, “continuo”, e l’assenza di attriti che possano limitare lo scorrimento dei flussi (Barry, 2006; Khosravi et al., 2019; LeCavalier, 2016; Lyster, 2016; Waldheim & Berger, 2008). Esso mette in evidenza una natura composita degli spazi logistici contemporanei, la varietà di economie e di forme del lavoro che essi implicano e producono, la relazione coi territori, l’emergenza di nuove spazialità. La trasformazione da supporto “liscio” a superficie “ruvida” non avviene ovviamente in modo orchestrato. Piani, programmi e progetti che l’autorità portuale produce e promuove si attivano per lo più in modo occasionale, a seguito di iniziative private e pubbliche che non sempre si materializzano, seguendo spesso processi burocratici complessi che non facilitano il governo dell’intero fronte mare, esiguo e saturo. In questo senso l’estensione dei punti franchi nell’entroterra diviene estremamente interessante per rintracciare nuovi spazi ove creare più possibilità di interruzione. Ed è soprattutto in questi spazi che possiamo osservare l’emergenza di nuove configurazioni, nuove funzioni e nuove pratiche condotte da un numero sempre più consistente di operatori, impegnati in lavori spesso leggeri ed altamente specializzati, richiedenti spazi e infrastrutture adeguate ad assolverli.

Riferimenti bibliografici

- Amighini A. (2019), “Italy in the Belt and Road Initiative”, in *GeoProgress Journal*, n. 6, vol. 1, pp. 53–61.
- Ashbee E. (2021), “The Blue Dot Network, economic power, and China’s Belt & Road Initiative”, in *Asian Affairs: An American Review*, n.48, vol. 2, pp. 133–149.
- Assoporti (2022), *Statistiche Annuali*, Assoporti, Roma.
- Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Orientale (2021), *Piano Operativo Triennale 2022-2024*, Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Orientale, Trieste.
- Barry A. (2006), “Technological Zones”, in *European Journal of Social Theory*, n. 9, vol. 2, pp. 239–253.
- Commissione Europea (2020), *Sustainable and Smart Mobility Strategy: Putting European transport on track for the future*, European Commission, Bruxelles.
- Consiglio Comunale di Trieste (2019), “Verbale della Deliberazione n.5 dd. 28 gennaio 2019. Oggetto: Rigualificazione dell’Area di Porto Vecchio - Formulazione linee di indirizzo. Comune di Trieste”, disponibile sul sito: http://documenti.comune.trieste.it/portovecchio/Rigualificazione-28.1.2019/DELIBERA_5_2019.pdf
- Container Management (2020, settembre 30), “HHLA invests in multi-purpose facility at Port of Trieste”, in *Container Management*, disponibile sul sito: <https://container-mag.com/2020/09/30/hhla-invests-in-mulit-purpose-facility-at-port-of-trieste/>
- D’Amelio D. (2022, marzo 14), “La guerra in Ucraina non ferma i piani del gruppo Metinvest per il laminatoio nel Friuli Venezia Giulia”, in *Il Piccolo*, Trieste.
- Di Silvio M. (2013, novembre 4), “Un terminal multiuso per la piattaforma logistica”, in *Il Piccolo*, Trieste.
- Durkin C. (2021), *Rome Joins the Belt and Road Initiative: Implications for the Development of Trieste and Italy’s Position in Chinese Foreign Policy*, tesi di laurea magistrale in International Studies, University of Mississippi.
- HHLA PLT Italy (2022), *HHLA PLT Italy*, HHLA PLT Italy, Trieste
- Interporto di Trieste spa (2022), *Interporto di Trieste. Ferneti*, Interporto di Trieste spa, Trieste.
- Khosravi H., Bacchin T. K., e LaFleur F. (a cura di, 2019), *Aesthetics and Politics of Logistics*, Humboldt Books, Milano.
- LeCavalier J. (2016), *The Rule of Logistics: Walmart and the Architecture of Fulfillment*, University of Minnesota Press, Minneapolis.
- Liu H., Yeerken W., e Wang C. (2015), “Impacts of the Belt and Road Initiative on the spatial pattern of territory development in China”, in *Progress in Geography*, n. 34, vol. 5, pp. 545–553.
- Lyster C. (2016), *Learning from Logistics: How Networks Change our Cities*, Birkhäuser, Basel.
- Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (2017), *Organizzazione amministrativa per la gestione dei punti franchi compresi nella zona del porto franco di Trieste*. Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Roma.

- Ministero dello Sviluppo Economico, Ministero dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Agenzia Nazionale per le Politiche Attive del Lavoro, Agenzia del Demanio, Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale, Acciaieria Arvedi spa, Siderurgica Triestina srl, & I.CO.P. s.p.a. (2020). *Accordo di Programma per l’Attuazione del Progetto Integrato di Messa in Sicurezza, Riconversione Industriale e Sviluppo Economico Produttivo nell’Area della Ferriera di Servola*. Ministero dello Sviluppo Economico. <https://www.mise.gov.it/index.php/it/198-notizie-stampa/2041235-firmato-l-accordo-di-programma-della-ferriera-di-servola>
- Pellizzari G. (2022, maggio 8), “Accantonata Muggia, il nuovo polo siderurgico di Danieli e Metinvest si farà a San Giorgio di Nogaro”, in *Il Piccolo*, Trieste.
- Schindler S., Fadaee S., e Brockington D. (2019), “Contemporary Megaprojects: An Introduction”, in *Environment and Society*, n. 10, vol. 1, pp. 1–8.
- TGR Friuli-Venezia Giulia (2021, giugno 13), “Ad Aquilinia protesta contro la nuova acciaieria nella Valle delle Noghère”, in *TGR Friuli-Venezia Giulia*, RAI, Roma.
- TGR Friuli-Venezia Giulia (2022, aprile 5), “Al via la selezione dei primi 150 lavoratori della BAT”, in *TGR Friuli-Venezia Giulia*, RAI, Roma.
- The Medi Telegraph (2018, marzo 29), “Trieste, inaugurato il parco ferroviario di Samer”, in *The Medi Telegraph*, Torino.
- Waldheim C., e Berger A. (2008), “Logistics Landscape”, in *Landscape Journal*, n. 27, vol. 2, pp. 219–246.
- Wiig A., e Silver J. (2019), “Turbulent presents, precarious futures: Urbanization and the deployment of global infrastructure”, in *Regional Studies*, n. 53, vol. 6, pp. 912–923.

Riconoscimenti

Questo contributo si inserisce all’interno del Progetto di Ricerca di Interesse Nazionale (PRIN) *Rescaling the Belt and Road Initiative: urbanisation processes, innovation patterns and global investments in urban China*, del Politecnico di Torino in collaborazione con l’Università di Macerata, finanziato dal Ministero dell’Istruzione dell’Università e della Ricerca. Il progetto indaga la ridefinizione di spazi ed economie a valle dei processi di infrastrutturazione legati a investimenti Cinesi nel sud Europa, osservando in modo particolare la trasformazione di tre are portuali: il Pireo, il porto di Trieste, e quello di Vado Ligure.