

Catene/Chains



XI Edizione Oltre La Globalizzazione

MEMORIE GEOGRAFICHE
nuova serie / n. 21 / 2022



MEMORIE GEOGRAFICHE

Giornata di studio della Società di Studi Geografici
Napoli, 10 dicembre 2021

Catene/Chains

a cura di

Fabio Amato, Vittorio Amato, Stefano de Falco,
Daniela La Foresta, Lucia Simonetti



Catene/Chains è un volume delle Memorie Geografiche
della Società di Studi Geografici

<http://www.societastudigeografici.it>

ISBN 978-88-94690118

Numero monografico delle Memorie Geografiche della Società di Studi Geografici
(<http://www.societastudigeografici.it>)

Certificazione scientifica delle Opere

Le proposte dei contributi pubblicati in questo volume sono state oggetto di un processo di valutazione e di selezione a cura del Comitato scientifico e degli organizzatori delle sessioni della Giornata di studio della Società di Studi Geografici

Comitato scientifico:

Fabio Amato (SSG e Università L'Orientale di Napoli), Vittorio Amato (Università Federico II di Napoli), Cristina Capineri (SSG e Università di Siena), Domenico de Vincenzo (SSG e Università di Cassino), Egidio Dansero (SSG e Università di Torino), Stefano de Falco (Università Federico II di Napoli), Francesco Dini (SSG e Università di Firenze), Michela Lazzeroni (SSG e Università di Pisa), Mirella Loda (SSG e Università di Firenze), Monica Meini (SSG e Università del Molise), Andrea Pase (SSG e Università di Padova), Filippo Randelli (SSG e Università di Firenze), Lucia Simonetti (Università Federico II di Napoli), Bruno Vecchio (SSG e Università di Firenze)

La valutazione e la selezione dei singoli abstract è stata gestita dal Comitato scientifico e dai coordinatori di sessione, che i curatori ringraziano per aver discusso con gli autori contenuto e forma dei rispettivi articoli e infine per aver operato affinché questi ultimi siano coerenti con le norme editoriali previste.



Creative Commons Attribuzione – Condividi allo stesso modo 4.0 Internazionale

Immagine di copertina: Carlo de Luca

© 2022 Società di Studi Geografici
Via San Gallo, 10
50129 - Firenze

SESSIONE 1

*I PAESAGGI OPERAZIONALI IN ITALIA.
STRATEGIE SPAZIALI E
GEOGRAFIE MOBILI*

BERTRANDO BONFANTINI*, MARIO PARIS*, ERICA VENTURA**

BULIMIA LOGISTICA E OPZIONI D'ORGANIZZAZIONE TERRITORIALE. NOTE SULLA COSTRUZIONE DI UN PAESAGGIO OPERAZIONALE

1. IL CASO DELLE ZONE LOGISTICHE SEMPLIFICATE. – L'orizzonte dei "paesaggi operazionali" ripropone la dialettica tra le logiche e sinergie di sistema per l'efficienza economica di produzione, approvvigionamento, distribuzione delle merci – secondo le relazioni funzionali intercorrenti *nello spazio* tra localizzazioni industriali, logistica, infrastrutture e trasporti – e, d'altra parte, le conseguenze da tutto questo implicate *nel territorio*, con effetti e impatti anche di radicale trasformazione e, talvolta, trasfigurazione urbanistica dei luoghi coinvolti.

L'evoluzione recente delle pratiche di consumo e produzione, anche per effetto dell'emergenza pandemica, si è tradotta in molti casi in un incremento di domanda di servizi logistici e di spazi dedicati. L'approccio emergente sviluppato dagli operatori nella localizzazione è ambivalente: da un lato, la concentrazione in piattaforme lungo gli assi e i corridoi infrastrutturali, dall'altro, il presidio delle aree più densamente insediate per garantire il più veloce trasferimento dei beni a destinazione (fasi di consegna agli utenti finali, definite "di ultimo miglio" o B2C), così come anche il diretto supporto degli ambiti produttivi ("Business to Business" o B2B).

In Italia, le pressioni generate dalle aziende del settore – che oggi manifestano l'intenzione di investire ingenti capitali, promettendo benefici economici e occupazionali in territori talora periferici ma strategicamente situati, a patto di una "semplificazione" delle condizioni e operazioni di sviluppo – non hanno ancora trovato una risposta univoca da parte del governo nazionale. Le Regioni hanno assunto atteggiamenti diversificati. Non sempre queste sollecitazioni si inquadrano in una visione territoriale sovralocale, con istanze settoriali di filiera e di crescita economica che stentano a trovare coerenza con quelle del governo del territorio e di uno sviluppo sostenibile.

Alla scala locale i rischi sono generati da pressioni le quali, oltre a ignorare uno sguardo propriamente "territoriale" e gli impatti di contesto che ne derivano, trascurano le logiche di rete necessarie per argomentare in modo ragionevole e verosimile l'efficienza e la sostenibilità (anche solo economica) delle trasformazioni. Una frizione (Rodrigue, 2012) che si traduce in una pervasiva moltiplicazione di localizzazioni presso assi e nodi, ma anche in operazioni speculative in completa contraddizione con le istanze di contenimento del consumo di suolo, di promozione delle condizioni di abitabilità e qualità insediativa dei contesti, di rigenerazione dei tessuti urbani e delle filiere produttive esistenti espresse dai territori stessi e, più in generale, costituenti oggi indirizzo imprescindibile delle politiche urbanistico-territoriali.

Sullo sfondo di queste considerazioni e preoccupazioni questo contributo, con un atteggiamento quasi cronachistico – riordinando, cioè, gli eventi e i documenti che ne hanno contraddistinto l'emergere –, si concentra sul caso delle Zone Logistiche Semplificate (ZLS) ex DPCM 12/2018, con specifico riferimento al loro prendere corpo e forma nella Regione Emilia-Romagna.

2. LOGISTICA E TERRITORIO: UNA NOTA. – Prima di affrontare la prospettiva aperta dalle ZLS, una riflessione sul ruolo territoriale della logistica non può, tuttavia, prescindere da alcune considerazioni più generali e introduttive sulla rilevanza che questa ha assunto negli ultimi anni per l'economia e l'industria.

Si tratta di un settore profondamente mutato, di pari passo con cambiamenti sociali, culturali e tecnologici (fra tutti, la diffusione dell'*e-commerce*) che hanno alterato le pratiche di produzione e consumo dei paesi occidentali. Dinamiche globali (pandemia, costo delle materie prime e innalzamento del costo dei combustibili fossili, ecc.) hanno ulteriormente influito e stimolato la trasformazione del settore, con un conseguente riverbero sul territorio delle pressioni derivanti dalla sua crescita.

La ricerca più recente ha evidenziato che l'attenzione ai temi della logistica non è solamente dovuta all'aumento dei volumi di merci movimentati, ma anche all'importanza di questo settore per il tessuto economico in generale, e al suo ruolo di connettivo nella trasformazione delle filiere produttive (Salorini, 2022). La logistica si è evoluta rapidamente, da semplice funzione di movimentazione e stoccaggio delle merci a fattore strategico



per la crescita e competitività di mercati, aziende e territori in relazione diretta alle esigenze dei consumatori finali (personalizzazione del prodotto, ricerca e garanzia di elevati livelli di qualità, rapidità e riduzione o azzeramento dei costi di consegna). Di conseguenza, negli ultimi anni, si è assistito a un aumento della domanda di spazi per la logistica localizzati e articolati per poter rispondere alle nuove esigenze degli operatori (Freight Leaders Council, 2017). Questi spazi non solo devono essere più numerosi e mediamente di dimensioni maggiori rispetto ai magazzini tradizionali ma devono anche essere: a) meglio connessi al sistema infrastrutturale, a servizio delle realtà produttive ma anche degli spazi urbani dove risiedono i consumatori; b) realizzati per poter movimentare beni e prodotti per i quali sia necessario prevedere trattamenti speciali (ad esempio, catene del freddo per i beni alimentari freschi, ambienti asettici per prodotti farmaceutici, strutture adeguate per il trattamento di articoli voluminosi, requisiti di sicurezza per le merci pericolose, gestione robotizzata del magazzino, allestimento meccanizzato per le spedizioni); c) supportati da spazi di lavorazione, dove poter realizzare interventi sui beni (gestione resi, ricondizionamento prodotti restituiti) e da spazi per funzioni terziarie, dove gestire la rete dei corrieri e organizzare la consegna al cliente finale.

Di conseguenza, la crescente domanda ha portato a una progressiva maturazione del mercato e saturazione dell'offerta di localizzazioni logistiche già presenti sui nodi della mobilità e lungo gli assi viari principali, determinando pressioni crescenti sullo stock edilizio esistente con destinazioni d'uso compatibili (magazzini e depositi, aree produttive, artigianali e industriali) e sollecitando la ricerca di nuove opportunità insediative.

Da un buon posizionamento nel territorio dipendono indubbi vantaggi competitivi per gli operatori. Una maggiore efficienza del servizio che si traduce in minori costi di trasporto, una migliore connessione con la rete sovralocale di movimentazione delle merci – che comprende interporti, terminal intermodali, infrastrutture di immagazzinaggio e movimentazione e piattaforme di distribuzione urbana (McKinnon, 2009) – e una riduzione nei tempi di consegna. Questi aspetti introducono nel sistema di valutazione degli investitori immobiliari la dimensione locale, dalla quale deriva la possibilità di realizzare strutture efficienti e strategicamente localizzate, così da soddisfare le esigenze degli operatori della movimentazione (corrieri).

Si deve considerare che, in parallelo con la crescita di queste pressioni, mutano le condizioni entro cui si determinano le opportunità localizzative per gli operatori. Si riscontra infatti una rinnovata attenzione da parte dei decisori pubblici al tema del consumo di suolo, alla razionalizzazione delle spese per nuove infrastrutture viarie e ferroviarie e al governo dei processi localizzativi di queste funzioni – e *policy* come le ZLS ne sono un esempio – al fine di evitare quello che è stato definito lo “sprawl logistico” (Aljohani e Thompson, 2016). Inoltre, si impone il tema della compatibilità delle operazioni immobiliari e di un controllo dei loro impatti su ambiente, paesaggio, traffico e mercato del lavoro.

Tutti questi fattori da un lato limitano la disponibilità di nuove opportunità insediative a basso costo, con un conseguente aumento dei canoni e delle spese di realizzazione per l'insediamento. Dall'altro, incidono sulle scelte degli operatori del settore e sul loro atteggiamento, che diviene progressivamente più aggressivo, e dal quale deriva un aumento dei rischi speculativi, di sovradimensionamento degli insediamenti e moltiplicazione di un'offerta di spazi poco compatibili con il contesto e il sistema delle reti a supporto.

3. DALLE ZES ALLE ZLS. – Il “Decreto Mezzogiorno” n. 91/2017 (DL 20 giugno 2017, n. 91, “Disposizioni urgenti per la crescita economica nel Mezzogiorno”, convertito con modifiche con la Legge n. 123/2017) istituisce le Zone Economiche Speciali, disciplinandone agli articoli 4 e 5 procedure, condizioni e modalità.

Le ZES – formate per decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, sulla base di proposte delle Regioni interessate corredate da un piano di sviluppo strategico – sono finalizzate alla “creazione di condizioni favorevoli, in termini economici, finanziari e amministrativi, che consentano lo sviluppo, in alcune aree del Paese, delle imprese già operanti, nonché l'insediamento di nuove imprese”. Si intende per Zona Economica Speciale “una zona geografica delimitata e chiaramente identificata, costituita anche da aree non territorialmente adiacenti purché presentino un nesso economico funzionale, e che comprenda almeno un'area portuale con le caratteristiche stabilite dal regolamento (UE) n. 1315 dell'11 dicembre 2013 del Parlamento europeo e del Consiglio” (art. 4, c. 2).

L'articolo 5 (“Benefici fiscali e semplificazione”) definisce le agevolazioni che accompagnano l'istituzione delle ZES: procedure semplificate e regimi procedurali speciali ne costituiscono strumenti privilegiati per accelerazioni di metodo. Vi si affiancano altresì agevolazioni sul credito d'imposta, col vincolo per le imprese beneficiarie di mantenere la loro attività nell'area della ZES per la durata di un lustro, pena la revoca dei benefici concessi e goduti.

Pochi mesi più tardi, dopo le ZES, la Finanziaria 2018 (Legge 27 dicembre 2017, n. 205, “Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2018 e bilancio pluriennale per il triennio 2018-2020”) introduce anche le Zone Logistiche Semplificate (ZLS) come strumento di sviluppo per le regioni.

Al comma 61 dell'articolo 1 si legge che "Al fine di favorire la creazione di condizioni favorevoli allo sviluppo di nuovi investimenti nelle aree portuali delle regioni in cui non si applicano gli articoli 4 e 5 [istitutivi delle ZES] del decreto-legge 20 giugno 2017, n. 91 [...] è prevista l'istituzione della Zona logistica semplificata". Il comma 62, ne precisa le possibilità, nel numero massimo di una "all'interno delle regioni in cui sia presente almeno un'area portuale, avente le caratteristiche previste dal regolamento europeo n. 1315/2013 [...], o un'Autorità di sistema portuale [...]". Anche per le ZLS si prescrive che esse "siano istituite con Decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, da adottare su proposta del Ministro per la coesione territoriale e il Mezzogiorno, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, su proposta della regione interessata, per una durata massima di sette anni, rinnovabile fino a un massimo di ulteriori sette anni" (art. 1, c. 63).

Come le ZES, anche le ZLS si costituiscono dunque quali zone trainanti l'economia della regione che le ospita, aree in cui il sistema infrastrutturale supporta una strategia di sviluppo del tessuto economico, e le imprese ivi localizzate godono di agevolazioni economiche e semplificazioni procedurali. A livello nazionale, se considerate in una prospettiva d'insieme, le ZLS insieme con le ZES dovrebbero individuare aree motore dello sviluppo, catalizzatrici di piccole, medie e grandi imprese interconnesse in un sistema infrastrutturale integrato operante alla scala europea.

4. EMILIA-ROMAGNA: LA ZLS, IL PORTO DI RAVENNA, IL PRIT. – Nel Piano Operativo Triennale 2021-2024 dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centro Settentrionale – Porto di Ravenna (approvato con delibera n. 11 dal Comitato di Gestione del 24.06.2021), al paragrafo "Determinazione della ZLS, con eventuale istituzione di una Zona franca doganale interclusa (ZFDI), e successiva gestione" si trova esplicitata la sintesi che segue (Porto di Ravenna, 2021, p. 70):

Il Piano Regionale Integrato dei Trasporti [...], adottato nell'ottobre 2019 per il quinquennio 2021-2025 (PRIT 2025) [...], promuove l'individuazione di una Zona Logistica Semplificata [...] per la quale l'AdSP [Autorità del Sistema Portuale] MACS [Mare Adriatico Centro Settentrionale] rappresenta l'attore di riferimento nelle fasi di realizzazione e successiva gestione, riconoscendo al Porto di Ravenna il ruolo di 'Fulcro della logistica nazionale e centroeuropea'. La Regione Emilia Romagna, con Deliberazione dell'Assemblea Legislativa n. 185 del 19.12.2018, ha dato l'avvio all'iter di istituzione della 'Zona Logistica Semplificata-ZLS Emilia Romagna', che vede nel Porto di Ravenna il sistema portuale di riferimento per distretti produttivi, aree, piattaforme logistiche e nodi intermodali ad esso economicamente e/o funzionalmente connessi, al fine di favorire la creazione di condizioni favorevoli in termini economici, finanziari e amministrativi, che consenta al proprio interno, lo sviluppo delle imprese già operanti nonché l'insediamento di nuove imprese.

In quello stesso passaggio del Piano Operativo del Porto di Ravenna si richiama come nel 2020 si sia conclusa la fase istruttoria, con il confronto tra AdSP e Regione per l'individuazione delle aree da ricomprendere all'interno della ZLS (tutto l'ambito portuale e aree appartenenti a 18 comuni funzionalmente connesse al porto) e come entro il 2021 si prevedesse da parte della Regione la definizione e trasmissione alla Presidenza del Consiglio dei Ministri del Piano di Sviluppo Strategico della ZLS, per la sua approvazione e conseguente implementazione.

Per parte sua, nel promuovere la formazione della ZLS regionale, il Piano Regionale Integrato dei Trasporti "PRIT 2025" negli "Obiettivi e azioni di piano" (RER, 2021, Relazione tecnica, pp. 172-173) aveva ribadito "le politiche regionali che individuano il Porto di Ravenna come principale porto e nodo logistico", con "l'assunzione di un ruolo regionale sempre più cruciale nella logistica nazionale", e descritto la Regione Emilia-Romagna stessa come piattaforma logistica integrata, oggetto di azioni di potenziamento e razionalizzazione (cfr. Carta D, Sistema logistico).

Sulle dorsali della rete infrastrutturale regionale si localizzano i principali centri di interscambio, i caselli autostradali, le stazioni ferroviarie, gli aeroporti, e i poli logistici intermodali, di cui il Porto di Ravenna rappresenta il più importante. È una rete infrastrutturale che si costituisce come *elemento ordinatore* del territorio regionale, attorno al quale localizzare i nodi logistici affinché sia garantita un'accessibilità capillare e al contempo diretta con i più alti livelli sovralocali. Tuttavia, nel promuovere il binomio accessibilità/localizzazione delle attività produttive, si intende avversare processi diffusivi che possano ingenerare diseconomie esterne. L'indicazione è di promuovere insediamenti produttivi razionalmente disposti nel territorio, privilegiando l'aggregazione di imprese appartenenti alle stesse filiere, in connessione alla rete infrastrutturale. Si persegue un approccio plurale che attivi, da un lato, politiche d'integrazione di aree produttive e imprese con i nodi della piattaforma logistica regionale, evitandone la dispersione, e promuova, dall'altro, un approccio pianificatorio capace di raccogliere le indicazioni del PRIT con specifica attenzione alle ricadute spaziali locali.

5. EMILIA-ROMAGNA: IL PERCORSO DI FORMAZIONE DELLA ZLS. – Il sito della Regione Emilia-Romagna l'11 novembre 2020 pubblica la notizia “Logistica: incentivi e sgravi fiscali, nasce la nuova Zona semplificata dell'Emilia-Romagna” (RER, 2020a). L'occhiello dell'articolo annuncia “Identificati distretti produttivi, aree, piattaforme logistiche e nodi intermodali” e riporta il virgolettato con cui l'assessore regionale alle Infrastrutture, Andrea Corsini descrive la ZLS come “Grande opportunità di crescita che mette al centro il Porto di Ravenna”. La ZLS è descritta come “un progetto speciale, unitario e strategico, per la movimentazione delle merci in Emilia-Romagna”, capace di porre in relazione infrastrutture viarie e ferroviarie e aree produttive commerciali con il porto.

La notizia informa che quel giorno medesimo giorno, in un primo incontro in video-conferenza, l'assessore Corsini ha illustrato il Piano di sviluppo strategico per l'istituzione della zona logistica “ai rappresentanti delle province e ai sindaci dei comuni i cui territori – dopo un'analisi condotta dai tecnici dell'assessorato regionale – presentano le caratteristiche funzionali, economiche e urbanistiche per rientrare nel perimetro di interesse del progetto”. Si prevede inoltre “l'istituzione di un Comitato di indirizzo con funzioni di supporto per promozione, investimenti, monitoraggio e collegamento con le strutture regionali”.

A quel momento i contorni della proposta di ZLS in formazione corrispondono a 9 nodi intermodali (porto di Ravenna, Terminal Intermodale di Piacenza, Interporto di Parma, Terminal di Rubiera, Scalo di Marzaglia, Scalo di Dinazzano, Interporto di Bologna, Lugo Terminal, Scalo ferroviario Villa Selva) e 12 aree produttive, in relazione a 8 province (Bologna, Ferrara, Forlì-Cesena, Modena, Parma, Piacenza, Ravenna, Reggio-Emilia) e 18 comuni (Argelato, Bagnacavallo, Bentivoglio, Casalgrande, Cesena, Conselice, Cotignola, Lugo, Faenza, Fontevivo, Forlì, Forlimpopoli, Modena, Ostellato, Piacenza, Ravenna, Rubiera, San Giorgio di Piano).

La Regione Emilia-Romagna – in attuazione delle disposizioni del DPCM 12/2018 – ha assegnato alla ZLS un'estensione massima di 4.903 ha (come definita nell'Allegato 1), individuando in prima istanza due tipi di aree in essa ricomprese: a) una prima tipologia prioritaria consiste nel Porto di Ravenna stesso e nei nodi intermodali regionali, per totali 9 insediamenti (come sopra riportati) e un'estensione di 2.379 ha; b) un secondo sistema di localizzazioni coinvolge aree produttive e commerciali economicamente e funzionalmente connesse all'insediamento portuale, per un complesso di 12 insediamenti ulteriori e un'estensione di 1.598 ha. Questi due tipi di ambiti preliminarmente definiti hanno così riguardato 3.977 ettari pari all'81% della massima superficie destinabile alla ZLS, lasciando spazio a un'implementazione per un massimo di 926 aggiuntivi. Nella logica propria del Patto per il Lavoro e per il Clima (RER, 2020b), che ne ispira l'azione programmatica, la Regione ha affidato questo compito al coinvolgimento dei territori e degli *stakeholder* interessati, e a un successivo processo di valutazione delle proposte emergenti. Ad esempio, nel contesto dell'Unione di Comuni della Bassa Reggiana, sulla base di questa opportunità, i Comuni di Brescello, Guastalla e Reggiolo con il concorso di Unindustria Reggio Emilia hanno avanzato un proprio “Dossier di candidatura delle Aree produttive della Pianura reggiana al Piano di sviluppo strategico per le Zone logistiche semplificate della Regione Emilia Romagna” (s.d.). Nel dossier si fa riferimento ai sistemi d'aree di Reggiolo (164,5 ha) e di Guastalla (123 ha), rispettivamente sul nodo autostradale del Brennero (A22) e presso lo Scalo ferroviario sulla linea Parma-Suzzara-Ferrara (aree rispetto alle quali si dichiara una valutazione regionale favorevole preliminarmente acquisita), cui si aggiunge per il comune di Brescello “l'opportunità di realizzare uno scalo ferroviario” ulteriore, per un'estensione di 68 ha (di cui 21 da riservarsi allo sviluppo dello scalo stesso).

6. EMILIA-ROMAGNA: LA DEFINIZIONE FINALE DELLA ZLS, E ALCUNE CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE. – Una successiva notizia del 21 ottobre 2021, pubblicata dall'Agenzia di informazione Ferrovie, Trasporto Locale e Logistica (FerPress, 2021) consente di seguire l'evoluzione che la definizione della ZLS ha avuto nell'anno intercorso dalla prima proposta. In particolare, annuncia che quello stesso giorno la Giunta ha presentato

alle commissioni Territorio, Ambiente e Mobilità, presieduta da Stefano Caliandro, e Politiche Economiche, presieduta da Manuela Rontini, la proposta di istituzione della Zona Logistica Semplificata [...] insieme al correlato Piano di Sviluppo Strategico. [...] Per l'Assessore a mobilità e trasporti, infrastrutture, turismo e commercio Andrea Corsini, che [...] ha proceduto all'illustrazione, “il Piano [...] si inserisce all'interno delle strategie di sviluppo territoriale promosse dalla Giunta regionale in ambito di promozione, innovazione, internazionalizzazione, sostenibilità e tutela dell'ambiente che sono anche i pilastri su cui poggia anche il nuovo Patto per il Lavoro e per il Clima. [...] La politica ZLS-ER [...] è espressione della necessità di una visione integrata per il trasporto e la logistica delle merci: una strategia di sviluppo in cui gli attori pubblici sono chiamati a coordinare interventi di politica industriale, di urbanistica e di uso del territorio con le politiche dei trasporti”.

La ZLS regionale, definitivamente configurata, ricomprende ora, oltre al porto di Ravenna e le aree prossime ad esso, quelle tra Bagnacavallo, Lugo, Conselice e Faenza e, quindi, le altre romagnole (Forlì, Forlimpopoli, Cesena, Rimini e Misano Adriatico); le zone del ferrarese (Argenta, Bondeno, Codigoro, Ferrara e Ostellato); quelle emiliane di Imola, Modena, Mirandola, Concordia sul Secchia e le due zone reggiane di Reggiolo e Guastalla. Vi si aggiungono le aree di grande importanza strutturale quali l'Interporto di Bologna, lo scalo ferroviario di Bondeno, gli scali merci di Marzaglia, Dinazzano e Rubiera, lo scalo merci di Guastalla, l'interporto di Parma e l'*hub* ferroviario di Piacenza. (Con riferimento all'Unione di Comuni della Bassa Reggiana, e alla proposta di inclusione sopra sommariamente richiamata, va rilevato in questo ultimo aggiornamento l'inserimento di Reggiolo e Guastalla, come peraltro già preannunciato, mentre non vi figurano le aree di Brescello, pure oggetto della richiesta d'integrazione.) In totale, la ZLS si costituisce per il 60% di nodi intermodali e aree logistiche, per il restante 40% di aree produttive.

Un importante aspetto circa i criteri orientativi nella definizione della ZLS è la sua caratterizzazione in ragione di alcuni selezionati comparti produttivi cui indirizzarne l'azione di supporto: "Sulle categorie produttive enucleate – specifica ancora l'Assessore alle infrastrutture – sono state scelte 8 categorie (agroalimentare, tessile/abbigliamento, legno e mobili, ceramica, chimica, farmaceutica, biomedicale e meccanica) che rappresentano il 10% delle imprese regionali e il 25% di occupati totali, ma soprattutto che interessano il 93% dell'import e il 96% dell'export regionale".

Il punto fermo, nella costituzione della ZLS della Emilia-Romagna, è infine sancito dalla Deliberazione dell'Assemblea Legislativa della Regione Emilia-Romagna 2 febbraio 2022, n. 70 (Burer, 2022), che approva definitivamente la Proposta di ZLS da sottoporsi alla validazione centrale. La corposa relazione (di 311 pagine) e le tavole ad essa allegate (1. Comuni inclusi nella ZLS-ER; 2. Aree produttive e nodi intermodali della ZLS Emilia-Romagna; 3A-B-C. Focus su aree produttive della ZLS Emilia-Romagna) descrivono analiticamente la composizione e consistenza della Zona logistica semplificata (v. capitolo 7, paragrafi 1, 2, 3): 12 nodi intermodali e 25 aree produttive, col coinvolgimento di 28 comuni e di tutte le 9 province della regione, per una superficie complessiva di 4563 ha pari al 93% dell'estensione massima candidabile.

L'intera vicenda sollecita numerosi spunti di riflessione tra i quali, perlomeno, i seguenti, cui si ha modo qui solo accennare conclusivamente.

Innanzitutto, la ZLS-ER può descriversi e osservarsi come una sorta di esperimento di costruzione di un "paesaggio operativo", intendendo quest'ultimo come manifestazione che comporta di riconcettualizzare l'urbanizzazione oltre il mero fatto urbano – la città – ricomprendendovi a pieno titolo il processo di trasformazione "senza sosta [de]gli spazi non cittadini in zone di infrastrutture industriali ad alta densità e di larga scala – *paesaggi operazionali*", appunto (Brenner, 2016, p. 169). Allora, detto un po' schematicamente, per i "designer", "mobilitando la loro capacità di dare forma a questo terreno emergente d'intervento", si pone "un'importante scelta etica – quella di aiutare a produrre paesaggi operazionali che siano redditizi per l'accumulazione di capitale; o, in alternativa, quella di esplorare nuovi modi di appropriarsi e di riorganizzare le geografie non cittadine per l'uso collettivo e per il bene comune" (*ibid.*, p. 170). Ovvero, riformulando diversamente, si pone la questione del confronto tra uno spazio regionale essenzialmente pensato come supporto astratto di dinamiche economiche e un territorio che, invece, rivendica la propria abitabilità in antitesi a ogni riduzione strumentale e/o settoriale.

Un secondo punto porta a considerare gli intenti specifici della Zona logistica semplificata. Si tratta di un progetto ambizioso, che si struttura energeticamente secondo una direzione di sviluppo determinata, centrata sul porto di Ravenna. È ragionevole pensare il sistema economico, logistico e infrastrutturale regionale così specificamente orientato? (Si veda il capitolo 2 della relazione Relativa alla proposta definitiva, "ZLS Emilia-Romagna: visione e disegno strategico all'interno del contesto pianificatorio territoriale, nazionale ed europeo", e il successivo capitolo 3, "Il sistema economico dell'Emilia-Romagna").

Una terza questione riguarda la discussione del processo di formazione della ZLS tra un primo momento – top-down – tecnocratico (gli uffici tecnici regionali) e concertato (nell'interazione con il Porto di Ravenna), e un secondo – bottom-up – di apertura ai territori e consultivo. (Si veda Burer, 2022, capp. 6 e 9, "Il processo di identificazione della ZLS Emilia-Romagna" e "Identificazione degli stakeholder e il processo di consultazione").

La quarta questione torna sulla dicotomia settoriale/integrato, in particolare in relazione alla prospettiva urbanistica di questi stessi territori, anche alla luce di quanto programmaticamente prospettato dalla nuova legge regionale n. 24/2017. Come interpretare la Zona logistica semplificata secondo gli obiettivi che la legge pone di contenimento del consumo di suolo, di rigenerazione urbana e territoriale, di perseguimento di strategie di qualificazione urbana ed ecologico-ambientale?

Sono questi alcuni spunti di riflessione cui la ZLS Emilia-Romagna apre il campo.

RICONOSCIMENTI. – Nell’ambito di un lavoro comune e condiviso, tuttavia i paragrafi 3, 4, 5, 6 sono da attribuirsi a Bertrando Bonfantini, il paragrafo 2 a Mario Paris, il paragrafo 1 a tutti e tre gli autori. Erica Ventura ha svolto una ricognizione preliminare delle fonti.

BIBLIOGRAFIA

- Aljohani K., Thompson R.G. (2016). Impacts of logistics sprawl on the urban environment and logistics: Taxonomy and review of literature. *Journal of Transport Geography*, 57: 255-263.
- Brenner N. (2016). *Stato, spazio, urbanizzazione*. Milano: Guerini e Associati.
- Burer (2022). Bollettino Ufficiale Regione Emilia-Romagna, anno 53, 16 febbraio 2022, n. 37 (Parte seconda, n. 27). Deliberazione dell’Assemblea Legislativa della Regione Emilia-Romagna 2 febbraio 2022, n. 70. *Proposta, ai sensi dell’art. 28 comma 4 lett. c) dello Statuto regionale, d’istituzione della Zona Logistica Semplificata dell’Emilia-Romagna, corredata dal Piano di Sviluppo Strategico, ai fini della presentazione al Presidente del Consiglio dei Ministri ai sensi dell’art. 1, comma 63, della L. 205/2017 (Delibera della Giunta regionale n. 1547 del 6 ottobre 2021)*.
- FerPress (2021). Agenzia di informazione Mobilità, Logistica, Ferrovie, Trasporto Locale e Porti. *Emilia-Romagna: presentato in commissione il piano per la Zona Logistica Semplificata*. 21 ottobre 2021. <https://www.ferpress.it/emilia-romagna-presentato-in-commissione-il-piano-per-la-zona-logistica-semplificata/> (ultimo accesso: 28 febbraio 2022).
- Freight Leaders Council (2017). La logistica ai tempi dell’e-commerce. *Quaderno 26. FLC*, novembre 2017.
- McKinnon A. (2009). The present and future land requirements of logistical activities. *Land Use Policy*, 26: 293-301.
- Porto di Ravenna (2021). Piano Operativo Triennale 2021-2023, Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico Centro Settentrionale – Porto di Ravenna, approvato con delibera n. 11 del Comitato di Gestione, 24 giugno 2021. <http://www.port.ravenna.it/wp-content/uploads/2021/06/POT-2021-2023.pdf> (ultimo accesso: 15 aprile 2022).
- Reg. Regione Emilia-Romagna (2020a). *Logistica: incentivi e sgravi fiscali, nasce la nuova Zona semplificata dell’Emilia-Romagna*. 11 novembre 2020. <https://www.regione.emilia-romagna.it/notizie/2020/novembre/infrastrutture-semplificazioni-incentivi-e-sgravi-fiscali-nasce-la-nuova-zona-logistica-semplificata-dellemilie-romagna> (ultimo accesso: 28 febbraio 2022).
- Id. (2020b). *Patto per il lavoro e il clima. In Emilia-Romagna il futuro lo costruiamo insieme*. Bologna, 14 dicembre 2020. https://www.regione.emilia-romagna.it/pattolavoroeclima/patto_lavoroclima_2020.pdf (ultimo accesso: 15 aprile 2022).
- Id. (2021). Piano regionale integrato dei trasporti – PRIT 2025, approvato con deliberazione dell’Assemblea Regionale n. 59 del 23 dicembre 2021. <https://mobilita.regione.emilia-romagna.it/prit-piano-regionale-integrato-dei-trasporti/sezioni/prit-2025-elaborati-tecnici> (ultimo accesso: 15 aprile 2022).
- Rodrigue J.-P. (2012). Supply chain management, logistics changes and the concept of friction. In Hall P., Hesse M., a cura di, *Cities, Regions and Flows*. London: Routledge.
- Saloriani S. (2022). *B2C Ecommerce and Home Delivery Optimization through Pudos and Lockers: An Empirical Analysis of Milan*. PhD Thesis. Politecnico di Milano, a.a. 2021-2022.

RIASSUNTO: Questo contributo ricostruisce la genesi dell’istituto delle Zone logistiche semplificate in Italia e ne esamina la traduzione e implementazione nel contesto della Regione Emilia-Romagna. Si analizza, in particolare, il sistema di scelte pianificatorie con cui la formazione della ZLS si confronta ed entro cui prende corpo e forma, nonché il processo di selezione delle aree candidate ad esserne parte. In uno degli aspetti di suo maggiore interesse, il caso può osservarsi come una sorta di esperimento di costruzione di un “paesaggio operativo” che pone (o rinnova) la questione della frizione tra uno spazio regionale pensato come supporto funzionale di dinamiche economiche e le condizioni contestuali d’abitabilità dei territori, in antitesi a ogni riduzione strumentale e/o settoriale.

SUMMARY: *Logistical bulimia and territorial organization options. Notes on building an operational landscape*. Contribution retraces the genesis of the institution of the Zone logistiche Semplificate (Simplified Logistic Zones) in Italy and examines its interpretation and implementation in the context of the Emilia-Romagna Region. In particular, the system of planning choices within which the ZLS-ER takes shape is analyzed and discussed, as well as the process of selection of candidate areas to be part of it. In one of its most interesting aspects, the case can be seen as a sort of experiment in the construction of an “operational landscape” which raises (or renews) the issue of the friction between a regional space conceived as a functional support for economic dynamics and the contextual habitability conditions of territories, in antithesis to any partial and/or sectorial reductionism.

Parole chiave: Zone Logistiche Semplificate, paesaggi operazionali, Regione Emilia-Romagna

Keywords: Simplified Logistic Zones, operational landscapes, Emilia-Romagna Region

*Dipartimento di Architettura e Studi Urbani, Politecnico di Milano; bertrando.bonfantini@polimi.it; erica.ventura@polimi.it

**Dipartimento di Ingegneria e Scienze applicate, Università degli Studi di Bergamo; mario.paris@unibg.it

INDICE

| | |
|---|--------|
| Presentazione di <i>Egidio Dansero</i> | pag. 3 |
| Introduzione di <i>Fabio Amato, Vittorio Amato, Stefano de Falco, Daniela La Foresta, Lucia Simonetti</i> | » 5 |
| <i>Lectio. “Di catena in catene” di Girolamo Cusimano</i> | » 11 |
| <i>Sessione 1 – I paesaggi operazionali in Italia. Strategie spaziali e geografie mobili</i> | |
| SIMONETTA ARMONDI, MATTEO BOLOCAN GOLDSTEIN, CARLO SALONE, Sessione 1 – Introduzione. I paesaggi operazionali in Italia. Strategie spaziali e geografie mobili | » 17 |
| BERTRANDO BONFANTINI, MARIO PARIS, ERICA VENTURA, Bulimia logistica e opzioni d’organizzazione territoriale. Note sulla costruzione di un paesaggio operazionale | » 19 |
| ALBERTO BORTOLOTTI, Il nesso tra attori globali e locali nel governo territoriale del Nord Italia | » 25 |
| MAURIZIO MERIGGI, KAN CHEN, XIAO CHU, City Region-Ningbo e il paesaggio operazionale dei villaggi Taobao. Stato dell’arte e alternative possibili di nuove forme di insediamento | » 31 |
| ALBERTO VALZ GRIS, Il paesaggio operazionale del Salar de Olaroz (Argentina): diseguaglianze e conflitti spaziali delle catene globali del valore | » 43 |
| <i>Sessione 2 – Le (possibili) catene del valore nei territori dell’abbandono</i> | |
| TERESA AMODIO, ANNA BONAVOGLIA, SILVIA SINISCALCHI, Sessione 2 – Introduzione. Le (possibili) catene del valore nei territori dell’abbandono | » 51 |
| GIOVANNI BAIOCCHETTI, DINO GAVINELLI, Le politiche per rivitalizzare il tessuto socioeconomico, territoriale e culturale nell’Aquilano dopo il terremoto del 2009 | » 55 |
| NADIA MATARAZZO, Ecoturismo e catene “lente”: resilienza e valorizzazione del patrimonio liquido alla sorgente del fiume Sele | » 65 |
| LUISA SPAGNOLI, LUCIA VARASANO, I paesaggi dell’abbandono tra rifunzionalizzazione e reinvenzione dei luoghi | » 71 |
| ANDREA SALUSTRI, VALERIA COCCO, Turismo locale e aree interne: un binomio possibile? | » 79 |
| EMILIA SARNO, Una pianificazione partecipata, sostenibile e integrata per i comuni montano-collinari dell’Appennino Meridionale | » 89 |
| ANNA BONAVOGLIA, La resilienza dei borghi abbandonati: un esempio virtuoso nel Cilento | » 95 |
| NICO BAZZOLI, L’abbandono delle giovani generazioni. Propensioni migratorie di fronte alle nuove geografie della contrazione | » 101 |
| GIOVANNI MODAFFARI, L’area grecanica e la città metropolitana di Reggio Calabria: aspetti dell’accordo di programma quadro, interazioni, prospettive | » 109 |
| ANTONIETTA IVONA, DONATELLA PRIVITERA, Le aree rurali dopo la pandemia. Una riflessione sul ruolo del turismo e la gestione delle nuove sfide | » 115 |
| GIOVANNI SISTU, GIACOMO SPANU, La fluttuazione effimera del margine tra fragilità e nuove economie. Il caso delle filiere bioenergetiche in Sardegna | » 123 |
| LUDOVICA LELLA, La marginalità della montagna italiana | » 129 |
| GUIDO LUCARNO, Recupero della toponomastica walser in territori alpini periferici. Il valore identitario ed economico di un bene culturale | » 141 |
| ELISA PIVA, Progetti di sviluppo turistico per il superamento della marginalità delle aree montane. Linee guida e casi di <i>best practice</i> | » 147 |

Sessione 3 – Catene logistiche, supply chain ed assetti territoriali: quali strategie? Il contributo della geografia

| | |
|---|----------|
| GIUSEPPE BORRUSO, MARCO MAZZARINO, MARCELLO TADINI, Sessione 3 – Introduzione. Catene logistiche, <i>supply chain</i> ed assetti territoriali: quali strategie? Il contributo della geografia | pag. 155 |
| ANDREA GALLO, <i>La carbon footprint</i> logistica: definizione di uno strumento per la rendicontazione delle emissioni | » 157 |
| PAOLA SAVI, <i>Reshoring</i> e <i>Global Value Chain</i> dopo il Covid-19 | » 165 |
| GIANPIERO PETRAROLI, L'evoluzione del trasporto marittimo nel Canale di Suez: quale centralità per il Mediterraneo? | » 171 |
| GIAN PIETRO ZACCOMER, Commercio elettronico e qualità dei servizi dei corrieri durante la crisi pandemica: un caso di studio regionale | » 179 |
| MARCELLO TADINI, Le recenti evoluzioni del cargo aereo: effetti sullo scenario italiano | » 189 |
| GIUSEPPE BORRUSO, GINEVRA BALLETO, TIZIANA CAMPISI, Non solo <i>waterfront</i> . Le relazioni città-porto tra periferia e retroporto | » 197 |

Sessione 4 – Catene linguistiche e comunicazione in era Covid-19

| | |
|--|-------|
| AMELIA BANDINI, CRISTINA PENNAROLA, Sessione 4 – Introduzione. Catene linguistiche e comunicazione in era Covid-19 | » 207 |
| SABRINA AULITTO, Il lessico del Covid-19 nella stampa francese | » 213 |
| SIMONA DE ROSA, The impact of disinformation during the Covid-19 pandemic: the role of language used for spreading fake news | » 219 |
| DANIELE BITETTI, A titolo informativo: le prime pagine dei quotidiani ai tempi del Covid | » 223 |
| GIANCARMINE BONGO, Dopo la pandemia: la costituzione linguistica del “nuovo inizio” nell'esempio del tedesco | » 231 |
| ALESSANDRA ZUROLO, Metafore virali tra stampa e manualistica tedesca | » 237 |
| AMELIA BANDINI, Marzo-aprile 2020: Incatenati (d)al Covid-19. L'insorgere della pandemia nella stampa tedesca | » 243 |
| LAURA MARIATERESA DURANTE, Panoramica sulle parole del Covid-19 nell'ambito del Castigliano Peninsulare | » 249 |
| GABRIELLA TESORO, MARGHERITA DI SALVO, Il ruolo della sociolinguistica per lo studio delle abitudini sociali in epoca Covid-19 | » 255 |

Sessione 5 – Disumanizzazione

| | |
|--|-------|
| ELENA CUOMO, Sessione 5 – Introduzione. Disumanizzazione | » 265 |
| RICCARDO CRISTIANO, La guerra siriana, palestra di disumanizzazione | » 269 |
| OLIVIA GUARALDO, “Maneggiare l'inaspettato”: filosofia e politica in tempi di pandemia | » 275 |
| GIOVANNI CHIOLA, Il sistema carcerario e le “sue catene” | » 281 |
| ELENA CUOMO, Democrazia, umano e subumano. Il corpo delle donne trafficate | » 287 |

Sessione 6 – Le concatenazioni territoriali dello sviluppo locale: progetti, politiche, esperienze

| | |
|---|-------|
| GIROLAMO CUSIMANO, GIOVANNI MESSINA, Sessione 6 – Introduzione. Le concatenazioni territoriali dello sviluppo locale: progetti, politiche, esperienze | » 295 |
| ANTONELLA ROMANELLI, Promuovere l'innovazione negli ecosistemi territoriali | » 297 |
| GIUSEPPE TERRANOVA, Pandemia e guerra russo-ucraina: verso una nuova transizione spaziale? | » 303 |
| LEONARDO MERCATANTI, ANNA MARIA PIOLETTI, MARINA SECHI NUVOLE, Gli interventi per lo sviluppo locale all'interno delle regioni ad autonomia speciale | » 309 |

| | |
|---|----------|
| SONIA MALVICA, ENRICO NICOSIA, CARMELO MARIA PORTO, Dagli stereotipi ai percorsi di sviluppo bottom-up. Un'indagine di terreno sul comprensorio del GAL Terre dell'Etna e dell'Alcantara | pag. 315 |
| STEFANIA CERUTTI, PAOLA MENZARDI, Progetti di sviluppo locale sostenibile nelle aree alpine. Geografie partecipative ed esperienze innovative in Piemonte | » 323 |
| <i>Sessione 7 – Con-catenati e dis-eguali</i> | |
| SETTIMIO STALLONE, PIETRO MAFFETTONE, Sessione 7 – Introduzione. Con-catenati e dis-eguali | » 331 |
| FEDERICA FRAZZETTA, PAOLA IMPERATORE, Estrattivismo, colonialismo e <i>land-scape grabbing</i> nella produzione energetica: uno sguardo dalla Sicilia | » 333 |
| ORAZIO MARIA GNERRE, La nuova globalizzazione dell'immobilità | » 339 |
| SETTIMIO STALLONE, La presidenza Nixon e le origini delle <i>Global Value Chains</i> . Una proposta interpretativa | » 347 |
| <i>Sessione 8 – Periferie in catene: esclusione socio-territoriale, migrazioni, marginalità e incontri</i> | |
| SIMONE BOZZATO, CLAUDIO GAMBINO, PIERLUIGI MAGISTRI, ALESSANDRO RICCI, SANDRO RINAURO, GIOVANNA ZAVETTIERI, Sessione 8 – Introduzione. Periferie in catene: esclusione socio-territoriale, migrazioni, marginalità e incontri | » 355 |
| GIOVANNI AGOSTONI, Marginalità e separazione nazional-religiosa in una municipalità rurale della Bosnia ed Erzegovina: il caso di Kupres | » 359 |
| SARA GIOVANSANA, PAOLO MOLINARI, <i>Creative brownfields</i> e rigenerazione artistica e culturale a Lipsia: un passato reinterpretato? | » 373 |
| MAURA MARRAS, SERGIO POLLUTRI, SILVIA SERACINI, BARBARA VALLESI, Raccontare la “geografia del rischio”: imprenditori, lavoratori, donne e stranieri alla prova del coronavirus | » 379 |
| GIADA PETERLE, Ritratti ai margini: pratiche creative per racconti periferici | » 389 |
| MARIA VITTORIA LUCARNO, Gabbie immigratorie e progetti di inclusione socio-territoriale. Un laboratorio di nuove pratiche a Baranzate (Milano) | » 395 |
| MARCO MAGGIOLI, MONICA MORAZZONI, VALERIA PECORELLI, L'università al centro della periferia. Il caso IULM nel quartiere Barona di Milano | » 401 |
| MARIA GRAZIA CINTI, GIORGIA DI ROSA, Abitare la città pubblica, VI Municipio a Roma: Tor Bella Monaca | » 409 |
| <i>Sessione 9 – “Catene ecologiche” e vulnerabilità: dalle politiche alle pratiche</i> | |
| MARCO GRASSO, ELEONORA GUADAGNO, FEDERICO MARTELLOZZO, GIULIA BENATI, Sessione 9 – Introduzione. “Catene ecologiche” e vulnerabilità: dalle politiche alle pratiche | » 419 |
| VINCENZO MINI, Sviluppo sostenibile <i>vs</i> capitale naturale | » 423 |
| DOMENICO DE VINCENZO, Autonomia energetica, reti e catene dell'energia | » 427 |
| CECILIA PASINI, MATTEO PUTTILLI, La transizione ecologica tra politiche nazionali e percezioni locali: il caso studio della Lomellina | » 433 |
| ALESSANDRA COLOCCI, CRISTINA CASAREALE, FAUSTO MARINCIONI, Rischio e vulnerabilità: analisi dell'interazione fra comunità locali e forzanti climatiche | » 439 |
| STEFANIA BENETTI, MARIA RITA SEBASTIANI, Verde urbano e sviluppo sostenibile in Italia | » 445 |
| GIULIA BENATI, FEDERICO MARTELLOZZO, I social media come strumento per stimare il valore dei servizi ecosistemici culturali delle aree verdi urbane: un'analisi preliminare in chiave geografica | » 455 |
| MONICA MAGLIO, Relazioni socio-ecologiche nella “Urban Doughnut Economy” | » 459 |
| STEFANIA ALBERTAZZI, VALERIO BINI, Socio-ecologia della silvicoltura sostenibile nella foresta Mau (Kenya) | » 467 |
| LUCIA FERRONE, FEDERICO MARTELLOZZO, FILIPPO RANDELLI, ARIANNA BILLOCCI, Sicurezza alimentare nei conflitti: il caso dello Yemen | » 475 |
| MICHELE BANDIERA, Coevolvere con gli olivi: divenire geosociali nelle piantagioni di olivi in Andalusia | » 483 |

| | |
|--|----------|
| GIANNI PETINO, JEFFREY S. WILSON, SALVO TORRE, La fascia trasformata siciliana: il territorio tra crisi socioecologica e vulnerabilità | pag. 489 |
| <i>Sessione 10 – Oltre (le catene del)l’umano: la geografia sociale ai tempi della pandemia</i> | |
| CESARE DI FELICIANTONIO, SILVIA ARU, Sessione 10 – Introduzione. Oltre (le catene del)l’umano: la geografia sociale ai tempi della pandemia | » 497 |
| NOEMI MARCHETTI, ELEONORA GIOIA, Le geografie sociali nella seconda ondata del Covid-19 nella Regione Marche | » 501 |
| RAFFAELLA COLETTI, ANDREA SIMONE, Confini e ponti: Covid-19 e associazionismo a Roma Est | » 509 |
| VERONICA ALLEGRETTI, ANASTASIYA SERHYEYeva, ALESSIA TOLDO, EGIDIO DANSERO, Strategie di contrasto, resistenza e resilienza di fronte alla povertà alimentare nei contesti urbani durante la pandemia: esperienze e riflessioni a partire dal caso torinese | » 515 |
| ANDREA PERRONE, Geografie dell’Antropocene: cambiamenti climatici, attori-non umani, diseguaglianze socio-economiche, normazione dello spazio | » 523 |
| <i>Sessione 11 – Le catene distopiche e utopiche della futura forma urbis</i> | |
| LUISA CARBONE, TONY URBANI, Sessione 11 – Introduzione. Le catene distopiche e utopiche della futura <i>forma urbis</i> . Narrazioni, giochi spaziali e mutamenti urbani | » 531 |
| GABRIELE MANELLA, Per una città “a misura di suolo”: ambizioni, delusioni e “lezioni” dagli Stati Uniti | » 533 |
| VENERE STEFANIA SANNA, ANIKO BERNAT, VERA LUCIA DIOGO, AGNIESZKA LUKASIEWICZ, JOAO FELIPE TEIXEIRA, EGLÈ VAICIUKYNAITĖ, Post-pandemic city and light sharing mobility: a comparative analysis of Budapest, Lisbon, Rome, Warsaw and Vilnius | » 539 |
| ELISABETTA GENOVESE, L’utopia della città circolare: potenzialità e criticità di un nuovo modello urbano | » 547 |
| CAMILLA GIANTOMASSO, Futuri passati: contestazioni dei monumenti in tempi infra-pandemici | » 553 |
| MARTINA LOI, Forme umane e post-umane ai limiti dell’urbano: un’auto-etnografia delle periferie intorno alla SS 554 | » 559 |
| LUCA LUCCHETTI, Storia “perduta” dei cambiamenti urbanistici di una città post-terremoto. Tuscania dal 1971 ad oggi | » 565 |
| MIRIAM NOTO, “Escape urbs”, una nuova modalità di gioco per raccontare il fenomeno urbano | » 571 |
| ANNACHIARA AUTIERO, Il ruolo del cibo nella costruzione dei paesaggi urbani: un’analisi di tre casi napoletani | » 575 |
| FEDERICO CUOMO, L’impatto dei processi di digitalizzazione sulle dinamiche urbane. una proposta di indagine | » 585 |
| <i>Sessione 12 – I turismi lungo le catene di creazione dei valori: motivazioni, espressioni e voci dai territori</i> | |
| STEFANIA CERUTTI, GIACOMO ZANOLIN, Sessione 12 – Introduzione. I turismi lungo le catene di creazione dei valori: motivazioni, espressioni e voci dai territori | » 595 |
| MARIATERESA GATTULLI, Il patrimonio immateriale: quali strategie per la rigenerazione di valori e per la rilettura dei territori turistici? | » 597 |
| BENEDETTA CASTIGLIONI, Un progetto di (ri)generazione a Vallesina di Valle di Cadore: le concatenazioni dei valori patrimoniali e delle prospettive di fruizione turistica | » 605 |
| MARGHERITA CISANI, RENATO FERLINGHETTI, Da cinture verdi a catene di cultura. Percorsi dei/tra parchi verso Bergamo-Brescia capitale italiana della cultura 2023 | » 613 |
| PAOLO GERBALDO, Alla ricerca di un’identità turistica. I Comuni dell’associazione “Octavia – Terre di mezzo” | » 619 |
| CLARA DI FAZIO, STEFANIA PALMENTIERI, MARIA RONZA, Aeroporto Salerno Costa d’Amalfi: un <i>key-driver</i> nella promozione delle realtà locali campane | » 625 |
| EMANUELA BULLADO, <i>Private accomodation</i> e nuovi scenari sulla catena del valore turistica | » 635 |

Sessione 13 – Supply chain e diritto internazionale. Tra tutela dei diritti umani e tutela dell'ambiente

| | |
|---|----------|
| IDA CARACCILO, Sessione 13 – Introduzione. <i>Supply chain</i> e diritto internazionale. Tra tutela dei diritti umani e tutela dell'ambiente | pag. 643 |
| FRANCESCO GAUDIOSI, <i>Supply chain</i> e sfruttamento sostenibile delle foreste tropicali: l'International Tropical Timber Organization nel contrasto alla deforestazione | » 645 |
| RITA MAZZA, <i>Supply chain</i> : diritti umani e regole sulla trasparenza | » 651 |
| ORNELLA ORDITURO, Africa, vecchio e soprattutto nuovo <i>Eldorado</i> . La Repubblica Democratica del Congo e la necessità di tutelare i diritti umani nello sfruttamento delle risorse minerarie della regione | » 657 |
| ANNACHIARA ROTONDO, Le violazioni dei diritti dei lavoratori marittimi impiegati nelle <i>supply chain</i> durante la pandemia da Covid-19 | » 665 |

Sessione 14 – Appartenenza territoriale e società multiculturale: il rapporto con i luoghi attraverso le generazioni

| | |
|--|-------|
| MONICA MEINI, RAFFAELLA AFFERNI, CARLA FERRARIO, MICHELA LAZZERONI, MARCO PETRELLA, Sessione 14 – Introduzione. Appartenenza territoriale e società multiculturale: il rapporto con i luoghi attraverso le generazioni | » 673 |
| CARLA FERRARIO, Multiculturalità e integrazione nel sistema scolastico novarese | » 677 |
| MICHELA LAZZERONI, Le nuove generazioni di immigrati tra appartenenza territoriale e interazioni transnazionali: il caso della Toscana | » 683 |
| MONICA MEINI, Dalle catene migratorie alle reti translocali: la questione dell'appartenenza territoriale | » 691 |
| MARCO PETRELLA, Maglie ricomposte tra transitorietà e radicamenti. Profili, pluri-appartenenze, ibridazioni culturali e progetti di vita degli stranieri in Molise | » 701 |
| SIMONA SPERINDE, STEFANO SCRIMA, I nuovi italiani. Un'esperienza di coordinamento di associazioni di giovani con background migratorio | » 707 |

Sessione 15 – Le catene globali del valore tra specializzazioni produttive, rischi logistici, costi ambientali

| | |
|--|-------|
| VITTORIO AMATO, DANIELA LA FORESTA, LUCIA SIMONETTI, ALBERTO CORBINO, STEFANO DE FALCO, Sessione 15 – Introduzione. Le catene globali del valore tra specializzazioni produttive, rischi logistici, costi ambientali | » 715 |
| STEFANO DE FALCO, FRANCESCA MOTTI, <i>Reshoring</i> , sovra-narrazione o dinamica reale nel post-Covid? | » 717 |
| GIORGIA BRESSAN, Le imprese globali ai tempi del Covid-19. Shock e forme di riorganizzazione spaziale della produzione | » 723 |
| ALESSANDRO PANARO, Pandemia, criticità della <i>supply chain</i> , nuovi paradigmi della competitività portuale: lo shipping e le opportunità per l'Italia nell'era post-Covid | » 729 |
| PAOLO PANE, FEDERICO DE ANDREIS, Resilienza e sostenibilità del trasporto marittimo. Prospettive e strategie nello scenario post-pandemico | » 737 |
| LUCIA SIMONETTI, GIULIA FIORENTINO, Autonomia strategica UE, GVC e politiche ambientali: una convivenza possibile? | » 743 |
| ANDREA CERASUOLO, La sfida delle catene di approvvigionamento europee delle materie prime critiche | » 751 |
| ALBERTO CORBINO, La catena dello <i>shared value</i> nella finanza etica europea | » 755 |
| VIVIANA D'APONTE, "Good jobs", "good life" per la "EU new generation". Brevi considerazioni sui prevedibili impatti territoriali | » 763 |
| MIRA MALCZYŃSKA-BIAŁY, Modern European Union consumer policy <i>versus</i> digital and ecological transformation | » 771 |

Sessione 16 – Criminalità: catene di dominio e catene di cittadinanza

| | |
|---|-------|
| FABIO AMATO, GIUSEPPE MUTI, ATTILIO SCAGLIONE, ANNA MARIA ZACCARIA, Sessione 16 – Introduzione. Criminalità: catene di dominio e catene di cittadinanza | » 779 |
|---|-------|

| | |
|--|----------|
| LINA MARIA CALANDRA, Montagne incatenate: reti criminali ad alta quota per i contributi europei all'agricoltura | pag. 785 |
| MARIA CHIARA CALÒ, La mafia esportabile e il ruolo di attori e contesto: il caso del Metapontino | » 791 |
| VALENTINA PUNZO, Il traffico di migranti nell'area del mediterraneo: aspetti organizzativi e dinamiche evolutive. Risultati di un'analisi empirica | » 799 |
| TIZIANA DI IORIO, MARIA PARENTE, Le vittime di tratta: confronti tra criminalità, mafia nigeriana e mafia dell'Est Europa | » 805 |
| ALESSANDRA CORNICE, Emancipazione dallo sfruttamento lavorativo dei migranti e strategie di contrasto al caporalato: una catena di <i>policy</i> | » 811 |
| MARCO ANTONELLI, <i>Sliding ports</i> . Il traffico di stupefacenti nel sistema portuale italiano | » 817 |
| GIANFRANCO BATTISTI, Le "mafie istituzionali" come oggetto di indagine geoeconomica | » 823 |

Sessione 17 – Catene che si spezzano: per una geografia dell'emancipazione

| | |
|--|-------|
| DARIO CHILLEMI, ANDREA GIANANTI, FRANCESCA LOMBARDI, DANIELE PARAGANO, GIULIA VINCENTI, Sessione 17 – Introduzione. Catene che si spezzano: per una geografia dell'emancipazione | » 831 |
| MARCO NOCENTE, "Non è più il carcere di una volta", testimonianze dal carcere immateriale | » 833 |
| GIULIA VINCENTI, Il fuori nel dentro: le specificità dello spazio carcerario e il diritto allo studio | » 839 |
| DANIELE PARAGANO, CARLO PERELLI, Movimenti in catene: limitazioni delle libertà e nuove spazialità dei movimenti sociali | » 843 |
| FRANCESCA LOMBARDI, La gestione militarizzata dell'emergenza rifiuti: il caso della Campania | » 849 |
| ANDREA GIANANTI, Lo sport come veicolo di emancipazione: forme, modalità e rischi di nuove restrizioni | » 853 |

Sessione 18 – Arte e spazio pubblico: anelli della stessa catena. Le recenti trasformazioni di forme, espressioni e pratiche artistiche

| | |
|--|-------|
| ISABELLE DUMONT, FLAVIO MARZADRO, GIULIA ODDI, Sessione 18 – Introduzione. Arte e spazio pubblico: anelli della stessa catena. Le recenti trasformazioni di forme, espressioni e pratiche artistiche | » 861 |
| ANTONINA PLUTINO, PAOLA ZOCCOLI, Gli spazi caratterizzanti della moda: da manifestazione estetica a connotazione valoriale | » 863 |
| GERMANA CITARELLA, La periferia di Napoli e i suoi murales: da spazio pubblico marginale a luogo ritrovato | » 871 |
| STEFANIA CROBE, CHIARA GIUBILARO, <i>Street art</i> e rigenerazione urbana? Spazio pubblico e immagini di città oltre le retoriche | » 877 |
| MATTIA TEBOURSKI, Danze e musica a piazza Vittorio Emanuele II tra inclusione ed esclusione | » 883 |
| ANTONIA DE MICHELE, Pratiche artistiche per immaginare modalità altre di abitare la città: la costruzione di spazi di possibilità in un quartiere romano | » 891 |
| DANIELE PASQUALETTI, Situazionismo e confederalismo democratico contro la città globalizzata | » 897 |
| BRUNO DI STEFANO, La decostruzione dell'orientalismo tramite l'arte: lo spazio pubblico come luogo d'incontro | » 903 |
| TALIBOY, "Usa le maschere della moltitudine sapatransbonde": un'opera di attivismo come forma di protezione al Covid-19 e di insubordinazione ai social network | » 909 |

Sessione 19 – Da un'idea di Paese a una proposta di riordino territoriale dell'Italia

| | |
|---|-------|
| FRANCESCO DINI, SERGIO ZILLI, Sessione 19 – Introduzione. Da un'idea di Paese a una proposta di riordino territoriale dell'Italia | » 919 |
| LORENZO BROCADA, LORENZO MONDINO, ENRICO PRIARONE, La Città Metropolitana di Genova: analisi di aspetti geografici e criticità per un riordino territoriale | » 925 |