

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).



Il rapporto fra commercio e logistica nel quadro urbanistico da riformare

di Elena Franco

Questo contributo individua una criticità: il disequilibrio insediativo e di concorrenza fra commercio in sede fissa e logistica a servizio dell'*e-commerce* e lo contestualizza attraverso una lente territoriale e non soltanto economica.

Nel 2020 l'*e-commerce* di prodotto in Italia ha registrato una crescita del +45% raggiungendo una penetrazione sul totale degli acquisti *retail* del 9%. Anche se nel 2021 l'*e-commerce* è tornato a crescere con un ritmo simile a quello precedente alla pandemia, gli acquisti di prodotto sono continuati ad aumentare, seppure con un tasso più contenuto (+18%) rispetto a quello del 2020 e hanno toccato i 30,5 miliardi di euro. Anche gli acquisti di servizi, dopo la forte crisi del 2020, hanno segnato una ripresa (+36%) raggiungendo gli 8,9 miliardi di euro¹.

Nel terzo trimestre del 2021, il mercato degli investimenti immobiliari non residenziali in Italia ha fatto segnare un balzo in avanti del 16% rispetto allo stesso periodo di un anno prima, con la logistica in crescita con 1,5 miliardi di investimento nel 2021 e il settore del *retail* in difficoltà, con un calo del 40% di transazioni nel terzo trimestre rispetto al 2020². La crescita dell'*e-commerce* e i cambiamenti nei comportamenti di acquisto dei consumatori, dunque, sono stati accelerati dalla pandemia da Covid-19 e il consolidamento di questa tendenza sta producendo, dal punto di vista non solo occupazionale, ma anche territoriale, dei disequilibri e delle criticità: nelle aree urbane si acuisce il fenomeno della desertificazione commerciale, i centri e i parchi commerciali, le grandi superfici di vendita entrano in crisi e nel settore degli investimenti immobiliari vige un certo attendismo, i flussi di traffico si modificano e impattano sulle infrastrutture e la qualità

1 Dati osservatorio *e-commerce business to consumer della School of Management* del Politecnico di Milano.

2 Tancredi Cerne, *Logistica batte tutti*, in «Milano Finanza», 30.10.21, pp. 75-76.

The relationship between commerce and logistics in the reform of city planning legislation

by Elena Franco

The impact of consumer behaviour on cities and the territory is now clear. First the location strategies of large-scale distribution organisations have conditioned the shape of cities and of their suburbs and exacted a heavy toll on the landscape. Now the outcome of the so-called "logistic revolution" on the international scale, which has radically changed the relationship between the production and the distribution of goods, has led to new types of territorial organisation and shed light on new problems. The national urban planning framework, with its regional differences, which still lacks the words to describe this phenomenon, does not give public decision-makers the tools to manage this new type of land take. A collective leap in awareness is necessary in order to find sustainable solutions, supported by precise legislation, both on a regional and urban scale, and down to the last mile, to try to implement proximity solutions able to take on issues of digital and environmental transition, resilience and social cohesion. The work highlights several issues to engage with through reforms, with immediate initiatives aimed at reviewing strategic tools and at planning, underlining the need for a national watchdog dedicated to the issue.

Nella pagina a fianco, in alto: LAST MILE, Marco Barbieri, Via per Cantalupo, Origgio (Varese) 2021. In basso a sinistra: LAST MILE, Marco Barbieri, SP11R, Trecate (Novara) 2022 (2). In basso a destra: LAST MILE, Marco Barbieri, Via Vidalengo, Caravaggio (Bergamo) 2022.



1 - LAST MILE, Tangenziale Nord, Romentino (Novara) 2022.

dell'aria, non si arresta il consumo di suolo, si evidenziano nuove necessità per i lavoratori del comparto che non trovano risposta nelle aree di insediamento dei magazzini (residenza, servizi).

La transizione epocale del settore commerciale in essere, spinta dalla digitalizzazione, è uno dei fattori di trasformazione della città e del paesaggio contemporanei. I "paesaggi dell'obsolescenza"³, nati dalle dismissioni commerciali, si accompagnano a nuovi paesaggi della distribuzione funzionali alla logistica: a servizio della produzione, della filiera della GDO e, soprattutto, a servizio dell'e-commerce. Entrambi si caratterizzano per la mancanza di pianificazione e governo delle esternalità negative, in balia degli eventi del mercato e senza consapevolezza e presa di coscienza collettiva del fenomeno.

Questa tendenza è favorita dal fatto che, dal punto di vista normativo, il quadro urbanistico italiano non dispone, allo stato attuale, nemmeno delle parole per descrivere il fenomeno, figuriamoci per normarlo in un'ottica di programmazione⁴. La Legge urbanistica nazionale n. 1150 è, infatti, del 1942 ed è ancora vigente, pur con le successive modifi-

che e integrazioni⁵. Da essa discende, gerarchicamente, l'impianto urbanistico declinato alle scale regionali, che risale alla fine degli anni Settanta del Novecento. Ovviamente la transizione digitale e il più prosaico fenomeno dell'e-commerce risultano avulsi da testi normativi pensati ancor prima persino della nascita e dello sviluppo della Grande Distribuzione Organizzata.

In questo quadro, dunque, allo stato attuale, in Italia, i depositi a servizio dell'e-commerce, risultano essere compatibili, dal punto di vista urbanistico, soprattutto con le zone produttive.

Sebbene, dal punto di vista del mercato e della concorrenza, infatti, tali insediamenti possano essere assimilabili agli insediamenti commerciali - così come normati dal combinato disposto della normativa urbanistica nazionale vigente, così come recepita a livello regionale, e dal D. Lgs. 114/98 e s. m. i. - nessuna Regione ha finora emesso provvedimenti che chiariscano questa questione. Ciò accade anche perché l'atto di acquisto, nel caso di transazioni *on line*, non avviene nel magazzino in cui le merci sono stoccate, bensì presso la sede legale del soggetto venditore.

3 Isabel Claus, *Paysage de l'obsolescence. Les friches commerciales gagnent les périphéries*, in « Déchet, Les carnets du paysage », numero 29, Actes sud, Arles, 2016, pp. 203-216.

4 Paolo Pileri, *100 parole per salvare il suolo. Piccolo dizionario urbanistico-italiano*, Altraeconomia, Milano, 2018.

5 Con il D. M. 441 dell'11.11.2021 il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile ha istituito la Commissione per la riforma della normativa nazionale in materia di pianificazione del territorio, standard urbanistici e in materia di edilizia, dando avvio al processo di riforma.



2 - LAST MILE, Marco Barbieri, SP11R, Trecate (Novara) 2022 (3).

Questi magazzini, dunque - che necessitano non solo di ampie superfici di stoccaggio, ma di altezze interne utili superiori ai normali capannoni industriali, così come di ampie superfici cortilive o *yards* destinate a parcheggio non tanto per gli addetti al magazzino, quanto per i parchi di mezzi a servizio di tali strutture e come infrastrutture fisiche per il *cross docking* - si insediano, spesso, allo stato attuale, in aree produttive individuate, frequentemente, da strumenti urbanistici concepiti prima dell'ascesa di tale fenomeno e pensate in funzione di visioni di sviluppo territoriale ormai superate. Allo stesso modo, anche quando sia necessaria per la loro individuazione una variante urbanistica, non viene mai esplicitata la tipologia di operatore finale che andrà ad occupare gli edifici, non essendo necessario nessun passaggio autorizzativo all'atto di apertura dell'attività. La crescita del comparto della logistica, soprattutto di quella a servizio dell'*e-commerce*, sta avvenendo, dunque, nel nostro Paese, senza alcuna regolamentazione dello stesso che non sia quella del mercato.

Volendo fare un parallelo con gli insediamenti di tipo commerciale, per questi viene richiesta una specifica programmazione che ne definisca - nel pieno rispetto della concorrenza - lo sviluppo rispetto al commercio di vicinato, alle infrastrutture, alle dotazioni di servizi, agli impatti ambientali e sul traffico, individuando per le esternalità negative - anche a livello di area vasta - opportune

compensazioni sia in termini di opere infrastrutturali sia di oneri aggiuntivi, con particolare attenzione alla verifica di impatto ambientale per gli insediamenti di maggiori dimensioni. Le strutture commerciali, inoltre, necessitano, oltre che di un'autorizzazione di tipo edilizio, anche di un'autorizzazione per l'inizio dell'attività. Cosa che non avviene per la logistica a servizio dell'*e-commerce*, privando il decisore pubblico, di fatto, di informazioni circa gli operatori e le tipologie di attività che andranno ad occupare i magazzini a servizio della logistica per l'*e-commerce*, che sono considerati, dunque, degli edifici produttivi a tutti gli effetti.

Il fenomeno è sotto gli occhi di tutti, sebbene non vi sia, a livello nazionale, un osservatorio che lo registri, con specifica attenzione alle questioni urbanistiche e insediative⁶.

La logistica a servizio dell'*e-commerce* necessita di depositi di diverse dimensioni e la diffusione capillare di questa tipologia di strutture caratterizzerà lo sviluppo di questo settore nei prossimi anni, soprattutto in relazione alla crescita del segmento *food*, per il quale sarà necessario avere disponibilità di edifici a

6 Il consumo di suolo per la logistica è comunque all'attenzione del Sistema Nazionale per la Protezione dell'Ambiente nel Rapporto nazionale *Consumo di suolo, dinamiche territoriali e servizi ecosistemici*. <https://www.isprambiente.gov.it/it/attivita/suolo-e-territorio/il-consumo-di-suolo/il-rapporto-snpa-201cconsumo-di-suolo-dinamiche-territoriali-e-servizi-ecosistemici201d>



3 - LAST MILE, Marco Barbieri, Via Marisa Bellisario, Cassina de' Pecchi (Milano) 2022.

temperatura controllata. L'ultimo miglio è la frontiera verso cui si concentreranno gli sforzi degli operatori del settore e, nonostante il forte numero di immobili dismessi, trovare spazi che possano rispondere alle esigenze della logistica dell'ultimo miglio non è sfida semplice. Con la forte domanda odierna, gli spazi disponibili andranno presto in saturazione.

Siamo, in pratica, al centro di una tempesta perfetta, che la pandemia ha ancor più alimentato e che segnerà un cambiamento importante nelle modalità di circolazione delle merci, anche grazie alla visione di sviluppo sottesa al Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza. Gli effetti di questo cambiamento, che viene descritto, in questo momento, soprattutto per le evidenti conseguenze che sta generando sul mercato del lavoro e sulla concorrenza, ha, in realtà, un impatto enorme sulla forma fisica della città e del territorio.

Dal punto di vista normativo e, soprattutto, di pianificazione, questo fenomeno va, non solo osservato e analizzato, ma anche posto al centro del quadro di riforma urbanistico sia a scala nazionale sia a livello regionale.

Gli snodi su cui concentrare l'attenzione per l'individuazione di un quadro normativo rinnovato potrebbero essere:

- l'individuazione di una nuova definizione urbanistica univoca (destinazione d'uso) per gli insediamenti a servizio della logistica a servizio della produzione, a servizio della GDO e a servizio dell'e-commerce, che contempli la loro natura funzionale

all'interno della catena della distribuzione, ma anche la loro dimensione in funzione della rete distributiva. Tale definizione andrebbe poi recepita anche catastalmente. Non solo gli edifici costituiscono infrastrutture a servizio della logistica per l'e-commerce, ma anche gli yards, ovvero i cortili e i parcheggi (anche quando non localizzati nello stesso sito dei magazzini), e come tali vanno normati;

- l'integrazione della logistica a servizio dell'e-commerce nella pianificazione non solo comunale, ma anche sovra locale, con particolare attenzione alla tutela del paesaggio;
- la verifica degli impatti (economici, ambientali, etc.) e individuazione delle esternalità negative e loro mitigazione attraverso misure compensative;
- l'attenzione ai servizi e alle funzioni complementari alla logistica per l'e-commerce (anche il tema delle residenze per gli addetti deve essere oggetto di attenzione, così come quello connesso all'accessibilità dei siti);
- l'integrazione con il sistema infrastrutturale e sua sostenibilità;
- la verifica dell'opportunità di introdurre un'autorizzazione per l'inizio dell'attività di logistica a servizio dell'e-commerce;
- l'attenzione all'ultimo miglio attraverso approfondita osservazione dei mutamenti in atto e adozione di strumenti di governo quali i *Piani per la logistica urbana integrata*.



La riflessione su questi punti nodali rispetto alle carenze dell'attuale quadro urbanistico è importante, non solo perché è chiaro come sia indispensabile poter governare il fenomeno in termini insediativi, cercando di mitigarne il più possibile le esternalità, ma anche in relazione alla concorrenza.

Attualmente, infatti, dal punto di vista territoriale e insediativo, il commercio *on line* gestito soprattutto dalle grandi *dot.com* si trova, nel caso in cui le sue infrastrutture di servizio si insedino in aree urbanistiche a destinazione d'uso produttiva, in una condizione di favore rispetto al commercio tradizionale e alla GDO che vedono, invece, le strutture di vendita a servizio della propria attività localizzarsi in zone urbanistiche a destinazione d'uso commerciale, sottoposte a un regime di tassazione locale e alla corresponsione di oneri di urbanizzazione più sfavorevole che nel caso degli insediamenti produttivi.

Questa criticità non è propria soltanto del nostro Paese. Anche la vicina Francia, ad esempio, sta riflettendo su questa problematica e, dopo alcuni tentativi falliti di equiparare la logistica per l'*e-commerce* al commercio, sta portando avanti, ora, una riflessione interdisciplinare e generale i cui tratti principali sono stati ripresi nel documento di raccomandazioni *Pour un développement durable du commerce en ligne*, del febbraio 2021⁷.

7 <https://www.strategie.gouv.fr/publications/un-developpement-durable-commerce-ligne> (consultato a

Alla luce del fatto che tutti i Paesi europei si trovano, in questo momento, ad affrontare le criticità connesse alla trasformazione epocale del settore commerciale, potrebbe essere utile costituire un osservatorio nazionale sul fenomeno, in relazione con gli altri Paesi europei. In tal senso, inoltre, essendo, come abbiamo visto, quello della logistica, il settore immobiliare maggiormente in crescita in questo momento, una revisione delle norme urbanistiche, ma anche edilizie, relative al comparto, potrebbe anche essere l'occasione per definire alcuni parametri univoci e pubblici ai quali questi insediamenti dovrebbero rapportarsi in termini sia di sostenibilità sia di impatto sociale e di *governance*.

Questa operazione potrebbe arricchire il quadro dei fattori ESG⁸. Pensare questi fattori anche in relazione all'impatto territoriale degli insediamenti legati alla logistica per l'*e-commerce*, e non soltanto relativamente

novembre 2021). Il documento si concentra su alcuni assi di azione per i prossimi anni: migliorare l'equità in materia di fiscalità, di protezione del consumatore e della concorrenza fra le diverse forme di commercio; integrare la logistica nei piani di governo del territorio a scala regionale; migliorare l'impatto ambientale del commercio elettronico e sostenere la digitalizzazione di tutto il comparto commerciale; definire un marchio di qualità per il commercio elettronico.

8 ESG è l'acronimo di *Environmental, Social and Governance* e si riferisce a tre fattori centrali nella misurazione della sostenibilità di un investimento. Questo concetto si è evoluto nei fattori ESG, che oggi sono il caposaldo dell'Investimento sostenibile e responsabile (*Sustainable and Responsible Investing, SRI*).

4 - LAST MILE, Marco Barbieri, Via Carlo Ciceri, Castel San Giovanni (Piacenza) 2022.

agli investimenti *green* nell'edificazione dei singoli edifici, potrebbe essere un ulteriore passo avanti nella ricerca di eticità e sostenibilità dell'investimento, anche dal punto di vista degli equilibri fra le varie forme di commercio e della tutela del paesaggio sia urbano sia territoriale.

La necessità di riformare il quadro urbanistico nazionale e, conseguentemente, di adattare quelli regionali alla contemporaneità è chiaro a tutti. I lavori in tal senso sono in corso e si spera che, presto, potranno convergere in un testo a livello nazionale capace di individuare non soltanto le sfide del nostro tempo, ma anche di governarle ponendo al centro il bene comune rappresentato dal suolo, dal paesaggio e dalla ricchezza delle diversità del nostro Paese.

Come abbiamo visto, in questo particolare momento storico, è necessario superare le settorialità a cui eravamo abituati per riuscire a intercettare davvero le istanze del territorio. L'impianto normativo vigente, dal punto di vista urbanistico, infatti, dal 1942 ad oggi, ha proceduto per superfetazioni e per norme settoriali che, sia a livello nazionale sia a livello regionale, hanno finito per perdere di efficacia, abdicando a una visione generale in cui leggere i fenomeni di trasformazione del territorio.

Il nuovo rapporto fra commercio e logistica, dunque, che abbiamo visto presentare delle criticità e non essere compreso da questo quadro di norme è una delle contraddizioni più stridenti della contemporaneità.

Commercio fisico e commercio *on line* sono la stessa funzione rispetto al territorio, ma le infrastrutture a loro servizio vengono ricondotte a pratiche e a norme diverse, nella maggior parte dei casi. Inoltre, dal punto di vista territoriale, essendo il commercio di competenza delle Regioni, ci ritroviamo un quadro mutevole a seconda della località in cui gli insediamenti vanno a localizzarsi.

Qualche iniziale riflessione per governare questo fenomeno insediativo è stata fatta a livello regionale⁹, sebbene gli iter normativi relativi siano ancora in corso. Il Piano Terri-

toriale Metropolitano per la Città Metropolitana di Milano¹⁰, al centro della cosiddetta Regione Logistica Milanese¹¹, rappresenta in tal senso un primo caso di interesse: ha esplicitato il concetto di logistica "*anche a supporto del commercio*" e ha inserito alcune misure nell'art. 29 delle Norme tecniche suo Piano Territoriale, stabilendo che gli insediamenti debbano essere localizzati prioritariamente in ambiti di rigenerazione urbana e territoriale, ponendo delle limitazioni per gli edifici superiori a 25.000 mq e per quelli di superficie compresa fra i 10.000 mq e i 25.000 mq, inserendo alcuni elementi relativi all'impatto sulla viabilità e demandando approfondimenti in tema di compatibilità alla successiva approvazione della Strategia Tematico-Territoriale Metropolitana per l'innovazione degli spazi della produzione, dei servizi e della distribuzione.

Nei piani territoriali a livello regionale o di Città Metropolitane, dunque, è possibile inserire tutta una serie di norme che incoraggino gli insediamenti della logistica per l'*e-commerce* a collocarsi in aree già urbanizzate, senza ulteriore consumo di suolo, oppure che, con funzione programmatica, orientino gli insediamenti a localizzarsi in ambiti dedicati alla logistica, individuati a scala di area vasta, soprattutto per i depositi di maggior dimensione. Anche il quadro dei piani paesaggistici, ove presenti, alla luce delle criticità emerse dalla crescita incontrollata del settore, può essere un'occasione in cui provare a ragionare non solo sull'opportunità o meno di insediare in un territorio aree che possano accogliere depositi della logistica, ma anche per entrare nel merito della qualità architettonica minima necessaria, del rapporto con il paesaggio e con l'edificato preesistente.

Le esternalità negative generate da questo tipo di insediamento possono, inoltre, essere valutate in sede di Verifica di Impatto Ambientale andando a rivedere le tipologie di iniziative per le quali tale verifica viene richiesta e introducendo, se del caso, nuove specifiche pensate *ad hoc* per questo fenomeno emergente. Anche verifiche relative ai flussi di traffico generati da questo tipo di insediamento possono trovare corrispondenza nella normativa di scala territoriale.

9 In Regione Lombardia è stato presentato il PDL 184 del 13.07.2021, contenente la proposta di modifica della normativa urbanistica regionale, dal titolo "*Disposizioni straordinarie per gli insediamenti logistici. Introduzione dell'articolo 98 ter nella l.r. 12/2005 (legge per il governo del territorio)*". In Regione Piemonte, nella bozza di disegno di legge regionale "*Disposizioni per il governo sostenibile e la valorizzazione del territorio*" per la rivisitazione della L. U. R. n. 56/77 e s.m.i. si parla per la prima volta di "insediamenti logistici riconducibili all'attività commerciale".

10 https://cittametropolitana.mi.it/PTM/iter/PTM_vigente/index.html (consultato nel dicembre 2021).

11 Fabrizio Dallari, Sergio Curi (a cura di), *Regional Logistics Performance. Regione Logistica Milanese e l'Europa a confronto*, Camera di Commercio di Milano Monza Brianza Lodi, Milano, 2020.

Infine, oltre agli strumenti normativi, esiste anche la possibilità di utilizzare strumenti di tipo strategico di area vasta che, su base negoziale prima ancora che normativa, fotografano la situazione in cui si trovano i nostri territori in questo momento, facendosi interpreti di una volontà, questa volta condivisa, di sviluppo territoriale sostenibile e, soprattutto, che tenga conto di tutte le interrelazioni fra commercio e altre funzioni della città e del territorio.

Portando il ragionamento a una scala più minuta e volendo considerare il Comune quale ambito di intervento, le iniziative da intraprendere nell'immediato riguardano soprattutto una revisione delle zone urbanistiche a destinazione commerciale e produttiva, secondo il quadro normativo vigente che, seppur inadeguato, offre comunque margini per inserire dei correttivi, nell'attesa che si definisca il quadro di riforme necessarie.

© Riproduzione riservata

Bibliografia

- ASVIS - Alleanza Italiana per lo Sviluppo Sostenibile (2021), *Il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza. #Next-generationItalia e lo sviluppo sostenibile*, 25 maggio.
- ASVIS - Alleanza Italiana per lo Sviluppo Sostenibile (2022), position paper *La city logistic*, febbraio.
- Cavoto G. (2014), *Demalling. Una risposta alla dismissione commerciale*, Maggioli Editore, Santarcangelo di Romagna (RN).
- Cerne T. (2021), "Logistica batte tutti", *Milano Finanza*, 30.10, pp. 75-76.
- Claus I. (2016), "Paysage de l'obsolescence. Les friches commerciales gagnent les périphéries", *Déchet, Les carnets du paysage*, numero 29, Actes sud, Arles, pp. 203-216.
- Città metropolitana di Milano (2021), *Piano Territoriale Metropolitan per la Città metropolitana di Milano*, approvato con Delibera di Consiglio Metropolitan n. 16 dell'11.05.21, pubblicazione dell'avviso di definitiva approvazione BURL - Serie Avvisi e Concorsi n. 40 del 6/10/21.
- Curi S., Dallari F. (a cura di) (2020), *Regional Logistics Performance. Regione Logistica Milanese e l'Europa a confronto*, Camera di Commercio di Milano Monza Brianza Lodi, Milano.
- Franco E. (2016), "Così l'e-commerce senza governance ipotoca il paesaggio", *Il Giornale dell'Architettura*, 20.06.
- Franco E. (2021), "La logistica dell'ultimo miglio, nuovo orizzonte della prossimità", *Il Giornale dell'Architettura*, 29.04.
- Franco E., *Commercio e logistica. Criticità e sfide per il governo del territorio*, Maggioli editore, Santarcangelo di Romagna (RN), 2022
- Franco E. (2022), "La logistica a servizio dell'e-commerce fra istanze di sviluppo legate al PNRR e necessità di governo in un quadro urbanistico da riformare", *Dinamiche Territoriali*, 16.02.
- Franco E., Fregolent L., Tamini L. (2022), "PNRR e sviluppo locale: approcci e prospettive", *Dinamiche Territoriali*, 16.02.
- Franco E., Tamini L., Zanderighi L. (a cura di) (2020), *Commercio e Distretti: un patto per lo sviluppo*, Maggioli editore, Santarcangelo di Romagna (RN).
- Governo francese, ministère de l'Économie, des finances et de la relance, Conseil Général de l'environnement et du développement durable (2021), Rapporto *Pour un développement durable du commerce en ligne*, febbraio.
- Governo italiano, Ministero delle Infrastrutture (2020), Position paper *La logistica urbana in una visione integrata*, dicembre.
- Governo italiano, Presidenza del Consiglio dei Ministri (2021), *PNRR - Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza*, 30.04.
- Groupe La Poste (2019), *La logistique urbaine au service de la ville durable*.
- Munafò M. (a cura di) (2021), *Consumo di suolo, dinamiche territoriali e servizi ecosistemici. Edizione 2021*, Report SNPA 22/21.
- Pileri P. (2018), *100 parole per salvare il suolo. Piccolo dizionario urbanistico-italiano*, Altraeconomia, Milano.
- Regione Lombardia (2017), *Linee guida regionali a sostegno della logistica urbana e strumenti funzionali alla loro applicazione*.
- Regione Lombardia (2021), Progetto di Legge 184 del 13.07.2021 *Disposizioni straordinarie per gli insediamenti logistici. Introduzione dell'articolo 98 ter nella l.r. 12/2005 (legge per il governo del territorio)*.
- Regione Piemonte (2021), *Bozze disegno di legge Disposizioni per il governo sostenibile e la valorizzazione del territorio per la rivisitazione della L. U. R. n. 56/77 e s.m.i*
- Tamini L. (2011), *Il progetto di centralità. La regolazione urbanistica degli aggregati commerciali*, Maggioli, Sant'Arcangelo di Romagna (RN).
- Tamini L. (2016), "Commercio e città: temi e scenari evolutivi", *UDM Urban Design Magazine*, 2016, pp. 19-27.
- Tamini L. (2022), "PNRR, riforme e tutela della concorrenza", *Dinamiche Territoriali*, 16.02.
- Tamini L., Zanderighi L. (2018), *Dismissioni commerciali e resilienza. Nuove politiche di rigenerazione urbana*, Egea, Milano.
- Zanderighi L. (2004), *Commercio urbano e nuovi strumenti di governance*, Il Sole 24 ore, Milano.