

TRASPORTI

& cultura

62-63

rivista di architettura delle infrastrutture nel paesaggio



**LOGISTICA E PAESAGGI
DEL COMMERCIO ONLINE**

Comitato d'Onore:

Paolo Costa
già Presidente Commissione Trasporti Parlamento
Europeo

Giuseppe Goisis
Filosofo Politico, Venezia

Franco Purini
Università La Sapienza, Roma

Enzo Siviero
Università telematica E-Campus, Novedrate

Maria Cristina Treu
Architetto Urbanista, Milano

Comitato Scientifico:

Oliviero Baccelli
CERTeT, Università Bocconi, Milano

Alessandra Criconia
Università La Sapienza, Roma

Alberto Ferlenga
Università Iuav, Venezia

Anne Grillet-Aubert
ENSAPB Paris-Belleville, UMR AUSser

Massimo Guarascio
Università La Sapienza, Roma

Stefano Maggi
Università di Siena

Giuseppe Mazzeo
Consiglio Nazionale delle Ricerche, Napoli

Cristiana Mazzoni
ENSA Paris-Belleville, UMR AUSser

Marco Pasetto
Università di Padova

Michelangelo Savino
Università di Padova

Luca Tamini
Politecnico di Milano

Zeila Tesoriere
Università di Palermo - LIAT ENSAP-Malaquais



Rivista quadrimestrale
gennaio-agosto 2022
anno XXII, numero 62-63

Direttore responsabile
Laura Facchinelli

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

Comitato Editoriale
Marco Pasetto
Michelangelo Savino

Coordinamento di Redazione
Giovanni Giacomello

Redazione
Giusi Ciotoli
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

2022 © Laura Facchinelli
Norme per il copyright: v. ultima pagina

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

Pubblicato a Venezia nel mese di agosto 2022

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

ISSN 2280-3998 / ISSN 1971-6524

TRASPORTI

- 5 LOGISTICA E PAESAGGI DEL COMMERCIO ONLINE**
di Laura Facchinelli
- 7 LOGISTICA E PAESAGGI DEL COMMERCIO ONLINE: UN'APERTURA AD UN TEMA COMPLESSO**
di Marco Falsetti e Luca Tamini
- 11 INSEDIAMENTI LOGISTICI, E-COMMERCE E GOVERNO DEL TERRITORIO: INDIRIZZI PER UNA VALUTAZIONE INTEGRATA DELLE ESTERNALITÀ**
di Luca Tamini
- 19 LOGISTICA, TERRITORIO E CONSUMO DI SUOLO. UN ELEFANTE IN CRISTALLERIA**
di Paolo Pileri
- 29 IL RAPPORTO FRA COMMERCIO E LOGISTICA NEL QUADRO URBANISTICO DA RIFORMARE**
di Elena Franco
- 37 WHEN THE WAREHOUSE MOVE INTO THE CITY**
by Domingo Abrusci
- 43 LESS (SPACE) IS MORE (MONEY): MAGAZZINI MULTIPIANO E TORRI DELLA LOGISTICA IN ASIA ORIENTALE E SUD PACIFICO**
di Marco Falsetti
- 51 THE LOGISTIC SHED: RETAIL ARCHITECTURE TODAY**
by Miroslav Pazdera and Kateřina Frejlichová
- 59 ARCHITETTURA DELLA LOGISTICA**
di Enrico Molteni
- 67 UNA CONTINUITÀ IDEALE**
di Franco Purini

cultura

75 TRANSIZIONI, TRASFORMAZIONI, TEORIZZAZIONI NELL'URBANISTICA D'OGGI

Intervista a Michele Talia a cura di Giusi Ciotoli

83 L'E-COMMERCE TRA REALTÀ, NARRAZIONE E IMMAGINARIO AUDIOVISIVO

di Fabrizio Violante

93 NEI SOTTERRANEI OSCURI DELLA STAZIONE DI MILANO. UN ROMANZO DI JACOPO DE MICHELIS

di Laura Facchinelli

97 SOTTO IL PIANO DEL FERRO. INDAGINI E STRATEGIE PER LA RIQUALIFICAZIONE DEI MAGAZZINI RACCORDATI DELLA STAZIONE CENTRALE DI MILANO

di Riccardo Miccoli e Maria Vittoria Monaco

103 PASSATO E FUTURO DEI NAVIGLI A MILANO. UNA PROPOSTA PER LA RISCOPERTA E IL RIUTILIZZO DEL NAVIGLIO DELLA MARTESANA

di Ambrogio Filippini

111 "ARCHITETTURA IN MOVIMENTO". L'AUTOMOTRICE BELVEDERE DI RENZO ZAVANELLA

di Giorgia Sala

Logistics and landscapes of e-commerce

by Laura Facchinelli

Our lifestyle is changing rapidly and radically: this is an actual subversion that seems to affect every field of our thoughts and actions. Some technologies at this point seem to be so ingrained in our everyday lives as to erase any memory of "before". Even the fundamental act of buying products today appears to be completely different from the "naïve" exchange between seller and customer that was traditional in markets, then in increasingly specialised boutiques, until after the 1950s when they gave way to concentrations of increasingly large vendors: shopping centres. In recent years (with a strong increase over the past two or three, driven by the limitations imposed by the pandemic) the phenomenon of online shopping has literally exploded.

The online commerce platforms are familiar even to those who are more resistant to technology: they may think it convenient, perhaps with the help of a "digital native", to be able to find any product at all: revealed, analysed and chosen on the basis of an exclusively visual contact without the contribution of any other senses (no touch to feel the texture of a fabric, no test of smell, or of the noise produced by the object when using it). Usually, the wait is just a few hours and the box containing the object you have ordered is delivered directly to the home. Security is provided by the return policy that allows any object that does not fully satisfy expectations to be returned (to a nearby collection centre, no charge), and too bad if it gets thrown away (vendors usually find no benefit in recycling): it will be replaced by another product, or money back. It doesn't get any better.

The buyer feels satisfied: She has saved herself the bother of going from store to store, and can boast that she is technological, "evolved". She will probably have little concern for the employees charged with handling and delivering the packages (is their salary regulated by contract and commensurate with the commitment? Is the work-tempo "humane"?). Rarely will she wonder if the circulation of vehicles for rapid delivery contributes to traffic congestion or pollution. More rarely yet will the buyer (any of us, in fact) notice the somewhat alienating proliferation of the warehouses in which the goods for online shopping are concentrated and distributed: yet they are warehouses that (irreversibly) blight our landscape and spawn a ramification of new roadways. At most she will notice that stores are closing in our city centres, along our streets, in our town squares that have traditionally been friendly and vivacious. But one might observe that the decline was already underway, caused by the proliferation of giant shopping centres and outlets in the city outskirts, which attract vehicles and actual tours organized for discount shopping. E-commerce platforms therefore enjoy a relatively good reputation, which they build up with astute advertising campaigns on television.

These are just some of the themes discussed in this issue of our magazine, in the hopes of offering some insights to reflect upon critically. Beyond a simple "everyone does it". Beyond the apparent, playful ease characteristic of a phenomenon that underpins a colossal business. We present comparisons with other geographical areas and some cultural interpretations, looking at history and the memory of representations on film.

In the "Culture" section, there are three articles dedicated to Milan: to the Centrale train station (with an adventure novel and an account of the projects developed to renovate the Magazzini Raccordati) and the Navigli (which could partly recover their original function as connecting waterways).

Logistica e paesaggi del commercio online

di Laura Facchinelli

Il nostro modo di vivere sta cambiando, da alcuni anni, in modo veloce e radicale: si tratta di un vero e proprio sovvertimento che sembra investire ogni campo del nostro pensare e del nostro agire. Alcune tecnologie (pensiamo al cellulare, nella sua evoluzione, entusiasmante, da telefono a strumento di collegamento totalizzante) sembrano ormai talmente connaturate alla nostra dimensione quotidiana da cancellare persino il ricordo del "prima". Anche la fondamentale azione dell'acquisto di prodotti appare, oggi, tutt'altra cosa dall'"ingenuo" incontro tra venditore e cliente che era proprio dei mercati sulle pubbliche piazze, poi delle botteghe sempre più organizzate, che dagli anni '50 del Novecento hanno lasciato il posto a concentrazioni di punti vendita sempre più grandi: i centri commerciali. Negli anni recenti (con un forte impulso negli ultimi due o tre, complici le limitazioni imposte dalla pandemia) è letteralmente esploso il fenomeno degli acquisti online.

Le piattaforme delle vendite online sono note anche alle persone più refrattarie alle tecnologie, che trovano comodo, magari con l'aiuto di uno "smanettatore", procurarsi un qualsivoglia prodotto scovato, analizzato, scelto sulla base di un contatto solo visivo, senza l'apporto degli altri sensi (niente tatto per la consistenza di un tessuto, nessuna prova sull'odore o il rumore prodotto dall'oggetto d'uso). L'acquisto è digitale. L'attesa, di solito, ridotta a poche ore e (cosa molto divertente!) la scatola contenente il prodotto acquistato arriva direttamente a casa. La sicurezza è data dalla possibilità di restituire l'oggetto che eventualmente non soddisfa le attese (punto raccolta vicino, nessun costo): un altro prodotto è in arrivo, oppure i soldi verranno restituiti. Meglio di così!

L'acquirente si sente soddisfatto: si è risparmiato il giro per negozi e può fregiarsi del titolo di persona tecnologica, evoluta. Probabilmente non penserà al personale addetto alla manipolazione e consegna dei pacchi (la retribuzione è contrattualmente regolata e adeguata all'impegno? I tempi sono "umani"?). Poco importa se il prodotto respinto verrà gettato via (al venditore non conviene il riciclo). Raramente l'acquirente si chiederà se la circolazione dei veicoli per la consegna veloce provoca congestione delle strade o inquinamento. Ancor meno il soggetto acquirente (che poi siamo tutti noi) noterà l'estensione un po' alienante dei magazzini dove le merci del commercio online vengono concentrate e smistate: non sono altro che "capannoni" come ce ne sono tanti che deturpano (ahimè, in modo irreversibile) le nostre pianure e provocano una ramificazione di nuove arterie stradali. Tutt'al più verrà da pensare che spariscono i negozi nei nostri centri urbani, nelle nostre strade, nelle piazze che per tradizione sono sempre state accoglienti e vivaci. Comunque il declino era già in atto, per via della proliferazione frenetica dei vari centri commerciali e outlet fuori porta, attrattori di veicoli e di veri e propri tour organizzati per l'acquisto-conveniente. Pertanto le piattaforme per l'acquisto digitale godono, tutto sommato, di una buona fama che sanno alimentare con astute campagne pubblicitarie in tivù.

Questi sono alcuni degli argomenti sviluppati o suggeriti in questo numero della rivista con la consueta nostra esortazione ad esercitare il senso critico. Al di là del "così fan tutti". Al di là dell'apparente facilità, quasi giocosa, di un fenomeno che muove un giro d'affari colossale. Interessanti sono, ancora una volta, i confronti con altre realtà geografiche, con le soluzioni diverse rispetto ai non-progetti di casa nostra.

Nella sezione "Cultura", tre contributi sono dedicati a Milano: alla stazione centrale (con un romanzo-thriller e un resoconto dei progetti per il recupero dei Magazzini Raccordati) e ai Navigli (che potrebbero riprendere almeno in parte l'originaria funzione di vie acquee di collegamento).



Transizioni, trasformazioni, teorizzazioni nell'urbanistica d'oggi

Intervista a Michele Talia a cura di Giusi Ciotoli

Michele Talia, Professore Ordinario presso la Scuola di Architettura e Design dell'Università di Camerino, è dal 2019 presidente dell'INU, Istituto Nazionale di Urbanistica. Studioso attento alle ripercussioni sociali, ambientali ed economiche che hanno fatto seguito alle grandi trasformazioni metropolitane verificatesi negli ultimi decenni, si impegna – attraverso l'INU – a riportare l'urbanistica e gli studi sul territorio e sulle città al centro del dibattito politico e culturale. Il territorio inteso come sistema da comprendere così da poter attuare politiche di rigenerazione e di pianificazione rappresenta dunque uno dei temi fondanti la sua ricerca teorica, che si sviluppa nel duplice ruolo di docente e intellettuale impegnato.

Trasporti & Cultura – Architetto, Talia, In un suo recente articolo pubblicato sulla rivista "Urbanistica Informazioni" dal titolo "Per una transizione ecologica a guida urbanistica" si descrive l'avvio di un processo destinato a produrre forti ricadute sulla società e, naturalmente, sul suo assetto economico. Quali sono, a suo avviso, le potenzialità degli strumenti urbanistici nel coadiuvare tale transizione?

Michele Talia - La prima questione da cui partire è che una transizione di queste dimensioni comporta problemi specifici molto complicati di implementazione e di "messa a terra", che riguardano nell'ordine il passaggio verso un nuovo modello energetico, quindi la sostituzione delle fonti energetiche tradizionali con altre più sostenibili, ed infine una più complessiva de-carbonizzazione dei processi produttivi e dei modelli di consumo. Sotto questo profilo l'urbanistica può svolgere un ruolo importante nel coadiuvare un processo così articolato e complesso, che richiede di spingersi oltre i compiti specifici della pianificazione del territorio. Una prima questione a cui il "piano" può fornire un contributo importante è quel-

Transitions, transformations, theorizations in today's urban planning

Interview with Michele Talia by Giusi Ciotoli

Michele Talia is a full professor at the School of Architecture and Design at the University of Camerino. Since 2019, he has been the president of INU, the National Institute of Urban Planning. He is a scholar who pays attention to the social, environmental and economic repercussions fostered by the major metropolitan transformations occurring in recent decades, and he has been committed – through INU – to bringing urban planning and urban studies back to the centre of the political and cultural debate. The territory, to be considered as a system that needs to be understood in order to implement regeneration and planning policies, is thus one of the founding themes of his theoretical research, which he develops in his dual role as lecturer and intellectual. The interview seeks to review crucial topics of our current times, linking these issues to the scientific fields that Michele Talia has always investigated: the ecological transition seen as the transition to a new energy model whose integrated cost-benefit approach has yet to be understood; the criticalities experienced over the past two years and the project of reconfiguring the post-Covid city; the fragilities of our territory, in reference to infrastructural deficiencies and the social problems that these aspects impose.

Nella pagina a fianco, in alto: vista aerea di Hafencity e di Speicherstadt ad Amburgo. Foto di Thomas Fries, fonte: https://en.wikipedia.org/wiki/HafenCity#/media/File:Projekt_Hei%C3%9Fluftballon_-_Highflyer-IMG-1414.jpg
In basso: Foto di Patrica, nel Lazio. Foto di Giusi Ciotoli.

la di assicurare una distribuzione più equa, equilibrata e coerente dei costi molto ingenti della transizione, garantendo una soddisfacente armonizzazione con i compiti più tradizionali della pianificazione, della tutela del paesaggio e della evoluzione dei modelli insediativi. La transizione ecologica richiede appunto un forte investimento che, per evitare che determini ulteriori squilibri, iniquità e sperequazioni, può trovare nel disegno di piano e nel governo del territorio un fondamentale riferimento.

Una seconda questione riguarda poi la ricerca delle risorse con cui finanziare questo cambio di paradigma, che già nelle prime manifestazioni ha mostrato di costituire una rilevante criticità. Da questo punto di vista sono convinto che solo un approccio integrato ai costi e ai benefici della transizione riuscirà concretamente a rendere fattibile questo nuovo disegno: da un lato individuando una differente modalità di ripartizione dei costi; dall'altro, e soprattutto, mediante una individuazione dei benefici che questa nuova formula potrà assicurare. Benefici che saranno inevitabilmente a medio e a lungo termine; quindi se si tratterà di equilibrare costi da sostenere immediatamente con benefici che si manifesteranno nel lungo periodo, questo non potrà che avvenire grazie a delle forme di previsione e dimensionamento dei processi di trasformazione che un piano territoriale e urbanistico potrà in qualche misura agevolare ed assistere.

T&C - Quali criticità ha messo in luce, a livello urbanistico, lo scenario pandemico e quale ruolo può – eventualmente – ricoprire il progetto nel ri-configurare la città post-COVID? Considerando anche che la realtà pandemica dura, ormai, da due anni e sembra ancora difficile intravedere un concreto scenario post-COVID.

Talia - Domanda interessante, ma la risposta rischia di essere piuttosto complicata. Cercherò pertanto di circoscrivere il campo del mio ragionamento, e di individuare un tema di cui il dibattito più recente – anche quello specialistico – si è ripetutamente occupato. Partendo ad esempio dalla considerazione del problema che la progettazione della “città post-COVID”, che dovrebbe aver bisogno di questi nuovi strumenti urbanistici, non è ancora all’ordine del giorno (noi siamo ancora immersi in modo importante nella pandemia), e che dobbiamo prendere atto che gli stessi effetti della crisi pandemica sono oggetto tuttora di esercitazioni e di ipotesi

che richiedono di essere ulteriormente verificate.¹ Ne consegue la difficoltà di fornire risposte convincenti alle attuali esigenze del diradamento e del distanziamento in città che sono orientate da secoli alla compattezza, alla densificazione e all’agglomerazione urbana, trovando un equilibrio sostanziale tra i vincoli espressi dalla forma urbana e le nuove sfide poste dalla crisi pandemica.

T&C - Possiamo fare alcuni esempi relativi alle modalità attraverso cui la ricerca della “giusta distanza” può essere esplorata?

Talia - Suggestirei di partire dall’obiettivo del contenimento del consumo di suolo, una delle parole d’ordine più utilizzate negli ultimi anni. Nella attuale congiuntura si tratta più in particolare di associare la tendenza alla densificazione con altri strumenti che puntino al diradamento, e questa difficile ricerca di un bilanciamento presuppone indubbiamente un ricorso sistematico alla pianificazione urbanistica. Ad esempio le città, sicuramente molto più dense dei territori da cui sono circondate, hanno bisogno di essere “penetrate” per motivi paesaggistici e ambientali (si pensi ad esempio all’obiettivo del controllo del cambiamento climatico) da corridoi ecologici e reti naturalistiche che rappresentano al tempo stesso una testimonianza – nel centro cittadino – del territorio aperto, e che possono costituire uno strumento significativo di bilanciamento.

Inoltre, la necessità di porre in sicurezza il territorio dai problemi della pandemia ci consente di mettere a fuoco una nozione più completa e ricca di “benessere”. Cosa che nell’architettura e nella progettazione urbanistica più tradizionale veniva fatta, ma di cui, in qualche modo, ci siamo ormai dimenticati. Da questo punto di vista la messa in sicurezza della città non solo deve consentire la presenza di luoghi dove poter realizzare, se necessario, il distanziamento, ma deve stabilire degli spazi dedicati alla ricerca del benessere fisico e psicologico, così duramente messo alla prova in questi mesi.

Un’ultima questione da affrontare riguarda infine la necessità di puntare a differenti modelli insediativi nella città post-COVID. Cambiamenti di questo tipo sono però molto lenti, e la città è una lunga e complessa stratificazione di costruzioni e infrastrutture, che stabilisce il confronto tra periodi diffe-

¹ Rimando anche al mio articolo “La ricerca della giusta distanza” pubblicato nel n. 287-288 di *Urbanistica Informazioni* (settembre-dicembre 2019).



1 - Vista del Python Bridge e del quartiere Borneo ad Amsterdam. Foto di Zairon, fonte: https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Amsterdam_Python_Bridge_14.jpg



2 - Foto di Cesi, in Umbria. Foto di Marco Falsetti.

renti e tra modelli insediativi spesso contraddittori. Ne consegue che la pianificazione, se vuole puntare ad un sostanziale equilibrio, deve essere in grado di monitorare, da un lato prevedendo, dall'altra indirizzando, le conseguenze spaziali di una riorganizzazione dei processi produttivi e di distribuzione. Pensiamo allo *smart working*, al fatto che le attività produttive tendono a riorganizzarsi in maniera sempre più evidente attraverso il trasferimento dei processi a maggiore intensità di lavoro nei paesi terzi. Questi cambiamenti, che probabilmente avverranno anche con relativa lentezza, devono trovare negli strumenti di governo del territorio degli apparati sufficientemente sensibili per studiare in anticipo gli effetti che tali mutamenti po-

tranno produrre, studiando eventualmente le necessarie contromisure qualora tali cambiamenti risultassero potenzialmente distruttivi.

T&C - Il tema del "climate change" (e il rispetto degli obiettivi fissati per il 2050) rappresentano problematiche attuali che richiedono una responsabile quanto rapida risposta. Tuttavia una cura efficace del territorio dovrebbe prendere in considerazione anche le problematiche legate alla sua "fragilità" e la capacità delle reti infrastrutturali di rispondere alle esigenze del nostro paese. Quale può essere in tal senso il ruolo delle tecnologie applicate a larga scala nella definizione di un nuovo scenario urbano? Come è possibile perseguire tali fundamenta-



3 - Progetto di Riquilificazione di Viale Parco a Cosenza. Foto di Marco Falsetti.

li obiettivi globali all'interno del progetto del Green Deal europeo e, nello specifico, di un piano verde a scala nazionale?

Talia - Provo a rispondere in modo inevitabilmente parziale, in quanto la domanda è vasta e presuppone varie linee di argomentazione. Una prima questione riguarda i tempi di questo cambiamento. Lei fa riferimento, come da accordi internazionali, al 2050, ma dobbiamo tener conto che gli ultimi anni hanno messo in evidenza una accelerazione degli effetti del cambiamento climatico ai quali non eravamo preparati. Noi sapevamo che il cambiamento sarebbe sopraggiunto rapidamente, ma non così rapidamente! Quindi il tema è quello di studiare delle linee di risposta che tengano conto di effetti di lungo periodo, ma anche di situazioni di emergenza a cui bisognerà fornire risposte molto più veloci.

La questione della fragilità chiama in causa un tema di cui ci stiamo occupando da non

molti anni. Lo stesso PNRR, nel suo acronimo, fa riferimento alla necessità di puntare sul concetto di resilienza nel momento in cui si studiano le forme per promuovere la ripresa e il rilancio dei territori investiti dalla pandemia. Da questo punto di vista la fragilità costituisce uno dei temi da sottoporre al calcolo economico e, ovviamente, da affidare al metodo della pianificazione, con tutte le complessità che questa disciplina si porta dietro. Noi che ci occupiamo di territorio sappiamo che la fragilità costituisce uno dei rischi con cui la pianificazione deve misurarsi, che dipende al tempo stesso dall'impatto complessivo dei processi di trasformazione, vale a dire dalle caratteristiche del territorio e dalla sua possibile e variabile fragilità, e dall'altra naturalmente dall'entità delle trasformazioni che si determinano. La tecnica urbanistica, in questo caso, deve riuscire a coniugare questi elementi di resistenza e di fragilità, che dipendono dalle situazioni e dai contesti specifici nei quali si opera, e dai processi storici con i quali dobbiamo fare i conti. In un cambio di paradigma, a cui ci stiamo preparando (l'effetto congiunto dei processi di urbanizzazione e di transizione economica ed ecologica), il nostro "mestiere" deve tenere insieme gli obiettivi riguardanti il riequilibrio energetico, la necessità di supportare il cambiamento delle fonti energetiche e la loro capacità di inquinamento, e di conservare – e se possibile migliorare! – le condizioni di accessibilità che potrebbero essere messe in discussione se cambiamo il modello di sviluppo e le forme di trasporto e, in qualche modo, il sostegno sociale, politico ed economico che si deve mettere in campo quando si passa da un precedente modello di sviluppo ad uno differente. Un nuovo paradigma che durante la sua affermazione individuerà necessariamente dei vincenti e dei perdenti, e il conflitto tra i primi e i secondi dovrà apparire meno devastante e ingiusto proprio grazie alla pianificazione. Da questo punto di vista il ruolo della disciplina urbanistica si rivelerà fondamentale, a condizione naturalmente che riesca ad affrontare con successo degli obiettivi come questi, che non fanno parte della sua tradizionale agenda. C'è quindi l'esigenza, anzi l'obbligo, di sviluppare una differente sensibilità e un'attenzione inedita nei confronti di un'emergenza sociale che è ormai sotto gli occhi di tutti, ma di cui gli urbanisti dovranno cominciare ad occuparsi in prima persona.

T&C - Negli ultimi anni abbiamo assistito ad un rinnovato interesse, espresso soprattutto

to in chiave turistica, verso il tema dei borghi e, in generale, verso tutte quelle aree che, pur possedendo una storia secolare e un cospicuo patrimonio artistico-architettonico sono poste ai margini dei grandi flussi del mondo globalizzato. Possono dunque questi luoghi svolgere un ruolo attivo all'interno del New Green Deal e della ripresa economica del nostro Paese, specialmente nel meridione? E attraverso quali strategie?

Talia - Partirei da una considerazione suggerita da alcune prese di posizione che sono state pubblicizzate ampiamente dai mezzi di comunicazione quando, qualche mese fa, la pandemia sembrava destinata a modificare, almeno nelle tesi di alcuni architetti e architetti, l'equilibrio tra centro e periferia e, più in particolare, tra i grandi poli metropolitani e i borghi delle aree interne. A mio parere credo sia il caso di ridimensionare, da un punto di vista quantitativo, l'entità dei processi di trasferimento dalle aree urbane più sviluppate al sistema insediativo delle aree interne, soprattutto nel breve periodo. Per motivazioni di natura strutturale, concernenti le condizioni economiche e i vincoli alla accessibilità soprattutto della regione appenninica, assisteremo probabilmente a cambiamenti significativi, ma questi ultimi dovranno essere preparati, e si potranno sviluppare solo nel medio e nel lungo termine.

Conviene sottolineare che la rinascita dei borghi storici potrà derivare anche da limitati trasferimenti dalle principali aree urbane, che consentirà di sfuggire al pericolo dello spopolamento che ha penalizzato per decenni i centri minori. Questa tendenza al riequilibrio potrà rivelarsi determinante nella misura in cui sarà supportata da una pluralità di fattori propulsivi, facendo sì che non sia solo il turismo ad animare questa collaborazione a distanza tra strutture territoriali e contesti socio-economici così diversi. Dovremmo infatti ricordare che il turismo rischia addirittura di accentuare lo spopolamento, invece che attenuarlo; la diffusione dell'incremento stagionale del numero dei residenti e il fenomeno delle seconde case dovrebbe essere sostenuto da interventi infrastrutturali importanti, in grado di favorire il lavoro a distanza, la riorganizzazione del sistema dell'accessibilità, il presidio di servizi sociali fondamentali che consentano a questi borghi e alle popolazioni insediate di avere una forza specifica, autonoma, anche nella bassa stagione, funzionando quindi come centri urbani piccoli, naturalmente, ma pienamente vitali. Si tratta anche in questo

caso di puntare su politiche integrate di medio e lungo periodo che promuovano non solamente lo sviluppo turistico, ma anche altre attività e investimenti, oltre alla possibilità di trovare in queste realtà territoriali dei punti di forza tali da poter, se non ribaltare, possibilmente consolidare il ruolo delle aree interne a cui si fa riferimento nella domanda. Secondo me, inoltre, sarebbe il caso di tornare ad una strategia nazionale per le aree interne così come quella lanciata, ormai parecchi anni fa, dal ministro Fabrizio Barca, che puntava a una integrazione delle politiche da attuare in queste realtà difficili, ma con grandi potenzialità.

T&C - *Quello della rinascita rappresenta, con la resilienza, uno dei temi ricorrenti dell'attuale fase storica. Si parla infatti spesso di rinascita post-pandemica ma, allo stesso tempo, come lei stesso ha sottolineato nell'editoriale di settembre di Urbanistica Informazioni, la rinascita è legata anche alla ricostruzione delle aree interne del paese colpite dal sisma di ormai 5 anni fa. Quali scenari si stanno aprendo, o possono ancora aprirsi, per tali aree?*

Talia - Ho vissuto da vicino questa situazione, anche per quanto riguarda l'attività di terza missione svolta dai docenti dell'Università di Camerino per i comuni più direttamente colpiti dal terremoto del 2016.

Innanzitutto, una prima questione di carattere generale riguarda l'incapacità del nostro Paese di capitalizzare la grande esperienza acquisita in un territorio che è fortemente sismico. Abbiamo attraversato nella nostra storia vari momenti di crisi e vari episodi di ricostruzione; ogni volta che succede un evento sismico si tende a ricominciare daccapo. Non c'è la capacità di consolidare esperienze che ci potrebbero aiutare a sedimentare competenze ed esperienza.

La seconda questione riguarda la necessità di affrontare in modo sistemico il processo di ricostruzione delle quattro aree regionali (Marche, Umbria, Abruzzo e Lazio) più direttamente investite, tenendo conto che l'intera regione appenninica, dal punto di vista della messa in sicurezza del territorio, è una realtà molto fragile i cui problemi, per essere affrontati con successo, dovrebbero essere rilette in modo unitario.

Una terza questione riguarda ritardi specifici ed errori che si stanno compiendo in queste realtà, riassumendoli in una questione fondamentale, che è quella del primato edilizio che è stato attribuito ai processi di costruzione. Si tende a promuovere una rico-

struzione nei luoghi specifici senza, in alcun modo, mettere in discussione i siti dei manufatti che vengono ricostruiti anche quando sono probabilmente inadatti e il terremoto ha messo in luce la loro fragilità. Soprattutto non si fa riferimento – qui torno alle ipotesi formulate precedentemente – alla necessità di superare la fragilità delle aree interne (nel caso specifico quelle investite dal terremoto) non solo con operazioni di consolidamento strutturale, ma anche con politiche che siano in grado di irrobustire la coesione sociale ed economica delle comunità, oggi quasi completamente spopolate e che vivono nei borghi colpiti più direttamente dal terremoto. Da questo punto di vista c'è bisogno di affrontare in modo integrato la ricostruzione cercando di vincere una battaglia difficile, non solo perché i danni economici inferti dal sisma sono stati particolarmente ingenti, ma perché esiste il rischio di ricostruire delle strutture edilizie che poi potrebbero non essere utilizzate dalle comunità insediate, sempre più deboli e tendenzialmente in uscita.

T&C - Nel 2021 l'INU ha raggiunto un traguardo importante. Quale è il bilancio di questi primi 90 anni? Quali le prospettive future?

Talia - Inizierei manifestando un certo orgoglio per una associazione che ha compiuto 90 anni – quasi 91 nel frattempo – sostenendosi per un periodo così lungo con le sole quote associative dei propri iscritti, e mantenendo un ruolo rilevante all'interno del dibattito non solo specialistico, a dimostrazione di saper rispondere ad esigenze che sono oggettive e di interesse piuttosto diffuso. La lunga serie di iniziative che abbiamo organizzato sulla storia dell'INU e dell'urbanistica italiana ha messo in evidenza il fatto che competenza e passione civile continuano ad essere le parole guida di questa attività. È una storia fatta di acquisizioni, di risultati che abbiamo ottenuto, ma anche di traguardi che ancora non abbiamo raggiunto e che continuano ad essere fondamentali per la buona salute dell'urbanistica italiana. Da questo punto di vista il futuro che io vedo per l'associazione è quella di consolidare la sua immagine, riproponendo alcuni compiti fondamentali dell'Istituto: *in primis* una riforma urbanistica più generale, puntando sulla proposta, da sottoporre alle Istituzioni, di una legge di principi sul governo del territorio; in secondo luogo la rivendicazione di una maggiore autorevolezza della pianificazione come strumento fondamentale di supporto tecnico e di governo, anche per rendere possibile

quella transizione di cui abbiamo parlato in precedenza. Più volte nei miei interventi ho messo in luce che, prima nel Recovery Plan, poi nello stesso PNRR, la pianificazione urbanistica non viene quasi mai citata. Né gli architetti, né gli urbanisti sono stati coinvolti, a differenza di molte altre discipline, nell'impostazione di queste importanti strategie. Questa "dimenticanza" costituisce un errore fondamentale, ma anche un paradosso, laddove gli stessi economisti e politici che stanno predisponendo questi documenti di indirizzo, e dovrebbero concorrere alla attuazione del PNRR, sottolineano la necessità di mettere a terra gli investimenti del piano. Ebbene questo obiettivo, in assenza di una attenzione specifica per i problemi della pianificazione, rischia di non essere praticabile. Un'ultima questione, che vedo però fondamentale e su cui l'urbanistica e l'INU possono svolgere un ruolo rilevante, è quella di mettere in evidenza e favorire lo sviluppo di buone pratiche, indirizzando l'implementazione delle politiche pubbliche per quanto riguarda la rigenerazione urbana e il suo contributo alla transizione ecologica. In realtà di rigenerazione si sta parlando ormai da diversi anni, ma una legge nazionale su questo nuovo approccio alla trasformazione urbana fatica a prendere corpo. In assenza di un quadro di riferimento normativo questo nuovo modello – pur fondamentale – rischia di non tradursi in atti concreti di indirizzo, senza i quali la rigenerazione urbana rischia di essere soltanto uno slogan, un obiettivo di massima e non, invece, una pratica tecnico-amministrativa concretamente realizzabile.

T&C - In un'epoca come quella odierna, segnata dall'ascesa degli iper-specialismi e dalla compartimentazione dei saperi, che vede profonde differenze su ambiti come la pianificazione urbana, la gestione del territorio e il paesaggio, ritiene possa ancora esistere una visione organica d'insieme? È la specializzazione settoriale una risorsa oppure si rischia di perdere, talvolta, l'organicità dello scenario e degli obiettivi?

Talia - Di nuovo una domanda molto complessa, alla quale non credo si possa rispondere in modo ultimativo, se non altro perché ci troviamo ormai da decenni in una situazione nella quale la complessità costituisce una condizione ineliminabile con cui è necessario fare i conti. Sicuramente i problemi da gestire, risolvere, affrontare diventano più complicati, e questo determina inevitabilmente un impulso a segmentare le questioni per affrontarle con maggiore capacità di appro-

fondimento. Come la stessa domanda ha posto in evidenza, ciò comporta inevitabilmente il rischio della perdita di un punto di vista unificante, senza il quale non riusciremo ad integrare le nostre risposte in processi di più lungo periodo.

Tornando al campo più specifico della pianificazione, una prima risposta è stata data a questa difficoltà già con la Riforma al Titolo V della Costituzione, quindi vent'anni fa, con l'enunciazione di un nuovo termine da sostituire a "urbanistica", quello di "governo di territorio", e anche con l'individuazione di un'area di legislazione concorrente tra lo Stato e le Regioni che di questo governo del territorio dovrebbero farsi carico.

Da questo punto di vista anche il tema del "governo", che viene tradotto con difficoltà dal termine inglese di *governance* mette in evidenza questa necessità di tenere insieme punti di vista diversi e, al tempo stesso, processi distinti che tendono a divergere. La questione è ancora totalmente aperta, tanto che non è possibile trovare risposte valide una volta per tutte a queste richieste concomitanti di una più marcata specializzazione e di una crescente integrazione. Credo che entrambe queste esigenze vadano perseguite con decisione, e che si debbano trovare delle sedi e dei momenti in cui proporre sintesi efficaci anche se questa ricerca dovesse obbligarci ad affrontare una pausa di riflessione.

La riflessione che cerchiamo di sviluppare all'interno dell'INU si muove in questa stessa direzione: abbiamo articolato la nostra attività di studio e di approfondimento in *communities* (gruppi di lavoro). Attualmente sono 21, un numero significativo, e ci danno la possibilità di approfondire temi che riguardano l'*urban intelligence*, la rigenerazione urbana, il rinnovamento degli standard e così via. L'Istituto cerca poi, di volta in volta, di trovare delle sintesi, o per lo meno dei punti di contatto, su temi specifici. Tra questi c'è anche il cantiere su una nuova legge di principi sul governo del territorio, a cui faccio riferimento in precedenza.

Naturalmente non possiamo pensare di ottenere risultati importanti in modo autoreferenziale, tanto che la collaborazione con l'Università può rivelarsi fondamentale, ma devo dire che, almeno per quanto riguarda il nostro campo di interesse, la spinta alla specializzazione non è stata per le istituzioni accademiche adeguatamente ricompensata. Da questo punto di vista infatti la stessa riforma dei Dipartimenti e dei Dottorati di Ricerca è andata in una direzione diversa, tanto che l'individuazione di quei momenti di integra-

zione che prima sollecitavo sono tuttora affidati alle iniziative del singolo ricercatore universitario. Al contrario questa aspirazione alla sintesi raramente figura nelle linee di ricerca perseguite dalla *governance* universitaria, che sovente le ritiene poco produttive in termini di pubblicazioni, di riconoscibilità, di ottenimenti di risorse e di finanziamenti alla ricerca.

T&C - Il numero 62 della Rivista, nel quale questa intervista sarà pubblicata, si occupa dei "paesaggi della logistica" e degli elementi fisici del commercio online. Un tema centrale che si lega ai problemi di distribuzione delle imprese sul territorio. Ad esempio il grande centro di smistamento Amazon di Rieti, oppure altri centri che tuttora si stanno implementando in altre aree del Paese. Cosa possiamo fare affinché tali luoghi diventino non solo grandi centri di smistamento, dei non-luoghi, ma realtà produttive e urbanisticamente valide per il territorio?

Talia - Vedo tale problema più facilmente gestibile rispetto ad altri legati alla riorganizzazione dell'e-commerce, quindi alla razionalizzazione del settore della distribuzione commerciale. I cambiamenti che si stanno verificando nella città – penso alla forte contrazione della distribuzione commerciale di tipo tradizionale – avranno effetti di lungo periodo soprattutto nei tessuti urbani più centrali. Per quanto riguarda il tema specifico, un riferimento obbligato è alla progettazione delle grandi piattaforme della logistica, che debbono essere realizzate in coerenza con gli assetti infrastrutturali, e che quindi possono contare su risposte tecniche abbastanza consolidate. Ogni volta che dobbiamo progettare grandi interventi nel settore produttivo o in quello dei servizi, che tendono a privilegiare localizzazioni extra urbane, è d'obbligo farli dialogare con l'assetto infrastrutturale della regione o addirittura di un territorio sovra-regionale. Non vedo, in questo senso, un problema specifico nella messa in rete di una grande piattaforma logistica come Amazon. Quello che, al contrario, ci deve preoccupare sono gli effetti che Amazon – e, in generale, il cambiamento della distribuzione commerciale – produrrà nel funzionamento delle agglomerazioni urbane e nella gerarchia dei luoghi centrali delle città stesse.

© Riproduzione riservata