

TRASPORTI

54-55

& cultura

rivista di architettura delle infrastrutture nel paesaggio



PORTI E CATENE LOGISTICHE GLOBALI

Comitato Scientifico:

Oliviero Baccelli
CERTeT, Università Bocconi, Milano

Paolo Costa
già Presidente Commissione Trasporti Parlamento Europeo

Alberto Ferlenga
Università Iuav, Venezia

Giuseppe Goisis
Filosofo Politico, Venezia

Massimo Guarascio
Università La Sapienza, Roma

Stefano Maggi
Università di Siena

Giuseppe Mazzeo
Consiglio Nazionale delle Ricerche, Napoli

Cristiana Mazzoni
École nationale supérieure d'architecture de Paris-Belleville

Marco Pasetto
Università di Padova

Franco Purini
Università La Sapienza, Roma

Michelangelo Savino
Università di Padova

Enzo Siviero
Università telematica E-Campus, Novedrate

Zeila Tesoriere
Università di Palermo - LIAT ENSAP-Malaquais

Luca Tamini
Politecnico di Milano

Maria Cristina Treu
Architetto Urbanista, Milano

Rivista quadrimestrale
maggio-dicembre 2019
anno XIX, numero 54-55

Direttore responsabile
Laura Facchinelli

Direzione e redazione
Cannaregio 1980 – 30121 Venezia
e-mail: laura.facchinelli@trasportiecultura.net
laura.facchinelli@alice.it

TRASPORTI

5 PORTI E CATENE LOGISTICHE GLOBALI

di Laura Facchinelli

7 POLITICHE ITALIANE PER RIDURRE LE INEFFICIENZE E AUMENTARE LA SOSTENIBILITÀ DA GREEN DEAL EUROPEO DELLA PORTUALITÀ E DELLA LOGISTICA ITALIANE

di Paolo Costa

15 MEASURING PORT CONNECTIVITY AND EFFICIENCY. CRUCIAL TO IMPROVE PORT PERFORMANCE AND TRADE COMPETITIVENESS

By Hassiba Benamara, Jan Hoffmann, Luisa Rodriguez and Frida Youssef

23 THE NORTHERN-EUROPEAN PORTS: CURRENT SITUATION, SUCCESS FACTORS AND FUTURE TRENDS

by Thierry Vanelander

31 IL FUTURO DEI PORTI È SMART

di Francesco Filippi

37 INFRASTRUTTURE E LOGISTICA AL SERVIZIO DEI PORTI: IL SISTEMA PORTUALE DEL MAR LIGURE OCCIDENTALE

di Laura Ghio

43 IL PORTO FRANCO INTERNAZIONALE DI TRIESTE E IL SISTEMA PORTUALE DEL MARE ADRIATICO ORIENTALE, FRA PASSATO E FUTURO

di Vittorio Alberto Torbianelli e Stefania Silvestri

53 IL RUOLO DELLE INFRASTRUTTURE FERROVIARIE NEL PORTO DI VENEZIA

di Marco Pasetto e Giovanni Giacomello

63 IL PORTO DI NAPOLI NELLO SCENARIO DELLE GRANDI TRASFORMAZIONI MARITTIME

di Pietro Spirito

71 NUOVE POLITICHE PER LO SVILUPPO DI TRASPORTI INTEGRATI E SOSTENIBILI PER IL RILANCIO DEI PORTI DI TRANSHIPMENT DI TARANTO E GIOIA TAURO

di Oliviero Baccelli

79 LE ZONE ECONOMICHE SPECIALI, LA NUOVA FRONTIERA PER LO SVILUPPO DEI PORTI E DEL SISTEMA INDUSTRIALE

di Alessandro Panaro

87 CONFRONTO NEL TRASPORTO MERCI INTERCONTINENTALE TRA I PORTI DEL NORD ITALIA E QUELLI DEL NORD EUROPA IN TERMINI ECONOMICI E AMBIENTALI

di Agostino Cappelli

97 RIFLESSIONI SULLA CONGIUNTURA DELLA PORTUALITÀ ITALIANA

di Andrea Appetecchia

105 PORTO, CITTÀ E TERRITORIO: RELAZIONI DA RICOMPORRE

di Michelangelo Savino

113 EVOLUZIONE DEL TRASPORTO SU STRADA A SINGAPORE

di Massimiliano Porto

cultura

117 IL CONTAINER COME ELEMENTO DI ARCHITETTURA: SOSTENIBILITÀ E INNOVAZIONE

di Lenny Valentino Schiaretti

123 DE COMMERCII EVOLUTIONE: DIALOGHI ROMANI SUI CENTRI COMMERCIALI E SUL FUTURO DEGLI SPAZI PUBBLICI

di Giusi Ciotoli e Marco Falsetti

La rivista è sottoposta a double-blind peer review

Traduzioni in lingua inglese di Olga Barmine

La rivista è pubblicata on-line nel sito www.trasportiecultura.net

2019 © Laura Facchinelli
Norme per il copyright: v. ultima pagina

Editore: Laura Facchinelli
C.F. FCC LRA 50P66 L7365

Pubblicato a Venezia nel mese di dicembre 2019

Autorizzazione del Tribunale di Verona n. 1443 del 11/5/2001

ISSN 2280-3998 / ISSN 1971-6524

Ports and global logistics chains

by Laura Facchinelli

This issue of Trasporti & Cultura is dedicated to ports, to their work, to today's reality and to the prospects for Italian ports, and to a comparison with other European ports.

Ports are fundamental infrastructures for cargo traffic, and consequently for the economy of a country. The opening article underlines how transportation and infrastructure policy should seek to reduce the market inefficiencies and imperfections that crop up along the logistic chain. The cost of services, that weigh on the consumer price of products, must be reconsidered; it would be important to focus on ports that make it possible to limit the route from the point of origin to destination, with the purpose of reducing costs and benefiting the environment.

Measuring connectivity and efficiency is the first step towards improving the performance of a port and how competitive it is on the market: this is an important issue, because port performance and services are a critical factor that can have an impact on the economic development of a country.

Northern European ports base their success on efficiency, and on their planning capacity. The ports of Antwerp and Rotterdam form a port-industrial complex of international significance, which also includes other minor realities in the Dutch-Flemish area. These ports play an important strategic role, which in recent decades has grown with the rapid rise of container traffic; equally important considerations are employment and the added value generated there. For the future, experts emphasize the need to reinforce intermodal connections with the inland surrounding the port, developing internal navigation routes and railways.

The activities required to develop the processes inside a port are distributed among a multiplicity of subjects, individuals and organizations. There can be many factors of crisis. It will take strategies, investments and managerial capacity to avoid stagnation or decline. A strategic response is to become a smart port, with trained personnel, intelligent and automated infrastructure, collaboration between various interest groups.

This is the content of the opening articles, focused on planning and managerial organization. The articles that follow analyse several case studies of Italian ports: Trieste, aware of the strategic role it derives from its location in the heart of Europe and at the northern tip of a "great sea" open to the world; Venice, a port that will be analysed with a focus on the functionality of the railway infrastructure, which is key to the connection with the mainland; Genoa, a port in constant evolution, which will be examined in terms of the recent challenges to improve the connection between port and dry port (the last port mile) and the technologies that serve the port itself; Naples, where the theme of railway connections is a core issue in planning, to bridge a gap that is a negative factor for most of southern Italy. Another article is dedicated to the ports of Taranto and Gioia Tauro: in the matter of great port terminals dedicated to container trans-shipment it addresses the theme of economic-regional development and the efficiency of logistics in support of southern Italy's manufacturing industry.

The overview is extended with an analysis of the important role of special economic zones in the development of ports and the industrial system; with a comparative study between the ports of northern Italy and those of northern Europe in terms of the economy and the environment; and with general considerations on the current state of the port system in Italy.

Because this magazine has always liked to draw comparisons with other geographical areas, there is also an article about Singapore where the small size of its territory makes the management of port, urban and industrial spaces a constant challenge in terms of guaranteeing efficient mobility. It should not be forgotten that a port is not just a productive centre, it is also an area adjacent to the city. It is important to consider issues of city planning, arising from the need not only to occupy areas vacated by the reorganization of port activities, but in a wider sense, to build relations that have been interrupted for many years.

Finally, inspired by a little-known phenomenon, an architect explains how a container may be used to build an exhibition space, or more and more often, an actual building: a new trend, which is not only useful for recycling cast-off structures, it is also interesting as an idea for innovating architectural design.

Porti e catene logistiche globali

di Laura Facchinelli

Questo numero di Trasporti & Cultura è dedicato ai porti, alla loro attività, alla realtà presente e alle prospettive dei porti italiani, ad un confronto con altri porti europei.

I porti sono infrastrutture fondamentali per il traffico delle merci, e quindi per l'economia di un paese. Nell'articolo di apertura si sottolinea che la politica dei trasporti e delle infrastrutture dovrebbe puntare a ridurre le inefficienze e le imperfezioni di mercato che si manifestano lungo le catene logistiche. Occorre ripensare i costi dei servizi, che gravano sui prezzi finali dei prodotti; sarebbe opportuno puntare sui porti che consentono di ridurre al minimo il percorso dal punto di origine a quello di destinazione, allo scopo di ridurre i costi e apportare benefici per l'ambiente.

Misurare la connettività e l'efficienza è il punto di partenza per migliorare le prestazioni di un porto e la sua competitività sul piano commerciale: questione importante, perché le prestazioni portuali sono uno dei fattori critici che possono influenzare lo sviluppo economico di un paese.

I porti del nord Europa basano il loro successo proprio sull'efficienza, oltre che sulla capacità di programmazione. I porti di Anversa e Rotterdam formano un complesso portuale-industriale rilevante a livello internazionale, che comprende altre realtà minori dell'area fiammingo-olandese. Questi porti svolgono un importante ruolo strategico, che si è potenziato, nei decenni recenti, per la rapida crescita del traffico dei container; altrettanto importanti sono da considerare l'occupazione e il valore aggiunto che vi è generato. Per il futuro, gli esperti sottolineano che si dovrà rafforzare l'intermodalità dei collegamenti con l'entroterra portuale, puntando su navigazione interna e ferrovie.

Le attività necessarie per sviluppare i processi, all'interno di un porto, sono distribuite tra numerosi soggetti, individui ed organizzazioni. Molteplici possono essere i fattori di crisi. Per evitare la stasi o il declino occorrono strategie, investimenti, capacità gestionale. Una risposta strategica è diventare un porto smart, con personale preparato, infrastrutture intelligenti e automatizzate, collaborazione fra i vari gruppi di interesse.

Fin qui i contenuti degli articoli di apertura, che riguardano la progettualità e l'organizzazione gestionale. I contributi successivi analizzano alcune realtà portuali italiane. Trieste, consapevole del ruolo strategico legato alla propria collocazione nel cuore d'Europa e al vertice settentrionale di un "grande mare" aperto al mondo. Venezia, realtà della quale si analizza la funzionalità delle infrastrutture ferroviarie, fondamentali per il collegamento con l'entroterra. Genova, porto in continua evoluzione di cui si delineano le recenti sfide per il miglioramento della connessione tra porto e retroporto (ultimo miglio portuale) e delle tecnologie a servizio del porto stesso. Napoli, dove il tema dei collegamenti ferroviari è al centro della programmazione, per superare un gap che segna negativamente un po' tutto il Mezzogiorno. Un ulteriore contributo è dedicato ai porti di Taranto e Gioia Tauro: a proposito dei grandi terminal portuali dedicati ai traffici di transhipment nel settore container, si affronta il tema dello sviluppo economico-territoriale e dell'efficienza della logistica a supporto dell'industria manifatturiera del sud Italia.

La panoramica si amplia con un'analisi sull'importante ruolo delle zone economiche speciali per lo sviluppo dei porti e del sistema industriale; con un confronto fra i porti del nord Italia e quelli del nord Europa in termini economici e ambientali; con una riflessione generale sullo stato presente della portualità del nostro paese. Dato che a noi della rivista piace, da sempre, il confronto con altre realtà geografiche, ecco una testimonianza su Singapore dove, a causa della limitata estensione territoriale, la gestione degli spazi portuali, urbani e industriali rappresenta una sfida costante per garantire un'efficiente mobilità.

Non va dimenticato che un porto non è solo una realtà produttiva, ma anche un'area confinante con la città. Importante la riflessione urbanistica, che nasce dall'esigenza non solo di occupare le aree dismesse a seguito della riorganizzazione delle attività portuali, ma, in senso più ampio, di costruire relazioni che sono state interrotte per molti anni tra il porto e il contesto retrostante, urbano e territoriale.

Infine, prendendo spunto da un fenomeno ancora poco noto, un architetto spiega come si può utilizzare un container per costruire uno spazio espositivo o, sempre più spesso, anche un vero e proprio edificio: una tendenza nuova, non solo utile per riciclare strutture non più utilizzate, ma anche interessante come spunto per l'innovazione nel progetto di architettura.



De commercii evolutione: dialoghi romani sui centri commerciali e sul futuro degli spazi pubblici

di Giusi Ciotoli e Marco Falsetti

A conclusione del seminario dottorale "Architettura come contenitore ibrido: lo spazio pubblico negli edifici *all inclusive*" organizzato dalla professoressa Alessandra Criconia all'interno del dottorato Architettura Teorie e Progetto, si è tenuta in Roma la presentazione del numero 51 di *Trasporti & Cultura*. Il volume "Centri commerciali, le nuove piazze" ha offerto l'occasione – ad alcuni autori del numero e ad ospiti invitati per l'occasione – di confrontarsi su un tema di grande attualità, al quale sono connesse molteplici dinamiche e problematiche della città contemporanea. Il seminario ha visto intervenire, presso la sede di Fontanella Borghese della Facoltà di Architettura di Roma Sapienza, Orazio Carpenzano, Alessandra Criconia, Laura Facchinelli, Luca Tamini, Massimo Ilardi, Emiliano Ilardi, Carlo Cellamare, Marco Falsetti, Giusi Ciotoli e Alessandro Lanzetta.

A dispetto della grande centralità che riveste oggi il tema del centro commerciale non è stato – salvo poche eccezioni – continuamente indagato dalla letteratura scientifica. In tal senso, il numero 51 della rivista e l'incontro romano segnano un passaggio importante nella comprensione di un fenomeno ancora in evoluzione, che ha profondamente cambiato il modo di vivere la città e i commerci che in essa si svolgono.

Dal confronto sono emersi tre ambiti tematici: uno legato alla dimensione territoriale del centro commerciale (Carpenzano e Tamini), uno connesso alla molteplicità di concezione nei diversi contesti geografici e culturali e, dunque, ai cambiamenti del paradigma urbano (Facchinelli, Ciotoli e Falsetti), l'ultimo inerente le trasformazioni tipologiche e linguistiche del mercato e il conseguente mutamento di ruolo che, dagli anni Settanta, i luoghi del commercio hanno sperimentato (Criconia, Ilardi, Cellamare, Lanzetta).

La natura delle trasformazioni intervenute negli ultimi anni sembra quindi suggerire un ripensamento del termine "centro commerciale" in relazione alle sue diverse scale: quella dell'edificio, quella della città e quella del territorio. Dall'analisi del profilo evolutivo del centro commerciale emerge infatti una pluralità di indirizzi ai quali non sempre corrisponde una univocità di risposte spaziali, bensì categorie tipologiche diverse (una galleria cittadina è molto diversa da un *mall* o da un *retail* suburbano). Occorre dunque riconoscere come da un comune "ceppo" tipologico si siano sviluppate – e si stiano ancora sviluppando – forme profondamente diverse, tanto nell'impianto architettonico quanto nella dinamica territoriale. È il caso dei grandi *hub* regionali che, come ha sottolineato Luca Tamini, trascendono ormai la dimensione del

De commercii evolutione: Roman dialogues on shopping centers and the future of public spaces by Giusi Ciotoli and Marco Falsetti

The presentation of issue number 51 of *Transporti & Cultura* was held in Rome, after the doctoral seminar "Architecture as a hybrid container: public space in all-inclusive buildings" organized by Professor Alessandra Criconia within the PhD Program "Architecture Theories and Project". The volume "Shopping centres, the new squares" offered some authors of the issue and guests invited for the occasion, the opportunity to discuss a very topical issue, to which multiple dynamics and problems of the contemporary city are connected. The seminar was attended by Orazio Carpenzano, Alessandra Criconia, Laura Facchinelli, Luca Tamini, Massimo Ilardi, Emiliano Ilardi, Carlo Cellamare, Marco Falsetti, Giusi Ciotoli and Alessandro Lanzetta at the Faculty of Architecture of Rome Sapienza in Fontanella Borghese.

In spite of its great centrality within society today the theme of the shopping centre has not been – with few exceptions – continuously investigated by scientific literature. In this sense, issue 51 of the magazine and the Roman meeting mark an important step in understanding a phenomenon that is still evolving, which has profoundly changed the way of experiencing the city and the businesses that take place in it.

Nella pagina a fianco, in alto: Outlet Village di Molfetta; in basso: il centro logistico Amazon di Passo Corese, Rieti.



non-luogo configurandosi come super-luoghi che innescano dinamiche autonome, avulse dall'ambiente metropolitano al quale geograficamente appartengono. Il legame con l'infrastruttura gioca in questo caso un ruolo fondamentale nel conformare un *network* di singolarità allineate lungo una direttrice (nel caso esaminato la via Emilia estesa fino a Milano).

Negli ultimi anni l'avvento dell'*e-commerce* ha prodotto un ulteriore cambio di paradigma dando vita a grandi contenitori di merci nei quali, diversamente da tutti gli altri spazi commerciali, non avviene alcuna interazione umana "reale". Cionondimeno, pur essendo sostanzialmente depositi di manufatti, al loro interno lavorano molte persone con il conseguente incremento lavorativo ed economico per le aree limitrofe. Basti pensare, in tal senso, al deposito di logistica Amazon di Passo Corese, nel Reatino, che dà lavoro ad oltre 1.200 persone ma, al contempo, costituisce una minaccia sia per il commercio al dettaglio che per i grandi centri commerciali. Negli ultimi anni infatti il mercato *on-line* si sta configurando come ulteriore *layer* del sistema commerciale, un fenomeno che sta minando i luoghi fisici dello scambio a favore di macro-depositi di merci che si comprano e vendono su internet. Tale successo è in realtà dovuto – oltre che alla immediatezza del mezzo – al fatto che non esiste adeguata consuetudine giuridica che regoli i diversi aspetti normativi del fenomeno – come il regime fiscale delle società proprietarie, il consumo di suolo, la sostenibilità ambientale di tali strutture, etc.

Quello del centro commerciale-*hub* è una tra le tipologie *in progress* più indicative dell'ultimo decennio di globalizzazione. La differente scala dei traffici e della movimentazione delle merci coinvolte, sta infatti generando strutture commerciali diverse da quelle che possiamo considerare tradizionali. È infatti possibile riconoscere l'esistenza di due tipologie commerciali: una interna al tessuto urbano (evolutesi a partire dal *passage* parigino in *arcade* poi *galleria* etc., e ancora attiva) e una esterna, divenuta "tessuto estrinsecato" (il *mall*). In tal senso quest'ultima reca ancora con sé l'originaria natura "tessile", non a caso riproduce artificialmente la varietà di un brano di città – e la relativa struttura di nodi, poli etc. – pur essendo sostanzialmente monofunzionale. A differenza del tessuto commerciale vero e proprio, nel *mall* non sono infatti presenti funzioni miste come la residenza (riscontrabile invece in tutti i modelli urbani dall'*arcade* alla *shōtengai*) né tantomeno edifici speciali quali teatri e auditorium.

Proprio il legame tra teatro e commercio è alla base di un recente intervento di riqualificazione e trasformazione architettonica come il Teatro Italia a Venezia divenuto un negozio Despar. Gli esempi veneziani (Teatro Italia e Fondaco dei Tedeschi) illustrati da Laura Facchinelli introducono nel tema in questione una ulteriore dimensione di riflessione, che verte sul riuso di edifici storici che hanno perso l'originaria funzione. A questo filone vanno ricondotti i progetti – non sempre condivisi – di Rem Koolhaas a Venezia e di Vincent Van Duysen a Roma il cui uso, talvolta disinvolto, dei linguaggi moderni ha dato vita ad una scrittura parodistica dell'edificio commerciale. Questi sono infatti progetti "ambivalenti": da una parte esprimono la volontà di risemantizzare



un edificio ormai in disuso e che non può essere ripristinato nell'originaria funzione, dall'altra tentano di porsi come collettori di *brand* del lusso. Relativamente ai casi romani, non si può eludere il confronto con l'altra Rinascente, quella di Franco Albini e Franca Helg, che invece stabilisce un ruolo urbano dialettico con il tessuto commerciale circostante. Diversamente da questa, la nuova Rinascente di via del Tritone costituisce un mero contenitore di esperienze effimere, tutte riconducibili al mondo pubblicitario del lusso e delle griffe, rispondendo, in tal modo, ad esigenze puramente artificiali ed economiche (come sostenuto da Emiliano Ilardi).

D'altronde la genesi di simili operazioni – oltre che alla logica speculativa – è legata al tentativo di dare nuova linfa vitale ai centri storici, in quanto «se sono sempre più numerose le persone attratte dai caleidoscopici centri commerciali – che costituiscono, ormai, le nuove piazze per vivere e incontrarsi – inevitabilmente i centri delle città vengono a poco a poco abbandonati, vittime della loro "normalità"»¹.

Per tale ragione, dunque, la "rigenerazione" messa in atto dalla Rinascente di Van Duysen, come nel Teatro Italia a Venezia, assume il ruolo di motore di una conversione architettonica e urbana forse necessaria (per evitare l'abbandono degli edifici stessi) ma problematica e, in alcuni casi, finanche pericolosa per le potenziali alterazioni dei meccanismi identitari che sono associati ai luoghi della città storica.

Il caso romano – sul quale indaga da tempo Alessandra Cricchia – risulta oltremodo interessante perché in esso convivono i due filoni evolutivi tratteggiati poc'anzi (quello legato al tessuto urbano e quello estrinsecato): accanto alle moderne declinazioni dei grandi magazzini vi è infatti un complesso sistema di polarità periferiche, sorte intorno alle grandi infrastrutture, che ha dato vita ad un paesaggio tanto criptico da un punto di vista simbolico-iconografico quanto familiare per il fruitore. Sono questi i grandi *mall* periurbani di

Parco Leonardo, Bufalotta, Ponte di Nona e Porta di Roma, descritti da Carlo Cellammare e Alessandro Lanzetta, complessi al contempo familiari ed alieni, all'interno dei quali si ritrova – e si identifica – tutta una comunità di abitanti-fruitori che gravita intorno ad essi. Tali edifici ibridi, soprattutto se collocati al di fuori del tessuto commerciale della città, testimoniano i cambiamenti urbani e sociali che dagli anni Settanta ad oggi le metropoli stanno affrontando. Si tratta di quella cultura del presente e della libertà di attraversare il territorio di cui ha parlato Massimo Ilardi, e che è riscontrabile in diversi contesti globali, come testimoniano i casi del Giappone, della Corea e di Hong Kong, dove spesso coesistono, l'uno accanto all'altro, molteplici modelli urbani. L'eterogeneità asiatica impone una ulteriore riflessione sulle possibilità di comprendere le ricadute di tipologie commerciali ancora assenti nelle città europee, come le *shōtengai* (descritte da Marco Falsetti), le connessioni *underground* e in quota (indagate da Giusi Ciotoli) e gli edifici ibridi come le stazioni ferroviarie che legano sempre più l'infrastruttura al commercio.

Dalla vivacità del dibattito e dall'interesse che il numero della rivista ha suscitato all'interno del seminario emerge dunque la necessità di ampliare l'analisi sul tema dei "nuovi luoghi del commercio" e di estendere lo spettro di tali conoscenze anche ad altri ambiti disciplinari, come la sociologia e la morfologia urbana. Aperture tanto più necessarie quanto più si palesano le problematiche connesse alla globalizzazione, la comprensione delle quali potrà forse chiarire il fondamentale passaggio dall'*homo ludens* all'*homo economicus*.

© Riproduzione riservata

1 - Nella pagina a fianco, in alto: la sede di piazza Fontanella Borghese a Roma, con la sede della Facoltà di Architettura della Sapienza.

2 - Nella pagina a fianco, al centro: scene urbane, Mc Arthur Glen, Designer Outlet di Castel Romano.

3 - Nella pagina a fianco, in basso: Porta Urbica, Mc Arthur Glen, Designer Outlet di Castel Romano.

4 - In questa pagina: un momento della presentazione alla Facoltà di Architettura.

1 - Facchinelli L., *Centri commerciali, le nuove piazze*, in "Trasporti & Cultura", maggio-agosto 2018, n. 51, p. 5.

Nella pagina seguente: veduta notturna con nave porta-container (in alto) e container in sosta su un piazzale (in basso). Fonte: <https://www.port.venice.it/it/container.html-0>