

TRASPORTI

62-63

& cultura

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 L736S

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).



Nei sotterranei oscuri della stazione di Milano. Un romanzo di Jacopo De Michelis

di Laura Facchinelli

Un romanzo nato dalla relazione con un edificio monumentale, affascinante per la sua storia e per le sue molteplici dimensioni spaziali, fra sontuoso apparato decorativo e vita corrente. Un romanzo intessuto di emozioni, che costituiscono la forza scatenante di un intreccio complicato, a tratti incredibile, fra realtà e fantasia. Il romanzo si intitola *La stazione* ed è pubblicato dall'editore Giunti (2022); l'autore è Jacopo De Michelis che proprio a Milano è nato e poi si è trasferito a Venezia dove lavora come editor della casa editrice Marsilio, fondata nel 1961 dalla sua famiglia. *La Stazione* si presenta come un thriller che, con la sua mole ponderosa (870 pagine), conduce il lettore in un fitto intreccio di figure, in un labirinto di spazi, in un vortice sempre più convulso di azioni.

La vera protagonista è proprio lei, la stazione. L'autore si sofferma sulla storia della sua costruzione (progettata da Ulisse Stacchini che la definiva "cattedrale del movimento" venne inaugurata nel 1931, in pieno Fascismo) e ne descrive minuziosamente l'architettura e le presenze scultoree che ne popolano la struttura, accennando alle trasformazioni apportate negli anni recenti. De Michelis – che, per sua stessa ammissione, ha impiegato otto anni per documentarsi e scrivere questo romanzo – non manca di precisare le dimensioni della stazione (220 m²) e del traffico (500 treni, 320.000 frequentatori al giorno), mappando l'attività di vigilanza affidata alla Polfer in quella vera e propria bolgia minacciosa nella quale la struttura ferroviaria appare immersa e circondata nelle ore notturne. Dove nessuna persona prudente dovrebbe avventurarsi, e chi lo fa potrebbe trovarsi a vivere paurose avventure.

"Di notte l'area della stazione si tramutava in una regione selvaggia non diversa da una giungla o una savana, che non lasciava scampo: o eri un predatore o finivi per ritrovarti fra le prede".

Ma anche i sotterranei della stazione sono in preda a presenze oscure e minacciose. La stazione, col suo fascio di binari e i marciapiedi percorribili dai viaggiatori è infatti costruita su un rilevato. Nello spazio sotterraneo, all'epoca, vennero realizzati un centinaio di spazi per una superficie complessiva di 40.000 m², serviti da alcuni binari di raccordo e un sistema di ascensori che permetteva di risalire al cosiddetto "piano del ferro" della stazione, quello dove si sviluppano i binari. Da notare che quel sistema comprendeva anche il "binario 21", poi tristemente noto per il trasporto dei deportati ebrei verso i campi di concentramento. Quel complesso di magazzini situati sotto il "piano del ferro" è da tempo oggetto di ricerche e progetti in vista di un recupero.

Partendo dalla conformazione reale della stazione, soggiogato da quella complessità ricca di anfratti e di luoghi ancora inesplorati, De Michelis conduce il protagonista, Riccardo Mezzanotte, ispettore in forza alla Polizia Ferroviaria, alla consapevolezza di un'altra dimensione, inquietante. Quando, all'interno o negli immediati dintorni della stazione, vengono ritrovati corpi di animali orrendamente mutilati, in un crescendo che suscita paura, Mezzanotte vuole capire, ma si confronta – secondo il cliché tipico del romanzo poliziesco – con l'indifferenza del capo e dei colleghi che seguono le prassi consolidate. Mezzanotte, che segue invece il proprio intuito, indaga, chiede notizie. Ed ecco che, al di là della dimensione "pubblica", al di sotto del normale piano di calpestio, scopre improvvise aperture verso spazi sotterranei, sconosciuti. Incurante delle critiche e dei veri e propri divieti da parte dei superiori, scende scale sconnesse e maleodoranti, si inoltra entro spazi oscuri, a proprio rischio e pericolo.

Queste perlustrazioni richiamano, nel lettore, la scoperta di spazi sotterranei che si può vivere in un sogno sotto l'impulso dell'inconscio, e questo elemento di sapo-

Nella pagina a fianco, in alto: fotografia storica della Stazione di Milano Centrale, Galleria delle Carrozze (foto di Anonimo, SkyScraperCity, Milano Sparta, <https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=19810304>). In basso, a sinistra: un particolare della facciata (di G. dall'orto Opera propria, <https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=1503842>). In basso a destra: la copertina del romanzo di Jacopo De Michelis *La stazione*.



1 - Due Freccie in sosta sotto la grande tettoia (Di G.dallorto - Opera propria, <https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=1575312>

2 - Le banchine sotto la tettoia (di G.dallorto, Opera propria, <https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=1517311>

re psicoanalitico addensa la narrazione di significati coinvolgenti. Man mano che l'azione procede, quegli spazi diventano veri e propri antri oscuri, popolati da esseri umani che – quando scendono al “piano di sotto” – formano una bolgia infernale.

“Un tempo brulicanti dell'attività di operai, facchini e spedizionieri, quegli spazi erano stati progressivamente quasi del tutto dismessi, trasformandosi in una desolata terra di tutti e di nessuno. L'accesso era vietato agli estranei al servizio, ovviamente, ma ciò non aveva impedito a frotte di disgraziati di colonizzarli. C'erano tossici che ci andavano a bucarsi, senz'altro che ci avevano allestito bivacchi più o meno di fortuna, immigrati clandestini e fuggiaschi che ci si nascondevano e dio solo sa chi altro poteva rintanarsi nell'oscurità di quegli anfratti umidi e fatiscenti”.

Tuttavia la progressiva discesa verso l'ignoto non acquista una dimensione spaziale definita. L'ispettore Mezzanotte, interrogando vari personaggi, si sente spiegare che ...

“ufficialmente i sotterranei della Centrale sono composti da due livelli: il primo, che è considerato tale impropriamente, essendo in realtà all'altezza della quota stradale, si trova all'interno della parte sopraelevata della stazione, sotto il piano del ferro; il secondo sta a quattro metri e mezzo sottoterra. A detta di alcuni, però, ce ne sarebbe un terzo, più profondo, preesistente alla stazione stessa”.

“Era stato un gruppo di tossici e clochard che dormivano nei sotterranei a scoprirlo per caso anni prima, e da allora ci vivevano come animali selvaggi, senza ubbidire ad alcune autorità o legge, evitando ogni contatto con la gente in superficie. Violenti e feroci, erano disposti a tutto pur di difendere il loro territorio. Al terzo livello si accedeva tramite alcune porte ben nascoste nelle più remote profondità della stazione. La loro ubicazione era ignota, e comunque nessuno avrebbe mai osato varcarle, perché, si mormorava, chi ci aveva provato non era più tornato indietro”.

La protagonista femminile del romanzo, Laura – una persona dotata di poteri speciali che lei definisce “il dono” - ha osato avventurarsi all'esterno della stazione nelle ore buie della sera, ed è scomparsa, come risucchiata entro le viscere sotterranee. Per cercarla e porla in salvo l'ispettore scende lungo le scale che conducono, sempre più in profondità, sotto la stazione. Quello che accade viene raccontato al lettore, pagina dopo pagina, con un lungo percorso fantastico, irrealista, a tratti horror descritto in ogni minimo dettaglio. Si schiudono alla vista vani enormi, vere e proprie piazze, dove si svolgono guerriglie, riti esoterici, cerimonie woodoo con fenomeni di possessione e la minacciosa profezia della sacerdotessa:

“Noi siamo gli invisibili, i figli dell'ombra”, aveva tuonato. “Respinti dal mondo, inghiottiti dalle tenebre, nelle tenebre siamo rinati. Ma il nostro esilio non durerà per sempre: torneremo a camminare in pieno giorno. Coloro che ci hanno privati del sole non sfuggiranno al castigo. Per voi il buio si avvicina, signori della luce, e il buio non perdona”.

Nel romanzo si coglie un indubbio sovraccarico di elementi eterogenei – dalla descrizione realistica del normale ambiente frequentato dai viaggiatori al cliché narrativo dell'azione poliziesca al fantasy più sfrenato



– che tuttavia sono legati nel racconto condotto da De Michelis in modo convinto e appassionato. Il romanzo ha un ritmo incalzante, che sorprende e stordisce, ma riesce a tenere avvinto il lettore fino all'ultima pagina, anche se il filo narrativo si interrompe, più volte, per lasciare spazio a lunghi, dettagliatissimi monologhi in prima persona, che offrono un flash-back psicologico o fanno rivivere un'azione recente da un particolare punto di vista.

Il merito di questo impegno narrativo è quello di aver rivelato le potenzialità insi-

te in un'architettura potente e complessa come la stazione di Milano: una presenza capace di suscitare molteplici emozioni e di stimolare l'invenzione letteraria e artistica.

© Riproduzione riservata

3 - Cerimonia di inaugurazione della nuova Stazione Centrale (di Anonimo, SkyScraperCity, Milano Sparta (<https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=19838366>

4 - Veduta del Magazzini Raccordati sotto il piano del ferro (foto Andrea Salpetre, <https://fondoambiente.it/luoghi/magazzini-raccordati-della-stazione-centrale-di-milano?Idc>).