

# La contract logistics a Piacenza (*Fondazione ITL*)



Sviluppatosi grazie al posizionamento strategico del territorio provinciale - posto all'incrocio dei principali assi di comunicazione nord-sud ed est-ovest dell'Italia Settentrionale - il comparto della contract logistics (trasporto e servizi logistici per le merci) rappresenta, con 785 unità locali, 14.700 addetti, un fatturato di 2,2 miliardi di euro e oltre 40 milioni di tonnellate di merci movimentate, uno dei più importanti settori dell'economia piacentina ed uno dei principali hub logistici nazionali. Tra il 2012 e il 2023, mentre il numero delle unità locali è diminuito (a Piacenza come altrove, con riferimento soprattutto all'autotrasporto), sono cresciuti notevolmente l'occupazione (+54%) e il volume d'affari (+67%), molto di più che nella media del settore a livello regionale e nazionale. In particolare, i gestori dei magazzini piacentini (sono un'ottantina gli stabilimenti e oltre 6mila gli addetti) hanno realizzato nel 2023 un fatturato di circa 1 miliardo di euro, ben il 34% di quello prodotto dal comparto in tutta l'Emilia-Romagna (era il 25% nel 2019).

La distribuzione dei magazzini logistici è concentrata nei poli di Piacenza Le Mose (30 unità per 1.100.000 mq. di superficie coperta) e di Castel San Giovanni (29 stabilimenti, 1.000.000 mq.), mentre nel polo di Fiorenzuola/Cortemaggiore sono presenti 14 unità, con circa 210.000 mq., e a Monticelli d'Ongina e Pontenure 5 stabilimenti con 150.000 mq. coperti ciascuno. Tre sono i terminal ferroviari dedicati (a Piacenza, Fiorenzuola e Castel San Giovanni, i primi due attivi, il terzo realizzato da poco e prossimamente operativo), che hanno movimentato nel 2024 oltre 4 milioni di tonnellate di merci, pari al 21% regionale. Il flusso merci su ferro è destinato ad aumentare, essendo in previsione – oltre all'attivazione di Castel San Giovanni - anche il potenziamento ferroviario di Piacenza con la realizzazione del nuovo terminal intermodale di Le Mose.

PROGETTO DI INDAGINE SULLA LOGISTICA NELLA REALTÀ PIACENTINA:  
RAPPORTI CON L'ECONOMIA, LA SOCIETÀ, L'AMBIENTE E IL TERRITORIO E INDICAZIONI DI POLICY PER GLI ENTI LOCALI - 2025

Rilevanti sono le ricadute del settore logistico piacentino a livello economico-occupazionale e demografico. Per quanto riguarda il primo punto, è stato calcolato che per ogni euro di domanda finale rivolta al comparto, grazie agli effetti diretti, indiretti e indotti si attivino 1,43 euro di valore aggiunto. La maggior parte, il 60% pari a 1,3 miliardi di euro, ricade sul territorio provinciale (rappresentando il 13% del valore aggiunto totale piacentino), mentre al resto dell'Emilia-Romagna va il 23% e al di fuori dei confini regionali il 17%. Ancora più evidenti sono gli effetti sull'occupazione: la domanda al settore logistico attiva complessivamente circa 35 mila unità di lavoro, delle quali quasi 24 mila in provincia di Piacenza (pari a circa il 17% degli occupati totali provinciali). Inoltre, la costruzione dei poli logistici di Piacenza è stato un investimento ad alto valore moltiplicativo. Gli 1,6 miliardi di euro occorsi nel tempo per realizzare i cinque poli hanno generato 1,6 miliardi di valore aggiunto sul nostro territorio (con un moltiplicatore pari a 1), e oltre 700 milioni di euro nel resto della regione. Se si considerano anche gli effetti extra-regionali, l'impatto complessivo sale a 2,9 miliardi di euro (con un moltiplicatore di circa 1,8).

Per quanto riguarda invece gli impatti a livello demografico, appare evidente come l'aumento di popolazione che si osserva in provincia di Piacenza nel periodo 2002–2025 (+8,7%) si concentri nei cluster dove sono presenti i poli logistici (in particolare Castel San Giovanni: +16,3%, e Piacenza e poli minori: +9,9%), caratterizzati da un maggior afflusso di cittadini stranieri attratti dalle opportunità lavorative offerte dal settore. Grazie ai consistenti saldi migratori che compensano i saldi naturali negativi, e alla maggior incidenza di popolazione giovane e in età lavorativa, viene confermato il ruolo strutturale dei poli logistici come importanti fattori di crescita demografica a livello provinciale. Questo vale anche per il futuro: le previsioni per il periodo 2025–2050 indicano un incremento del 10% per Castel San Giovanni e del 3% per Piacenza, mentre il resto della provincia perde popolazione.

Un'indagine sul campo su 812 lavoratori dei principali poli logistici piacentini restituisce un quadro articolato delle condizioni sociali di un settore che struttura profondamente la vita di una quota rilevante della popolazione provinciale.

Emergono elementi positivi rilevanti: oltre l'87% ha un contratto a tempo indeterminato, quasi il 70% si dichiara soddisfatto del proprio lavoro e oltre il 60% è lavoratore diretto, segnale di progressiva internalizzazione. Permangono tuttavia forti asimmetrie per cittadinanza: i lavoratori stranieri sono concentrati nei ruoli operativi (88,6%), con contratti a termine quasi tripli rispetto agli italiani e quasi tre quarti sotto i 1.500 euro netti mensili, contro meno della metà degli italiani. Il tasso di insoddisfazione per il lavoro raggiunge il 30,8%, contro il 20,6% nazionale, con punte del 37,9% tra gli addetti al magazzino.

L'impatto sul welfare è considerevole: circa 43.800 persone - quasi il 16% della popolazione provinciale - dipendono dal settore, con 13.050 figli conviventi. Il 42% degli stranieri invia oltre un terzo dello stipendio in rimesse e quasi un terzo destina all'affitto oltre la metà del reddito; per chi cumula affitto, spese per l'infanzia e rimesse il reddito residuo scende a circa 111 euro mensili, un fenomeno di working poor strutturale.

Sul fronte abitativo trovare casa è difficile per il 56% degli stranieri; oltre tre quarti dei lavoratori impiega meno di 30 minuti per raggiungere il lavoro, ma la carenza di trasporto pubblico genera insoddisfazione diffusa, specie a Castel San Giovanni. I risultati indicano la necessità di politiche integrate su casa, mobilità e welfare territoriale.

Nel periodo 1994-2020, il consumo di suolo complessivo nella nostra provincia ha raggiunto i 5.356 ettari, di cui una quota rilevante legata alle trasformazioni produttive, commerciali e infrastrutturali.

All'interno di queste dinamiche, la logistica ha inciso in modo significativo, contribuendo al consumo di circa 506 ettari nel periodo 1994-2020, pari al 9 % del totale e al 21% del suolo consumato per usi produttivi (pari a 2.357 ettari). Il suolo consumato dalla logistica sale a circa 634 ettari considerando anche le trasformazioni più recenti fino al 2025.

Particolarmente rilevante risulta il dato sulla velocità di crescita: il consumo di suolo per la logistica è passato da circa 19 ettari annui nel periodo 1994-2020 a oltre 30 ettari annui negli anni più recenti (2021-2025), segnalando un'accelerazione dei processi insediativi.

Le nuove localizzazioni si concentrano prevalentemente su suoli agricoli e in continuità con i principali poli produttivi, sfruttando la prossimità alle infrastrutture di trasporto e rafforzando i sistemi logistici esistenti. I comuni maggiormente interessati sono Castel S. Giovanni, Piacenza, Pontenure, Caorso, Fiorenzuola d'Arda.

Accanto all'analisi quantitativa, lo studio introduce un'innovativa lettura morfo tipologica degli insediamenti logistici, distinguendo diverse modalità di sviluppo: dalla saturazione di spazi residuali nei tessuti urbani consolidati, che comporta un minore consumo di suolo ma criticità in termini di servizi, fino alle espansioni frammentate nelle aree periurbane, caratterizzate da maggiore pressione sul suolo agricolo e da effetti di frammentazione del paesaggio.

I risultati forniscono un quadro aggiornato e articolato delle trasformazioni in atto, mettendo in evidenza la necessità di orientare le future politiche territoriali verso modelli insediativi più efficienti e sostenibili, capaci di contenere il consumo di suolo e migliorare l'integrazione tra logistica, città e territorio.

L'analisi degli impatti della logistica sul sistema ambientale del territorio provinciale ha considerato in particolare tre dimensioni: la perdita di servizi ecosistemici, le emissioni inquinanti del trasporto merci e le emissioni di CO<sub>2</sub> legate agli immobili logistici.

Il consumo di suolo (tra il 1994 e il 2025 la logistica ha interessato complessivamente circa 633 ettari) ha determinato la riduzione della capacità del territorio di fornire servizi ecosistemici, quali la produzione agricola, la regolazione del ciclo dell'acqua, la qualità dell'aria e la protezione dagli eventi estremi, la regolazione del microclima, l'approvvigionamento idropotabile l'impollinazione. Mentre su 6 dei servizi considerati gli impatti non sono stati particolarmente rilevanti, in quanto lo sviluppo logistico ha interessato suoli con bassa capacità di produzione di tali servizi, lo studio evidenzia un impatto significativo sulla produzione agricola e sulla capacità di assorbimento della CO<sub>2</sub>, con una perdita stimata di produzione agricola compresa tra 17.000 e 19.000 tonnellate annue e un rilevante decremento del carbonio immagazzinato nei suoli. Per tali servizi lo studio ha anche tentato una valutazione economica, quantificando in un valore compreso tra i 2,7 e i 3 milioni annui la perdita di produzione agricola, e in 10,3 milioni il costo della perdita di carbonio stoccato.

Sul fronte delle emissioni, le analisi indicano che circa il 10,4% delle percorrenze del traffico commerciale provinciale è imputabile alla logistica, cui corrisponde una stima delle emissioni pari, tra l'altro, a circa 168 tonnellate annue di ossidi di azoto (pari al 2,5% del totale provinciale) e 54 kt di CO<sub>2</sub> (0,8% del totale provinciale).

Infine, anche gli immobili logistici presentano un impatto non trascurabile: le emissioni legate ai consumi energetici sono stimate in un intervallo compreso tra 44 e 98 kt di CO<sub>2</sub> annue (tra lo 0,6 % e l'1,4% del totale provinciale), evidenziando l'importanza delle prestazioni energetiche degli edifici e delle tecnologie utilizzate.

Nel complesso, i risultati confermano la necessità di orientare le politiche territoriali verso modelli di sviluppo logistico più sostenibili, capaci di ridurre il consumo di suolo, migliorare l'efficienza energetica e contenere le emissioni, in coerenza con gli obiettivi di tutela ambientale e qualità del territorio.

Fondazione ITL e Politecnico di Milano (sede di Piacenza) hanno analizzato 19 operatori dei cinque poli piacentini, fotografando lo stato attuale e le strategie evolutive del settore. Il campione copre il 42% della superficie coperta e il 77% degli addetti diretti; metà appartiene a gruppi esteri. Le unità locali risultano allineate alle strategie della casa madre, con margini di autonomia condizionati dall'assetto proprietario e dalle caratteristiche degli immobili.

Sul fronte tecnologico, il WMS (Warehouse Management System) è adottato da tutte le aziende dotate di soluzioni software, affiancato da TMS (Transport Management System) ed ERP (Enterprise Resource Planning) nel 42% dei casi. Il 58% ricorre ancora a soluzioni manuali; il 42% ha implementato automazione fisica eterogenea, concentrata nella logistica conto terzi e nei magazzini a temperatura controllata. Le principali barriere sono la necessità di ripianificare i processi (55%), di adattare le soluzioni al prodotto (45%) e lo skill mismatch (27%).

Sul fronte degli investimenti futuri il 45% non ha piani rilevanti, mentre il 55% segnala interventi su ergonomia e benessere dell'operatore (83% di chi investe), sostenibilità ed efficienza energetica (58%) e automazione (58%). Il 67% dei siti è polo strategico nel gruppo, il 33% sito periferico. I macro-trend più sentiti sono sostenibilità, qualità infrastrutturale, automazione come risposta alla carenza di forza lavoro e approccio human-centric. Lo scenario futuro rischia una polarizzazione tra immobili di nuova generazione (efficienti, automatizzati, con spazi di qualità) e un patrimonio obsoleto destinato a perdere competitività in assenza di riqualificazione.

# L'analisi SWOT del contesto

L'indagine conferma come punti di forza il ruolo di Piacenza come snodo logistico strategico nel Nord Italia, grazie alla posizione baricentrica e all'elevata accessibilità infrastrutturale, elementi che ne hanno favorito l'attrattività per investimenti e grandi operatori nazionali e internazionali. La logistica si conferma inoltre un settore capace di generare occupazione e attivare ricadute economiche rilevanti, inserendosi nelle nuove geografie delle supply chain e nella crescita dell'e-commerce, con una progressiva evoluzione verso modelli più avanzati, basati su automazione, digitalizzazione e criteri ESG (Environmental, Social, Governance).

Lo studio evidenzia tuttavia alcune criticità strutturali: un sistema ancora fortemente orientato al transito più che all'integrazione con il tessuto produttivo locale, una limitata capacità di trattenere valore sul territorio, la prevalenza di attività a basso valore aggiunto e una pressione significativa su suolo, infrastrutture e ambiente. Emergono inoltre temi legati alla qualità del lavoro e alla necessità di rafforzare una governance più coordinata e capace di indirizzare lo sviluppo del settore.

# Le linee di azione e di policy: selezione degli operatori, riduzione degli impatti e governance territoriale

L'indagine individua una serie di linee di indirizzo, orientate a costruire un modello di sviluppo più equilibrato, focalizzandosi su cinque direttrici: la selezione degli operatori e dei segmenti della filiera logistica, la pianificazione urbanistica e territoriale, la riduzione degli impatti ambientali e il miglioramento della sostenibilità ambientale, la riduzione dei costi sociali e la governance territoriale.

In particolare, si propone di orientare le scelte verso operatori e insediamenti a maggiore valore aggiunto, capaci di integrare la funzione logistica con servizi avanzati e lavorazioni qualificate, privilegiando al contempo investimenti di medio lungo periodo e modelli di sviluppo più stabili e radicati sul territorio. In questa prospettiva, assume un ruolo centrale la valorizzazione del patrimonio esistente, attraverso il riuso di immobili e aree dismesse (brownfield), insieme a un'attenta valutazione della qualità dell'occupazione generata, in termini di stabilità, formazione e rispetto dei contratti.

Accanto a questi aspetti, viene indicata la necessità di contenere il consumo di suolo, favorendo soluzioni insediative più compatte e sostenibili, e di integrare in modo sistematico criteri ambientali nella valutazione dei nuovi interventi, promuovendo efficienza energetica, utilizzo di fonti rinnovabili e riduzione delle emissioni.

Particolare attenzione è inoltre rivolta all'adozione di Nature-based Solutions, dunque allo sviluppo di infrastrutture verdi e blu e alla promozione di interventi di rigenerazione ecologica degli insediamenti, con l'obiettivo di ridurre gli impatti e migliorare la resilienza del territorio.

In tema di sostenibilità ambientale, lo studio individua alcune direttrici di intervento prioritarie: il rafforzamento dell'intermodalità, con un riequilibrio modale a favore del trasporto ferroviario; l'ottimizzazione dei flussi logistici e l'impiego di carburanti alternativi; lo sviluppo del green warehousing, attraverso edifici più efficienti, dotati di fonti energetiche rinnovabili e sistemi digitali di monitoraggio; la promozione di pratiche di economia circolare, a partire da un packaging più sostenibile. A queste azioni si affianca la proposta di una strategia coordinata di compensazione ecologica e di sistemi di monitoraggio e reporting ambientale.

**--- segue**

PROGETTO DI INDAGINE SULLA LOGISTICA NELLA REALTÀ PIACENTINA:  
RAPPORTI CON L'ECONOMIA, LA SOCIETÀ, L'AMBIENTE E IL TERRITORIO E INDICAZIONI DI POLICY PER GLI ENTI LOCALI - 2025

# Le linee di azione e di policy: selezione degli operatori, riduzione degli impatti e governance territoriale



## **--- continua**

L'indagine dedica infine ampio spazio al tema dei costi sociali e della qualità della vita, indicando la necessità di interventi integrati su più fronti. Sul versante della mobilità, viene sottolineata l'importanza di migliorare i collegamenti verso i poli logistici, anche con servizi dedicati ai lavoratori, rafforzando al contempo l'integrazione con il trasporto pubblico e lo sviluppo di reti ciclopedonali. Sul piano del welfare, si evidenzia il bisogno di servizi di orientamento e informazione più accessibili, insieme a un miglioramento della qualità degli spazi e dei servizi presenti nei poli logistici.

Per quanto riguarda il lavoro, lo studio richiama l'attenzione su formazione, aggiornamento delle competenze e riduzione delle disuguaglianze, mentre sul tema dell'abitare viene evidenziata la necessità di strumenti capaci di facilitare l'accesso alla casa, in particolare per le fasce di lavoratori più esposte.

Tra le proposte centrali emerge la costruzione di un "Patto per la Logistica", con l'obiettivo di superare l'attuale frammentazione e promuovere una governance integrata e di sistema del comparto. Il modello delineato prevede il coinvolgimento attivo di enti locali, imprese, università, enti di ricerca e rappresentanze della società civile, attraverso l'attivazione di strumenti operativi dedicati, tra cui un Comitato strategico con funzioni di indirizzo delle politiche, un'Unità di monitoraggio tecnico scientifica a supporto delle scelte e un Laboratorio sulla logistica inserito nella Rete Alta Tecnologia regionale. A questi si affianca la proposta di introdurre la figura del Logistic Manager, con il compito di favorire il raccordo tra servizi e bisogni dei lavoratori e del territorio. In questo quadro si collocano anche ulteriori azioni operative, come la redazione di un rapporto periodico sul settore e l'organizzazione di una conferenza internazionale dedicata alla logistica, finalizzata a monitorare i trend e rafforzare il posizionamento del territorio in un contesto competitivo sempre più ampio.

PROGETTO DI INDAGINE SULLA LOGISTICA NELLA REALTÀ PIACENTINA:  
RAPPORTI CON L'ECONOMIA, LA SOCIETÀ, L'AMBIENTE E IL TERRITORIO E INDICAZIONI DI POLICY PER GLI ENTI LOCALI - 2025