



Provincia  
di Piacenza

**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**

**ANALISI DELLE INTERVISTE AGLI OPERATORI DEI  
POLI LOGISTICI DELLA PROVINCIA DI PIACENZA**

A cura di Fondazione ITL – Istituto sui trasporti e la logistica,  
Politecnico di Milano - Polo di Piacenza, Nomisma SpA

## Provincia di Piacenza

### Presidente

*Monica Patelli*

### Responsabile del progetto

*Vittorio Silva*

### Staff

*Giovanna Baiguera, Rosella Caldini, Antonio Colnaghi, Sara Ferrari, Barbara Leoni, Vincenza Ruocco, Valeria Toscani*

## Contributi specialistici esterni

### Consorzio Poliedra - Politecnico di Milano

*Silvia Arcari, Alessandra Cappiello, Selene Cremonesi, Alessandro Luè, Silvia Pezzoli, Cristina Ragazzi, Claudia Romelli, Silvia Vaghi*

### Fondazione ITL – Istituto sui trasporti e la logistica

*Andrea Bardi, Antonio Dallara, Daniela Mignani  
con Luca Cannava e Sara Perotti (Politecnico di Milano)*

### Nomisma SpA

*Giulia Bassani, Cristina Bernini, Francesco Capobianco, Johnny Marzialetti, Chiara Pelizzoni, Paola Piccioni, Eleonora Spina, Elisabetta Tarroni*

### Politecnico di Milano - Polo territoriale di Piacenza > DASTU - Dipartimento di Architettura e Studi Urbani

*Simonetta Armondi, Stefano Di Vita, Beatrice Mosso, Silvia Ronchi, Samuele Silvestri*

### Università Cattolica del Sacro Cuore > LEL - Laboratorio di Economia Locale di Piacenza

*Barbara Barabaschi, Enrico Ciciotti, Paolo Rizzi, Lorenzo Turci  
con Giuseppe Gambazza (Università degli Studi di Milano Statale)*



## Indice

1. Introduzione.....	2
1.1. Nota metodologica .....	2
2. Contesto aziendale: i poli logistici piacentini <i>a cura di Fondazione ITL</i> .....	6
3. Caratterizzazione e posizionamento strategico dei siti logistici piacentini <i>a cura di Fondazione ITL</i> .....	7
3.1. Attività principali svolte nei siti logistici piacentini <i>a cura di Fondazione ITL</i> .....	8
3.2. Gruppi societari di appartenenza <i>a cura di Fondazione ITL</i> .....	9
3.3. Flussi di merci e di mezzi in & out <i>a cura di Fondazione ITL</i> .....	9
4. Aspetti occupazionali <i>a cura di Fondazione ITL</i> .....	10
4.1. Addetti diretti ed indiretti degli operatori intervistati <i>a cura di Fondazione ITL</i> .....	10
4.2. CCNL adottati con i lavoratori diretti dagli operatori intervistati <i>a cura di Fondazione ITL</i> .....	11
4.3. Tipologie di contratti di assunzione <i>a cura di Fondazione ITL</i> .....	11
4.4. Lavoratori diretti per genere <i>a cura di Fondazione ITL</i> .....	12
4.5. Lavoratori diretti per fascia di età <i>a cura di Fondazione ITL</i> .....	13
4.6. Lavoratori diretti per nazionalità <i>a cura di Fondazione ITL</i> .....	15
5. La gestione immobiliare dei siti piacentini <i>a cura di Nomisma</i> .....	18
5.1. Tendenze emergenti del mercato immobiliare della logistica a Piacenza, secondo gli intervistati <i>a cura di Nomisma</i> .....	18
5.2. Prospettive e investimenti futuri <i>a cura di Politecnico di Milano Polo di Piacenza</i> .....	21
5.3. Analisi SWOT – mercato immobiliare della logistica piacentina: indagine rivolta agli operatori <i>a cura di Nomisma</i> .....	22
6. Sostenibilità dei siti logistici piacentini <i>a cura di Nomisma</i> .....	25
6.1. Il rapporto delle imprese insediate con le parti sociali <i>a cura di Nomisma</i> .....	25
6.2. Approccio dei player insediati nei poli logistici piacentini in tema ESG <i>a cura di Nomisma</i> .....	26
6.3. Soluzioni implementate all’interno dei siti logistici piacentini per ridurre l’impatto ambientale <i>a cura di Politecnico di Milano Polo di Piacenza</i> .....	28
6.4. Analisi SWOT: sostenibilità dei siti logistici <i>a cura di Nomisma</i> .....	30
7. Livello di digitalizzazione ed automazione <i>a cura di Politecnico di Milano Polo di Piacenza</i> .....	33

# 1. Introduzione

Il presente documento raccoglie le risultanze dell'analisi effettuata presso le aziende ubicate all'interno dei poli logistici piacentini (Piacenza Le Mose, Castel San Giovanni, Monticelli D'Ongina, Fiorenzuola). L'analisi si basa sulla realizzazione di una serie di interviste, svolte in presenza o da remoto fra ottobre 2025 e marzo 2026, alle aziende che operano all'interno dei poli logistici piacentini (es. operatori logistici, retailer) e che occupano immobili sviluppati a partire dai primi anni 2000. Sono state intervistate complessivamente 18 aziende le cui caratteristiche sono riportate all'interno della Sezione 1.2.

L'obiettivo di fondo di tale analisi è quello di valutare l'impatto della logistica sulla Provincia di Piacenza da un punto di vista economico, sociale e ambientale, e delinearne i potenziali macro-trend ed evoluzioni in atto nel settore.

Si riportano di seguito l'approccio metodologico seguito e la descrizione delle aziende intervistate.

## 1.1. Nota metodologica

Per ciascuna azienda oggetto di indagine, la raccolta dati è stata realizzata attraverso due modalità complementari:

- un **questionario strutturato su base Excel** volto a raccogliere i principali dati quantitativi relativi rispettivamente al **contesto aziendale** (es. numero di immobili occupati nel piacentino, gruppo di appartenenza, settore di attività, headquarter del gruppo di appartenenza, totale addetti del gruppo di appartenenza, fatturato complessivo del gruppo, fatturato sede piacentina), alla **caratterizzazione del sito logistico piacentino** (es. funzioni e ruolo principale dell'immobile, superfici, altezza, flussi, operatività del sito, tipologia di attività svolte), agli **aspetti occupazionali** (es. numerosità di addetti per tipologia, prospettive occupazionali nel sito piacentino, servizi offerti ai lavoratori e alle lavoratrici), alla **gestione immobiliare del sito di Piacenza** (es. proprietario attuale, sviluppatore, tenant, categoria catastale, consumi), alla **certificazione dell'immobile** e ad aspetti legati all'**innovazione tecnologica** (automazione di magazzino; software, IoT e sensoristica per tracciabilità; intelligenza artificiale e predictive analytics).
- **Interviste dirette de visu** in presenza o in modalità telematica basate su una traccia in formato Word, condivisa preliminarmente con l'azienda. Obiettivo in questo caso era l'approfondimento di alcuni aspetti rilevanti di natura più qualitativa. La traccia è stata strutturata in sei sezioni rispettivamente mirate a raccogliere informazioni relative a: **(1) contesto aziendale e posizionamento del sito piacentino nella value chain** (es. contestualizzazione e ruolo strategico del sito piacentino nell'ambito del network logistico dell'azienda/gruppo di appartenenza, eventuali specificità delle funzioni/attività svolte nel sito di Piacenza rispetto alle attività dell'azienda/gruppo di appartenenza); **(2)**

**approfondimento trasporto** (es. modalità di trasporto gestite, ambiti di utilizzo, caratterizzazione del parco mezzi); **(3) digitalizzazione e automazione** (es. soluzioni implementate per la tracciabilità, per lo scambio dati, visibilità e la gestione processi, soluzioni automatizzate implementate a supporto delle attività di magazzino, principali sfide riscontrate); **(4) sostenibilità e assessment sociale e ambientale** (es. strategie/approccio aziendale in ottica ESG, linee di azione intraprese, ruolo del sito piacentino, metodologie adottate per la misurazione dell'impatto ambientale e dei consumi e KPI di sostenibilità monitorati, strategie adottate per ridurre l'impatto ambientale dei trasporti e del magazzino, contestualizzando le azioni intraprese presso il polo piacentino rispetto alle strategie del Gruppo di appartenenza, principali sfide alla transizione green); **(5) investimenti futuri** (in corso/pianificati presso il sito piacentino, trend globali della logistica maggiormente impattanti per l'azienda/gruppo di appartenenza (breve/medio periodo, posizionamento del sito piacentino nella strategia/vision dell'azienda); **(6) trend evolutivi del mercato immobiliare della logistica** e ricadute sul territorio piacentino.

Si allegano al presente documento il questionario Excel e la traccia Word impiegati a supporto della raccolta dati. Si sottolinea che il numero e la tipologia di aziende intervistate sono subordinati alla disponibilità espressa dalle aziende stesse di condividere le informazioni nell'orizzonte temporale a disposizione. Si evidenzia che, in alcuni casi, i dati e le informazioni raccolte risultano parziali in relazione a motivi di confidenzialità del dato da parte dell'azienda oppure per mancanza di informazioni. Non è quindi stato possibile analizzare in modo aggregato alcune domande del questionario, per mancanza di risposte da parte degli operatori intervistati. Di seguito sono elencate le principali:

- Fatturato dei magazzini dei poli logistici piacentini, anno 2024 e anno 2019;
- Stima delle aree di mercato (nazionale, europeo; extraeuropeo);
- Flussi di merce in ingresso e in uscita;
- Flussi di mezzi in ingresso e in uscita;
- Addetti 2019 dei magazzini dei poli logistici piacentini;
- Addetti diretti per genere (manca per gli intervistati dei poli di Cortemaggiore/Fiorenzuola, Monticelli; è disponibile per gli intervistati dei poli di Le Mose, Castel San Giovanni, Pontenure);
- Addetti diretti per titolo di studio;
- Addetti diretti per cittadinanza.

## 1.2. Aziende intervistate

Sono state intervistate complessivamente 18 aziende distribuite all'interno dei cinque poli logistici della Provincia di Piacenza. Tutti i soggetti intervistati (a parte una sola

eccezione) fanno parte di gruppi con headquarter situati al di fuori della Provincia di Piacenza, in Italia o all'estero.

Le Tabelle 1, 2, e 3, riportate di seguito forniscono un quadro delle caratteristiche degli operatori intervistati, suddivisi per: polo logistico piacentino di appartenenza; attività principale svolta nei siti logistici del piacentino; sede del headquarter.

**Tabella 1.** Operatori intervistati per polo logistico piacentino

Poli logistici	n. operatori intervistati	Denominazione degli operatori intervistati
Le Mose (Piacenza)	10	Dachser-Fercam; Di Farco; Nippon Express Italia; MedLine; Conserva; UniEuro; IKEA; BSB s.r.l.; Coop. San Martino; Prologis
Castel San Giovanni	5	ALS; ALS Luxury; Fiege; Amazon; Renault
Cortemaggiore/Fiorenzuola	2	NewCold; EF Logistics
Monticelli d'Ongina	0	---
Pontenure	1	OVS

**Tabella 2.** Operatori intervistati: attività principale svolta nei siti logistici del piacentino

Tipo di attività	n. operatori intervistati	Denominazione degli operatori intervistati
Logistica di magazzino conto terzi	12	NewCold; EF Logistics; Dachser-Fercam; Di Farco; Nippon Express Italia; MedLine; Conserva; BSB s.r.l.; Coop. San Martino; ALS; ALS Luxury; Fiege
Logistica di magazzino conto proprio	4	OVS; Renault; UniEuro; IKEA
Logistica di magazzino conto terzi e conto proprio	1	Amazon
Costruzione e locazione magazzini logistici	1	Prologis

**Tabella 3.** Operatori intervistati: sede del Quartier Generale

Sede del Quartier Generale	n. operatori intervistati	Denominazione degli operatori intervistati
<b>Europa</b>	6	
Olanda	3	NewCold; MedLine; IKEA
Germania	2	Dachser-Fercam; Fiege
Francia	1	Renault
Stati Uniti	2	Amazon; Prologis
Giappone	1	Nippon Express Italia
<b>Italia</b>	9	
Milano	5	Di Farco; BSB s.r.l.; ALS; ALS Luxury; EF Logistics
Venezia	1	OVS
Forlì-Cesena	1	UniEuro
Piacenza/Bologna	1	Coop. San Martino
Bari	1	Conserva

## 2. Contesto aziendale: i poli logistici piacentini

*a cura di Fondazione ITL*

Nel territorio piacentino sono attivi cinque poli logistici, che si estendono con una superficie totale di circa 6,5 milioni di mq. Al loro interno sono insediati più di 80 operatori logistici, che danno lavoro a più di 8.500 addetti diretti (tutti impiegati nei cinque poli).

Tra la fine degli anni 90 e l'inizio del 2000 nel territorio piacentino si sono sviluppati i cinque poli logistici di Le Mose (nel territorio del Comune di Piacenza), Castel San Giovanni, Cortemaggiore/Fiorenzuola d'Arda, Monticelli d'Ongina, Pontenure.

Considerati congiuntamente, superano i 6,5 milioni di metri quadrati di superficie complessiva, costituita da magazzini, piazzali e infrastrutture viarie/ferroviarie destinate a movimentazione, stoccaggio e trasporto delle merci.

Le Mose (Piacenza) e Castel San Giovanni sono i due poli di maggiori dimensioni, per estensione e numero di operatori. All'interno di Le Mose sono localizzati 30 operatori logistici in 30 magazzini con una superficie coperta di circa 1,1 milioni di metri quadrati. Nel polo di Castel San Giovanni si contano 25 operatori e 29 magazzini con circa 1 milione di metri quadrati di superficie. Di minori dimensioni gli altri tre poli (4 seguente contiene dati di dettaglio).

**Tabella 4.** I 5 poli logistici della provincia di Piacenza (luglio 2025)

Poli logistici	n. operatori logistici	n. magazzini logistici	Superfici coperte dei magazzini (mq)	n. addetti diretti (anno 2023)
Le Mose (Piacenza)	30	30	1.100.000	3.581
Castel San Giovanni	25	29	1.000.000	4.040
Cortemaggiore/Fiorenzuola	16	14	210.000	537
Monticelli d'Ongina	5	5	150.000	125
Pontenure	5	5	150.000	356
<b>Totali</b>	<b>81</b>	<b>83</b>	<b>2.610.000</b>	<b>8.639</b>

**Fonte:** elaborazioni a cura di Fondazione ITL, da fonti diverse: n. operatori e n. magazzini da Registro Imprese, da interviste e indagini sul campo; superfici da interviste e indagini sul web; addetti da Archivio Asia-UL di Istat

### 3. Caratterizzazione e posizionamento strategico dei siti logistici piacentini

*a cura di Fondazione ITL*

È stato **intervistato** il **21%** degli **operatori logistici insediati** all'interno dei 5 poli piacentini. Gestiscono più di **un terzo dei magazzini** operativi (36%), con una superficie pari al **42% della superficie** totale coperta dei cinque poli. Danno lavoro al **77%** degli addetti diretti dei 5 poli.

Tra ottobre del 2025 e marzo del 2026, sono state intervistate 18 società del settore del trasporto e della logistica delle merci conto terzi (o contract logistics) localizzate nei cinque poli logistici della provincia di Piacenza.

Si tratta di 15 operatori logistici, 2 società che hanno in appalto la movimentazione della merce nei magazzini di operatori logistici (1 cooperativa e 1 società s.r.l.), 1 società proprietaria e locatrice di magazzini logistici, detta anche “sviluppatore immobiliare” (Tabella 5).

Senza contare la cooperativa e la società s.r.l., ossia considerando solo la seconda colonna intitolata “n. operatori logistici intervistati” di Tabella 5 seguente, risulta che il **47%** degli operatori logistici intervistati è localizzato nel polo logistico di **Le Mose** (PC). Il **33%** sono nel polo di **Castel San Giovanni**, il **13%** sono nel polo di **Cortemaggiore/Fiorenzuola**, il **7%** si trova nel polo di **Pontenure**.

Le due società intervistate che hanno in appalto la movimentazione della merce nei magazzini logistici sono entrambe a Le Mose (PC, la quarta colonna intitolata “n. coop e s.r.l. intervistate” di Tabella 5 seguente).

La società di sviluppo immobiliare intervistata è proprietaria di magazzini nel polo di Le Mose (PC, la sesta colonna intitolata “n. proprietari di magazzini intervistati” di Tabella 5 qui sotto).

**Tabella 5.** Gli operatori intervistati per categoria e per polo logistico

Poli logistici	n. operatori logistici intervistati		n. coop. e s.r.l. intervistate		n. sviluppatori immobiliari intervistati		Totali	
	n.	%	n.	%	n.	%	n.	%
Le Mose (Piacenza)	7	47%	2	100%	1	100%	10	55%
Castel San Giovanni	5	33%	0	0%	0	0%	5	28%
Cortemaggiore/Fiorenzuola	2	13%	0	0%	0	0%	2	11%
Monticelli d'Ongina	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
Pontenure	1	7%	0	0%	0	0%	1	6%
<b>Totali</b>	<b>15</b>	<b>100%</b>	<b>2</b>	<b>100%</b>	<b>1</b>	<b>100%</b>	<b>18</b>	<b>100%</b>

**Fonte:** elaborazioni a cura di Fondazione ITL su dati delle interviste agli operatori

I **17 operatori** logistici **intervistati** (compresa la cooperativa e la società s.r.l. che movimentano merce all'intero di magazzini di operatori logistici, esclusa la società di sviluppo immobiliare intervistata) rappresentano il **21%** degli **operatori dei 5 poli** piacentini, occupano e gestiscono il **36%** dei magazzini presenti nei poli, la cui superficie è il **42%** della **superficie totale coperta** da magazzini **nei 5 poli** (Tabella 6).

I 17 operatori intervistati (esclusa la società di sviluppo immobiliare) all'interno dei magazzini piacentini **danno lavoro** a quasi 4.800 addetti diretti, il **77%** degli **addetti diretti** dei **5 poli**

**logistici** della provincia di Piacenza (8.639 addetti, dato relativo al 2023, estratto dall'Archivio Asia-Unità locali di Istat. È l'anno più recente disponibile a marzo 2026, Tabella 4 precedente).

**Tabella 6.** Gli operatori logistici intervistati per polo logistico

Poli logistici	n. operatori log., coop. e s.r.l. intervistati	n. magazzini occupati da intervistati	Superficie coperta dei magazzini occupati (mq)	Peso % superficie dei magazzini di intervistati su superficie totale coperta dei magazzini (*)
Le Mose (Piacenza)	9	15	586.000	53%
Castel San Giovanni	5	12	352.689	35%
Cortemaggiore/Fiorenzuola	2	2	53.000	25%
Monticelli d'Ongina	0	0	0	0%
Pontenure	1	1	110.000	73%
<b>Totali</b>	<b>17</b>	<b>30</b>	<b>1.101.689</b>	<b>42%</b>

**Nota** (\*): è il rapporto tra la superficie coperta dei magazzini gestiti dagli operatori intervistati diviso l'estensione totale dei magazzini del polo logistico (riportata nell'ultima colonna di Tabella 1).

**Fonte:** elaborazioni a cura di Fondazione ITL su dati delle interviste agli operatori

### 3.1. Attività principali svolte nei siti logistici piacentini

*a cura di Fondazione ITL*

Il **68%** degli operatori intervistati svolge attività di **logistica di magazzino conto terzi**.

Per analizzare le attività svolte nei siti logistici piacentini, si prendono in considerazione tutti i 18 intervistati, compresi la cooperativa e la società s.r.l. di movimentazione della merce e la società di sviluppo immobiliare proprietaria e locatrice di magazzini logistici.

Dall'esame risulta che la maggior parte degli operatori intervistati svolge attività di “**logistica di magazzino conto terzi**” nei siti piacentini. Infatti, il **68%** degli intervistati gestisce merce di proprietà di clienti che la affidano a loro per lo stoccaggio e la movimentazione. Tra queste si considerano anche la cooperativa e la società s.r.l. presenti all'interno dei magazzini di operatori logistici (in tutto sono 12 dei 18 intervistati, Tabella 7).

Il **22%** degli operatori intervistati all'interno dei siti piacentini svolge come attività principale la “**logistica di magazzino conto proprio**”: nei magazzini movimenta e stocca merce di proprietà del gruppo societario di appartenenza (4 dei 18 operatori intervistati, Tabella 7).

Il 5% degli intervistati nei magazzini gestiti nel piacentino movimenta sia merce di terzi sia merce di proprietà (1 dei 18 operatori intervistati, Tabella 7).

Un altro 5% è rappresentato da una società di sviluppo immobiliare proprietaria e locatrice di magazzini logistici nei poli piacentini (Tabella 7).

**Tabella 7.** Gli operatori intervistati per attività principale nei siti piacentini

Attività principale nei siti piacentini	n. operatori intervistati	
	n.	%
Logistica di magazzino conto terzi	12	68%
Logistica di magazzino conto proprio	4	22%
Logistica di magazzino conto terzi e conto proprio	1	5%
Costruzione e locazione magazzini logistici	1	5%
<b>Totali</b>	<b>18</b>	<b>100%</b>

**Fonte:** elaborazioni a cura di Fondazione ITL su dati delle interviste agli operatori

## 3.2. Gruppi societari di appartenenza

### *a cura di Fondazione ITL*

Il 50% degli operatori intervistati, attivi nei poli logistici della provincia di Piacenza, appartiene a gruppi societari con quartier generale all'estero.

Nessuno degli operatori logistici intervistati ha quartier generale nel territorio piacentino.

Il 50% degli intervistati ha la sede principale all'estero, così suddivisi: il 33% in Europa (Olanda, Germania, Francia, Svezia), l'11% negli Stati Uniti, il 6% in Giappone (vedi Tabella 3 precedente).

L'altro 50% degli operatori intervistati appartiene a gruppi societari italiani, con il quartier generale in Italia. La maggior parte sono a Milano e nel suo hinterland. Altre società hanno sede principale in Veneto, in Emilia e in Romagna. Una sola ha la sede principale nel sud Italia, in Puglia (a Bari) (vedi Tabella 3 precedente).

Le due società che hanno in appalto la movimentazione della merce in magazzini gestiti da operatori logistici appartengono a gruppi italiani, che non hanno sede principale né quartier generale nel piacentino (una delle due ha sede a Piacenza, ma appartiene ad un consorzio di cooperative con sede legale a Bologna) (vedi Tabella 3 precedente).

## 3.3. Flussi di merci e di mezzi in & out

### *a cura di Fondazione ITL*

Dall'analisi delle interviste agli operatori logistici non è possibile ottenere il numero dei mezzi totali in ingresso e in uscita né i flussi totali di merce dei poli della provincia di Piacenza.

Il dato è stato fornito solo da un piccolo sottoinsieme degli intervistati.

In più, per quanto riguarda i flussi di automezzi, nei pochi dati disponibili non è possibile individuare la quota percentuale dei mezzi pesanti rispetto ai veicoli leggeri.

Dall'altra parte, non è possibile stimare neppure il peso della merce trasportata. Infatti, i pochi intervistati che lo hanno comunicato, non hanno utilizzato le medesime unità di misura: per gli articoli di abbigliamento (moda e fashion) in alcuni casi è indicato il numero dei capi appesi, in altri casi si considerano le tonnellate; per gli pneumatici si conta il numero dei pezzi; per articoli di arredo spesso si usano i metri cubi, ecc.

Le sole informazioni ricavabili in modo attendibile sono le seguenti:

- la quasi totalità dei flussi di merce e di veicoli in ingresso e in uscita dai magazzini degli operatori logistici intervistati proviene da fuori provincia di Piacenza e ha destinazione all'esterno della provincia di Piacenza;
- tutti i flussi di merce in ingresso e in uscita avvengono mediante automezzi. Nessuno dei magazzini dei poli logistici della provincia di Piacenza è dotato di binari ferroviari operativi.

## 4. Aspetti occupazionali

*a cura di Fondazione ITL*

In questo capitolo si analizza la distribuzione degli addetti diretti ed indiretti nei poli logistici del piacentino. Per i lavoratori diretti si descrivono i contratti CCNL adottati, le tipologie di assunzioni prevalente (a tempo indeterminato, determinato, ecc.), le fasce di età degli addetti e la nazionalità. (Nota: le risposte fornite dagli operatori intervistati non consentono di ricostruire il dato degli addetti diretti del 2019).

Gli operatori logistici intervistati impiegano quasi **4.800 addetti diretti** (il **77%** dei lavoratori diretti **dei 5 poli** logistici del piacentino) e poco più di **1.800 addetti indiretti**. L'**88%** degli addetti diretti degli operatori logistici intervistati è assunto **a tempo indeterminato**. Solo il **21%** degli addetti diretti degli operatori logistici intervistati ha un'età compresa **tra i 18 e i 29** anni. Un altro **60%** ha **tra i 30 e i 49 anni**, il restante 19% ha più di 50 anni d'età. Il **42%** dei **lavoratori diretti** degli operatori intervistati ha **nazionalità italiana**.

### 4.1. Addetti diretti ed indiretti degli operatori intervistati

*a cura di Fondazione ITL*

Nel **2024** i 17 operatori logistici intervistati (compresa la cooperativa e la società s.r.l. che movimentano merce all'intero di magazzini di operatori logistici, esclusa la società di sviluppo immobiliare intervistata) hanno dato lavoro a **4.792 addetti diretti**, pari al 77% degli occupati all'interno dei 5 poli presenti in provincia di Piacenza. A questi si aggiungono poco più di **1.800 addetti indiretti**, di cui il 47% somministrati da agenzie del lavoro, il 52% fornito da cooperative e società s.r.l., l'1% composto da consulenti esterni.

Gli **addetti indiretti** sono **più di un terzo** degli **addetti diretti** (il 38%), a riprova dell'intensità di impiego del capitale umano e di quanto, quindi, sia rilevante il ruolo delle cooperative, delle società s.r.l. e delle agenzie del lavoro nella gestione delle merci nei magazzini (Tabella 8).

**Tabella 8.** Addetti diretti e indiretti degli operatori intervistati per polo logistico (2024)

Poli logistici	n. addetti diretti (da interviste)	n. addetti indiretti (da interviste)	n. addetti totali (da interviste)
Le Mose (Piacenza)	1.797	472	2.269
Castel San Giovanni	2.349	1.281	3.630
Cortemaggiore/Fiorenzuola	125	75	200
Monticelli d'Ongina	0	0	0
Pontenure	521	7	528
<b>Totali</b>	<b>4.792</b>	<b>1.835</b>	<b>6.627</b>

**Fonte:** elaborazioni a cura di Fondazione ITL su dati delle interviste agli operatori

È probabile che il numero degli addetti indiretti sia superiore, perché è molto difficile ricostruire questo dato, se non è dichiarato dagli operatori intervistati. Infatti in numerosi casi né Registro Imprese né Archivio Asia-UL riportano dati e denominazioni delle società di fornitura di personale che operano all'interno dei magazzini logistici. Spesso sono società

esterne al territorio, impiegate con regolarità durante l'intero anno di esercizio e con maggior intensità nei momenti di picco della domanda.

Ad esempio, non è infrequente che all'interno del magazzino di un operatore logistico la merce sia movimentata dal personale di una società con sede legale in un'altra provincia e senza unità locale in provincia di Piacenza. Da questa situazione consegue che il personale che movimentata la merce non risulta impiegato a Piacenza.

## 4.2. CCNL adottati con i lavoratori diretti dagli operatori intervistati a cura di Fondazione ITL

La quasi totalità (**il 99%**) degli **addetti diretti** dei 17 operatori logistici intervistati – compresa la cooperativa e la società s.r.l. che movimentano merce all'intero di magazzini di operatori logistici, esclusa la società di sviluppo immobiliare intervistata – è stata **assunta** adottando il contratto collettivo nazionale del lavoro (**CCNL della logistica**). Il restante 1% degli addetti è assunto o con il contratto collettivo dei servizi o con il CCNL del trasporto (Tabella 9).

**Tabella 9.** CCNL adottati dagli operatori intervistati (2024)

Poli logistici	CCNL Logistica	CCNL Servizi	CCNL Trasporti
Le Mose (Piacenza)	1.705	39	7
Castel San Giovanni	2.263	0	0
Cortemaggiore/Fiorenzuola	125	0	0
Monticelli d'Ongina	0	0	0
Pontenure	521	0	0
<b>Totali</b>	<b>4.614</b>	<b>39</b>	<b>7</b>

**Fonte:** elaborazioni a cura di Fondazione ITL su dati delle interviste agli operatori

## 4.3. Tipologie di contratti di assunzione a cura di Fondazione ITL

L'**88%** del **personale diretto** dei 17 operatori logistici intervistati è assunto **a tempo indeterminato**. Quasi il 7% è assunto a tempo determinato. Il 3% degli addetti diretti ha un contratto di apprendistato. Il restante 2% è assunto con forme di collaborazione coordinate e continuative (Tabella 10 e Tabella 11).

**Tabella 10.** Forme di assunzione dei lavoratori diretti dagli operatori intervistati (2024)

Poli logistici	A tempo indeterminato	A tempo determinato	Apprendistato	A chiamata	Co.Co. Co.	Totali
Le Mose (Piacenza)	1.497	79	116	0	100	1.792
Castel San Giovanni	2.311	6	19	0	0	2.336
Cortemaggiore/Fiorenzuola	58	60	7	0	0	125
Monticelli d'Ongina	0	0	0	0	0	0
Pontenure	342	179	0	0	0	521
<b>Totali</b>	<b>4.208</b>	<b>324</b>	<b>142</b>	<b>0</b>	<b>100</b>	<b>4.774</b>

**Fonte:** elaborazioni a cura di Fondazione ITL su dati delle interviste agli operatori

Nella Tabella 11 seguente sono mostrati i pesi percentuali relativi alle forme di assunzione degli addetti contati nella Tabella 10 precedente.

**Tabella 11.** Forme di assunzione dei lavoratori diretti dagli operatori intervistati (2024)

Poli logistici	A tempo indeterminato	A tempo determinato	Apprendistato	A chiamata	Co.Co. Co.	Totali
Le Mose (Piacenza)	84%	4%	6%	0%	6%	100%
Castel San Giovanni	99%	0%	1%	0%	0%	100%
Cortemaggiore/Fiorenzuola	46%	48%	6%	0%	0%	100%
Monticelli d'Ongina	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Pontenure	66%	34%	0%	0%	0%	100%
Totali	88%	7%	3%	0%	2%	100%

Fonte: elaborazioni a cura di Fondazione ITL su dati delle interviste agli operatori

#### 4.4. Lavoratori diretti per genere

##### *a cura di Fondazione ITL*

I dati relativi al genere dei lavoratori, messi a disposizione dagli operatori intervistati, sono incompleti. Gli operatori intervistati del polo di Cortemaggiore/Fiorenzuola non hanno indicato il genere degli addetti diretti. Per il polo di Monticelli non sono disponibile interviste ad operatori. Per gli operatori logistici intervistati dei poli di Le Mose (PC), Castel San Giovanni e Pontenure è possibile ricostruire questa informazione.

I 10 operatori intervistati di **Le Mose** dichiarano di avere quasi 1.800 addetti diretti (per la precisione 1.797). Dell'84% di questi (1.511 addetti), è indicato il sesso: il **60%** sono **maschi**, l'altro **40%** sono **femmine**.

**Tabella 12.** Lavoratori diretti degli operatori intervistati per genere (2024)

Poli logistici	Maschi	Femmine	Totale
Le Mose (Piacenza)	902	609	1.511
Castel San Giovanni	1.139	1.215	2.354
Cortemaggiore/Fiorenzuola	n.d.	n.d.	n.d.
Monticelli d'Ongina	0	0	0
Pontenure	325	196	521

Fonte: elaborazioni a cura di Fondazione ITL su dati delle interviste agli operatori

Nella Tabella 13 seguente sono mostrati i pesi percentuali relativi al sesso dei lavoratori diretti contati nella Tabella 12 precedente.

**Tabella 13.** Lavoratori diretti degli operatori intervistati per genere (2024)

Poli logistici	Maschi	Femmine	Totale
Le Mose (Piacenza)	60%	40%	100%
Castel San Giovanni	48%	52%	100%
Cortemaggiore/Fiorenzuola	n.d.	n.d.	n.d.
Monticelli d'Ongina	0%	0%	0%
Pontenure	62%	38%	100%

Fonte: elaborazioni a cura di Fondazione ITL su dati delle interviste agli operatori

A **Pontenure** il **62%** degli addetti diretti è di sesso maschile, il **38%** è di sesso femminile (Tabella 13).

Mentre a **Castel San Giovanni** per poche decine di unità, le donne sono più numerose dei maschi, grazie alle attività di sartoria svolte nei magazzini di Moncler, di Als s.p.a. e di Als Luxury s.p.a., affidate quasi esclusivamente a lavoratrici (Tabella 13). Il **48%** sono maschi e il **52%** sono femmine (Tabella 13).

## 4.5. Lavoratori diretti per fascia di età

### a cura di Fondazione ITL

Ancora una volta la contract logistics si conferma un settore non per giovani né per giovanissimi. Infatti il 60% degli addetti diretti dei 17 operatori logistici intervistati ha un'età compresa tra i 30 e i 49 anni. Il 19% ha almeno 50 anni. Solo il 21% ha un'età inferiore ai 30 anni.

Questa distribuzione delle età si osserva in tutti i poli piacentini (Tabella 14 e Tabella 15 seguenti). Infatti, dai dati del 2023 diffusi recentemente da Istat (Archivio Asia-Unità locali) si ricava che il 56% degli addetti delle unità locali dei 5 poli ha un'età compresa tra i 30 e i 49 anni, il 25% ha più di 50 anni, il 19% degli addetti ha un'età compresa tra i 18 e i 29 anni.

**Tabella 14.** Lavoratori diretti degli operatori intervistati per classe di età (2024)

Poli logistici	18 – 29 anni	30 – 49 anni	50 anni e più	Totale
Le Mose (Piacenza)	402	855	256	1.513
Castel San Giovanni	392	1.455	507	2.354
Cortemaggiore/Fiorenzuola	56	62	7	125
Monticelli d'Ongina	0	0	0	0
Pontenure	105	318	98	521
Totali	955	2.690	868	4.513

**Fonte:** elaborazioni a cura di Fondazione ITL su dati delle interviste agli operatori

Nella Tabella 15 seguente sono mostrati i pesi percentuali relativi alla suddivisione per classe di età degli addetti diretti contati nella Tabella 14 precedente.

**Tabella 15.** Lavoratori diretti degli operatori intervistati per classe di età (2024)

Poli logistici	18 – 29 anni	30 – 49 anni	50 anni e più	Totale
Le Mose (Piacenza)	27%	56%	17%	100%
Castel San Giovanni	17%	62%	22%	100%
Cortemaggiore/Fiorenzuola	45%	50%	6%	100%
Monticelli d'Ongina	0%	0%	0%	0%
Pontenure	20%	61%	19%	100%
Totali	21%	60%	19%	100%

**Fonte:** elaborazioni a cura di Fondazione ITL su dati delle interviste agli operatori

Gli **operatori logistici intervistati** del polo di **Castel San Giovanni** impiegano addetti diretti appartenenti a fasce di età mediamente più alte: il **22%** hanno un'età superiore ai **50 anni**. E il **62%** ha un'età compresa tra i 30 e i 49 anni. Queste percentuali però non sono molto più alte di quelle degli intervistati a **Pontenure**, dove il **19%** degli addetti diretti ha almeno 50 anni e il **61%** ha un'età tra i 30 e i 49 anni.

Gli operatori logistici **intervistati** nel polo di **Cortemaggiore/Fiorenzuola** hanno gli addetti diretti con l'**età media minore**: poco meno della **metà** ha meno di 30 anni (il 45%); il 50% ha tra i 30 e i 49 anni, il solo 6% ha più di 50 anni.

Gli **operatori logistici intervistati** del polo di **Le Mose** si pongono a metà strada: più di un quarto degli addetti diretti ha **meno di 30 anni** (**27%**, più degli operatori intervistati di Castel San Giovanni, meno degli operatori intervistati del polo di Cortemaggiore/Fiorenzuola).

Nelle due tavole sotto riprodotte (Tabella 16 e Tabella 17 seguenti) sono riportati i dati degli addetti totali delle unità locali attive all'interno dei cinque poli logistici del piacentino.

Si nota che nel caso del polo di **Le Mose** le imprese intervistate hanno addetti diretti molto più giovani degli addetti diretti totali rilevati da Istat. Infatti dall'Archivio Unità locali risulta che il 13% di tutti gli addetti di Le Mose ha meno di 30 anni (Tabella 17), mentre i 10 operatori intervistati hanno in questa fascia di età più di un quarto degli addetti diretti (27%, Tabella 15).

Nel caso del polo logistico di **Castel San Giovanni** si osserva la situazione opposta: gli operatori intervistati hanno il 17% degli addetti diretti sotto i 30 anni, mentre per Istat le unità locali del polo hanno un quarto dell'occupazione in questa fascia di età (25%, Tabella 15 e Tabella 17).

**Tabella 16.** Gli addetti diretti delle unità locali per classe di età (2023)

Poli logistici	18 – 29 anni	30 – 49 anni	50 anni e più	Totale
Le Mose (Piacenza)	459	2.011	1.111	3.581
Castel San Giovanni	1.031	2.274	735	4.040
Cortemaggiore/Fiorenzuola	108	247	182	537
Monticelli d'Ongina	18	69	38	125
Pontenure	71	228	57	356
Totali	1.687	4.829	2.123	8.639

**Fonte:** elaborazioni a cura di Fondazione ITL su dati dell'Archivio ASIA Unità Locali di Istat

Nella Tabella 17 sotto riprodotta sono mostrati i pesi percentuali relativi alla suddivisione per classe di età degli addetti diretti contati nella Tabella 16 precedente.

**Tabella 17.** Gli addetti diretti delle unità locali per classe di età (2023)

Poli logistici	18 – 29 anni	30 – 49 anni	50 anni e più	Totale
Le Mose (Piacenza)	13%	56%	31%	100%
Castel San Giovanni	25%	57%	18%	100%
Cortemaggiore/Fiorenzuola	20%	46%	34%	100%
Monticelli d'Ongina	14%	55%	31%	100%
Pontenure	20%	64%	16%	100%
Totali	19%	56%	25%	100%

**Fonte:** elaborazioni a cura di Fondazione ITL su dati dell'Archivio ASIA Unità Locali di Istat

### ***Nota finale***

I dati forniti dagli operatori intervistati non sono sufficienti per costruire la tavola degli **addetti diretti per titolo di studio**. Dalle interviste mancano quasi interamente Le Mose e Pontenure. Per il polo di Castel San Giovanni le informazioni sono solo parziali. Assenti per Pontenure.

## 4.6. Lavoratori diretti per nazionalità

*a cura di Fondazione ITL*

Nel **2024** la **nazionalità italiana** è la **più rappresentata** tra i lavoratori diretti dei **17 operatori** logistici **intervistati** (compresa la cooperativa e la società s.r.l. che movimentano merce all'intero di magazzini di operatori logistici, esclusa la società di sviluppo immobiliare intervistata). Infatti il **42%** degli addetti diretti degli operatori intervistati hanno nazionalità italiana. Seguono i lavoratori dei **Paesi africani** con il **21%** e quelli dell'**Est Europa** con il **20%** (Tabella 18 e Tabella 19).

Passando ai singoli poli del piacentino, si nota che gli operatori logistici intervistati del polo logistico di **Le Mose** danno lavoro al 49% di tutti gli addetti diretti di Le Mose (quasi 1.800 addetti diretti dei 3.581 da Istat).

Hanno fornito la nazionalità solo di 1.678 lavoratori, pari al 47% del totale di Istat.

Dai dati forniti dagli operatori intervistati risulta che il **40%** degli addetti diretti sono di **nazionalità italiana**, il **32%** sono di **nazionalità africana**, il **14%** sono di Paesi dell'**Est Europa**, seguono le Americhe con l'8% e l'Asia con il 5% (Tabella 21 e Tabella 22).

Situazione completamente diversa presso gli operatori intervistati sia di Castel San Giovanni sia di Cortemaggiore/Fiorenzuola. A **Castel San Giovanni** il **51%** dei lavoratori diretti degli operatori intervistati è di **nazionalità italiana**. Il **21%** dell'**Est Europa**. Le nazionalità africane si arrestano all'11%.

Anche a **Cortemaggiore/Fiorenzuola** la maggior parte dei lavoratori degli operatori intervistati è di **nazionalità italiana (54%)**, al secondo posto i lavoratori **asiatici** con il **30%** del totale, seguiti al terzo posto dagli **africani** con il **10%** (Tabella 21 e Tabella 22).

**Tabella 18.** Lavoratori diretti degli operatori logistici, cooperativa e società s.r.l. intervistati per nazionalità (2024)

Poli logistici	Italia	Resto UE27	Est Europa	Africa	Asia	Americhe	Altro	Totale
Le Mose (Piacenza)	678	14	235	541	83	126	1	1.678
Castel San Giovanni	1.189	133	496	251	131	136	18	2.354
Cortemaggiore/Fiorenzuola	67	0	9	12	37	0	0	125
Monticelli d'Ongina	0	0	0	0	0	0	0	0
Pontenure	45	2	201	188	70	15	0	521
Totali	1.979	149	941	992	321	277	19	4.678

**Fonte:** elaborazioni a cura di Fondazione ITL su dati delle interviste agli operatori

**Tabella 19.** Lavoratori diretti degli operatori logistici, cooperativa e società s.r.l. intervistati per nazionalità (2024)

Poli logistici	Italia	Resto UE27	Est Europa	Africa	Asia	Americhe	Altro	Totale
Le Mose (Piacenza)	40%	1%	14%	32%	5%	8%	0%	100%
Castel San Giovanni	51%	6%	21%	11%	6%	6%	1%	100%
Cortemaggiore/Fiorenzuola	54%	0%	7%	10%	30%	0%	0%	100%
Monticelli d'Ongina	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Pontenure	9%	0%	39%	36%	13%	3%	0%	100%
Totali	42%	3%	20%	21%	7%	6%	1%	100%

**Fonte:** elaborazioni a cura di Fondazione ITL su dati delle interviste agli operatori

Se dagli operatori intervistati di **Le Mose** si isolano la cooperativa e la società s.r.l. che hanno in appalto la movimentazione della merce nei magazzini di operatori logistici, il peso percentuale degli addetti diretti con **nazionalità italiana** degli altri 8 operatori intervistati (senza la cooperativa e la società s.r.l.) aumenta sensibilmente, raggiungendo il **51%** del totale. E gli addetti di **nazionalità africana** sono solo il **19%** del totale (Tabella 20 e Tabella 21). Mentre presso la cooperativa e la società s.r.l. i lavoratori italiani scendono al 25% del totale e quelli di nazionalità africana salgono al 35%, seguiti dall'Est Europa con un altro 25% del totale (Tabella 22).

**Tabella 20.** Lavoratori diretti degli operatori intervistati (esclusa la cooperativa e la società s.r.l.) per nazionalità (2024)

Poli logistici	Italia	Resto UE27	Est Europa	Africa	Asia	Americhe	Altro	Totale
Le Mose (Piacenza)	508	14	65	303	49	58	1	998
Castel San Giovanni	1.189	133	496	251	131	136	18	2.354
Cortemaggiore/Fiorenzuola	67	0	9	12	37	0	0	125
Monticelli d'Ongina	0	0	0	0	0	0	0	0
Pontenure	45	2	201	188	70	15	0	521
<b>Totali</b>	<b>1.809</b>	<b>149</b>	<b>771</b>	<b>754</b>	<b>287</b>	<b>209</b>	<b>19</b>	<b>3.998</b>

**Fonte:** elaborazioni a cura di Fondazione ITL su dati delle interviste agli operatori

**Tabella 21.** Lavoratori diretti degli operatori intervistati (esclusa la cooperativa e la società s.r.l.) per nazionalità (2024)

Poli logistici	Italia	Resto UE27	Est Europa	Africa	Asia	Americhe	Altro	Totale
Le Mose (Piacenza)	51%	1%	7%	30%	5%	6%	0%	100%
Castel San Giovanni	51%	6%	21%	11%	6%	6%	1%	100%
Cortemaggiore/Fiorenzuola	54%	0%	7%	10%	30%	0%	0%	100%
Monticelli d'Ongina	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	100%
Pontenure	9%	0%	39%	36%	13%	3%	0%	100%
<b>Totali</b>	<b>45%</b>	<b>4%</b>	<b>19%</b>	<b>19%</b>	<b>7%</b>	<b>5%</b>	<b>1%</b>	<b>100%</b>

**Fonte:** elaborazioni a cura di Fondazione ITL su dati delle interviste agli operatori

**Tabella 22.** Lavoratori diretti di cooperativa e società s.r.l. intervistate per nazionalità

Poli logistici	Italia	Resto UE27	Est Europa	Africa	Asia	Americhe	Altro	Totale
Le Mose (Piacenza)	170	0	170	238	34	68	0	680
Castel San Giovanni	0	0	0	0	0	0	0	0
Cortemaggiore/Fiorenzuola	0	0	0	0	0	0	0	0
Monticelli d'Ongina	0	0	0	0	0	0	0	0
Pontenure	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Totali</b>	<b>170</b>	<b>0</b>	<b>170</b>	<b>238</b>	<b>34</b>	<b>68</b>	<b>0</b>	<b>680</b>

**Fonte:** elaborazioni a cura di Fondazione ITL su dati delle interviste agli operatori

Nelle due tavole sotto riprodotte (Tabella 23 e Tabella 24) sono riportati i dati per nazionalità degli addetti totali delle unità locali attive all'interno dei cinque poli logistici del piacentino. Si nota che il **48%** degli addetti totali delle unità locali ha **nazionalità italiana**, il **43%** ha nazionalità in **Paesi extra-UE27**, solo il restante 9% ha nazionalità di uno dei Paesi dell'UE27 esclusa l'Italia.

Nel caso del polo di **Le Mose** il dato fornito dalle imprese intervistate è molto vicino a quello dell'Archivio Asia di Istat: il 40% degli addetti diretti delle imprese intervistate ha addetti di nazionalità italiana, e per Istat il peso degli italiani è pari al 43% (Tabella 23 e Tabella 24).

Medesima osservazione si può fare per il polo logistico di **Castel San Giovanni**: il **51%** degli addetti diretti delle imprese intervistate ha addetti di **nazionalità italiana**, esattamente come risulta nell'Archivio Asia Unità locali di Istat (51%) (Tabella 23 e Tabella 24).

**Tabella 23.** I poli logistici della provincia di Piacenza: gli addetti delle unità locali per nazionalità (2023)

Poli logistici	nazionalità italiana	nazionalità UE27	nazionalità extra UE27	totale
Le Mose (Piacenza)	1.548	286	1.747	3.581
Castel San Giovanni	2.078	306	1.656	4.040
Cortemaggiore/Fiorenzuola	333	90	114	537
Monticelli d'Ongina	121	2	2	125
Pontenure	67	78	211	356
Totali	4.147	762	3.730	8.639

**Fonte:** elaborazioni a cura di Fondazione ITL su dati dell'Archivio ASIA Unità Locali di Istat

**Tabella 24.** I poli logistici della provincia di Piacenza: gli addetti delle unità locali per nazionalità (peso %, anno 2023)

Poli logistici	nazionalità italiana	nazionalità UE27	nazionalità extra UE27	totale
Le Mose (Piacenza)	43%	8%	49%	100%
Castel San Giovanni	51%	8%	41%	100%
Cortemaggiore/Fiorenzuola	62%	17%	21%	100%
Monticelli d'Ongina	96%	2%	2%	100%
Pontenure	19%	22%	59%	100%
Totali	48%	9%	43%	100%

**Fonte:** elaborazioni a cura di Fondazione ITL su dati dell'Archivio ASIA Unità Locali di Istat

### ***Nota finale***

I dati forniti dagli operatori intervistati non sono sufficienti per costruire la tavola degli **addetti diretti per cittadinanza**. Dalle interviste manca interamente il dato delle intervistate del polo di Castel San Giovanni, manca quasi interamente il dato degli intervistati di Le Mose.

## 5. La gestione immobiliare dei siti piacentini

*a cura di Nomisma*

### 5.1. Tendenze emergenti del mercato immobiliare della logistica a Piacenza, secondo gli intervistati

*a cura di Nomisma*

I primi insediamenti logistici nel territorio piacentino risalgono al periodo 2000–2008, con ingressi successivi tra il 2009 e il 2013. Negli anni più recenti si è osservata una nuova fase di sviluppo, con la realizzazione di stabilimenti tra il 2021 e il 2023, caratterizzati da standard qualitativi ed energetici più elevati. La costruzione di nuovi immobili risulta quindi relativamente costante nel tempo, ma con una crescente differenziazione tra edifici di vecchia e nuova generazione.

Dal punto di vista della gestione immobiliare, emerge una netta prevalenza del modello in locazione, dal momento che la proprietà degli immobili è riconducibile per la maggior parte a developer specializzati nel settore logistico.

- La maggioranza degli operatori occupa l’immobile come conduttore/tenant:
  - fra questi, circa la metà ha partecipato direttamente alla fase di progettazione e sviluppo dell’immobile (secondo il modello build-to-suit).
- Solo un operatore fra quelli intervistati è infatti proprietario dell’immobile, ed è riconducibile ad un grande gruppo internazionale che si occupa di una filiera del freddo con esigenze estremamente specifiche a livello strutturale.

Dall’analisi quantitativa emergono segnali di progressivo adeguamento del patrimonio immobiliare esistente. In particolare:

- la quasi totalità degli immobili dispone di impianti fotovoltaici installati;
- quasi la metà degli immobili presenta sistemi di automazione avanzata, sebbene una quota analoga segnali livelli di automazione ancora contenuti;
- tutti i siti sono dotati di uffici amministrativi in loco;
- la quasi totalità degli immobili dispone di aree dedicate al parcheggio e allo scarico dei mezzi pesanti.

Resta invece limitata la diffusione di immobili con connessioni dirette a interporti o infrastrutture logistiche integrate, così come quella di edifici progettati o ristrutturati secondo standard ESG specifici. In questo ambito, solo una minoranza degli operatori dichiara di avere già avviato interventi strutturali di innovazione tecnologica sull’immobile, mentre circa la metà segnala di avere tali interventi in fase di pianificazione.

Le evidenze qualitative mostrano come le strategie dei principali player logistici siano sempre più orientate alla sostenibilità ambientale e all'efficienza operativa, in linea con gli indirizzi definiti a livello di gruppo. Le unità locali insediate nel piacentino risultano generalmente allineate alle strategie della casa madre, pur con margini di autonomia limitati e con una capacità di iniziativa condizionata dalle caratteristiche degli immobili e dall'assetto proprietario.

Gli interventi più diffusi hanno riguardato l'efficientamento energetico (fotovoltaico, illuminazione LED, miglioramento dei sistemi di climatizzazione), il rinnovamento delle flotte di trasporto e l'ottimizzazione dei flussi logistici. Tuttavia, l'efficacia di tali azioni risulta in alcuni casi ridotta dalle caratteristiche di parte del patrimonio immobiliare e da vincoli infrastrutturali esogeni, in particolare legati alla capacità limitata della rete elettrica.

Con particolare riferimento a Castel San Giovanni, dal punto di vista ambientale il polo è dotato di un insieme di soluzioni tecnologiche orientate alla riduzione degli impatti, tra cui:

- sistemi di raccolta e riutilizzo delle acque meteoriche;
- reti idriche separate;
- sistemi di gestione energetica centralizzata (Building Management System);
- impianti di produzione di energia da fonti rinnovabili, in particolare fotovoltaico, per una potenza complessiva significativa, soggetta a ulteriori ampliamenti.

Di seguito si riportano le principali evidenze raccolte nella fase di ascolto rispetto alle necessità di investimento future per continuare a garantire l'attrattività del territorio piacentino in qualità di snodo logistico di importanza nazionale e internazionale.

- In una prospettiva di lungo periodo, il collegamento alla rete infrastrutturale diventa un fattore strategico. La viabilità dei siti logistici non incide solo sulla facilità con cui i dipendenti possono raggiungere il luogo di lavoro – e quindi sulla qualità dei collegamenti con il trasporto pubblico – ma anche sulla capacità del magazzino di servire in modo rapido ed efficiente il cliente finale.
- Nel futuro prossimo, gli immobili destinati a mantenere valore e interesse all'utilizzo da parte di imprese e operatori logistici saranno quelli maggiormente attrezzati sotto il profilo ambientale e della sostenibilità: elevati standard di efficienza energetica, possibilità di installare pannelli fotovoltaici e batterie di accumulo per l'utilizzo di veicoli ibridi o elettrici. In alcuni casi questa attenzione ha una triplice valenza: nel caso, ad esempio, dell'isolamento termico degli edifici non si tratta solo di attenzione all'impatto sull'ambiente, ma anche di risparmio di costi da un lato e attenzione al benessere dei lavoratori che ogni giorno vivono l'ambiente.
- Il benessere dei lavoratori è infatti un altro tema considerato altrettanto cruciale nello sviluppo degli immobili del futuro: la qualità degli spazi e la vivibilità quotidiana diventano parametri concreti di competitività. Aree dedicate al ristoro, spazi comuni attrezzati, ambienti per attività ricreative o sportive non rappresentano più un elemento accessorio, ma un investimento sulla produttività e sull'attrattività del sito.



Infine, si rileva come per gli operatori che si occupano di consegne B2C, nei prossimi dieci anni i grandi hub potrebbero concentrarsi sempre di più sulle attività di inbound e stoccaggio, sviluppando al contempo una rete di magazzini di prossimità distribuiti sul territorio per avvicinare il servizio al cliente.

In questo scenario, tuttavia, il rischio che si rileva è che il mercato immobiliare logistico possa tendere ad una polarizzazione: da un lato immobili di nuova generazione, tecnologicamente avanzati, sostenibili e capaci di rispondere alla crescente domanda di ambienti salubri e di qualità; dall'altro un patrimonio obsoleto, sempre meno competitivo e progressivamente destinato a uscire dal mercato senza adeguati interventi di riqualificazione.

## 5.2. Prospettive e investimenti futuri

*a cura di Politecnico di Milano Polo di Piacenza*

Con riferimento agli **investimenti futuri dichiarati**, l'analisi dei risultati delle interviste condotte delinea un quadro eterogeneo che presenta luci ed ombre. Una parte rilevante del campione (45% delle aziende) dichiara di non avere investimenti rilevanti in corso o pianificati per il breve-medio periodo, mentre il restante 55% segnala di aver focalizzato l'attenzione su pochi investimenti considerati strategici: il 18% dichiara di avere in corso un solo investimento (in prevalenza orientato a migliorare l'ergonomia delle aree di lavoro e il benessere dell'operatore), il 27% ne dichiara due (prevalentemente afferenti all'incremento contestuale della sostenibilità ed efficienza energetica insieme all'implementazione di soluzioni automatizzate per la movimentazione e lo stoccaggio delle merci). Un solo caso dichiara di avere tre investimenti in corso, rispettivamente sui tre ambiti sopramenzionati (ergonomia delle aree di lavoro e il benessere dell'operatore, sostenibilità ed efficienza energetica, automazione dei processi). Nel complesso, gli investimenti futuri non presentano una dinamica uniforme, ma presentano andamenti differenziati in base alla specificità dell'azienda/sito logistico esaminato. La maggior parte delle aziende che ha dichiarato di avere investimenti in corso sono operatori logistici; per quanto riguarda la merceologia trattata e la tipologia di sito, i magazzini a temperatura ambiente risultano essere quelli maggiormente coinvolti nei progetti sopra illustrati.

Approfondendo l'**ambito** degli investimenti dichiarati, emerge complessivamente una chiara direzione di lavoro volta all'evoluzione del magazzino verso modelli più sostenibili sia sotto il profilo sociale che ambientale. In particolare, ricorrono frequentemente iniziative legate a potenziare le soluzioni attualmente in uso per favorire una migliore ergonomia per l'operatore; si tratta di interventi indicati dalla maggior parte delle aziende intervistate che hanno indicato investimenti in essere (83% delle aziende che hanno dichiarato interventi futuri). In seconda battuta si evidenziano anche interventi orientati alla sostenibilità ambientale e all'efficienza energetica degli immobili logistici stessi (58%), parallelamente rispetto all'implementazione di soluzioni automatizzate a supporto dei processi di stoccaggio, prelievo e movimentazione (58%).

Un elemento di contesto importante riguarda il posizionamento strategico dei siti rispetto al gruppo di appartenenza. La maggioranza delle aziende intervistate qualifica il sito piacentino come polo strategico (67%), mentre la restante parte lo descrive come sito periferico (33%). Questo dato, pur non permettendo generalizzazioni, contribuisce tuttavia a inquadrare la lettura complessiva degli investimenti e delle priorità, suggerendo che il ruolo assegnato al sito all'interno della rete aziendale possa costituire una variabile interpretativa rilevante.

Per quanto riguarda i **macro-trend percepiti come più impattanti** sul futuro degli edifici logistici, tutte le risposte ottenute convergono in modo netto ad evidenziare la sostenibilità come trend più sentito. Altri trend sono citati, pur con minor frequenza e in modo più frammentato, tra cui quelli legati alla qualità e disponibilità delle infrastrutture (principalmente

legate alla viabilità), l'evoluzione verso una maggiore automazione della movimentazione e dello stoccaggio per contrastare il calo demografico e quindi la carenza di forza lavoro prevista per il prossimo futuro, e anche la rilevanza di ridisegnare processi e soluzioni incorporando aspetti volti a favorire il benessere del lavoratore secondo un approccio human-centric.

È stato infine condotto un approfondimento volto a comprendere quali **caratteristiche** siano considerate imprescindibili per gli **immobili logistici del futuro**. In linea con i risultati relativi ai macro-trend sopra riportati, anche in questo caso si evidenzia una marcata convergenza verso criteri ESG alla base della progettazione e gestione dell'immobile; a questo proposito, tutte le aziende intervistate (100%) hanno sottolineato l'importanza di prestazioni energetiche avanzate ed ambientalmente sostenibili in linea con i criteri ESG. In questo ambito, un caso specifico ha sottolineato in modo esplicito la necessità che gli edifici logistici del futuro siano predisposti per l'installazione di pannelli fotovoltaici e sistemi di accumulo.

La metà del campione (50%) ha inoltre rimarcato in particolare la rilevanza di prevedere spazi e dotazioni in grado di migliorare la qualità della vita lavorativa (es. aree riservate ai momenti di ristoro per i lavoratori, strutture climatizzate). Infine, da un'azienda intervistata è emerso come tema rilevante quello della flessibilità e modularità degli spazi che consentano agli immobili logistici di adattarsi al cambiamento, consentendo quindi di ridisegnare agevolmente le caratteristiche funzionali e le soluzioni usate in funzione delle possibili evoluzioni future.

Nel complesso, le evidenze empiriche suggeriscono il delinearsi di una fotografia in cui l'edificio logistico è chiamato progressivamente ad evolversi verso un "ecosistema" logistico complesso volto a rispondere a criteri ambientali, a requisiti di tipo human-centric, legati quindi al benessere e all'attrattività del luogo di lavoro, e a requisiti di flessibilità, ossia la capacità dell'immobile di essere riconfigurato, riutilizzato o adattato nel tempo a esigenze diverse con tempi e costi contenuti. Quest'ultimo criterio introduce il concetto di "resilienza" degli immobili logistici, che delinea la capacità dell'immobile stesso di adattarsi rapidamente a variazioni operative, tecnologiche ed energetiche, in linea con le indicazioni della commissione Europea come illustrato all'interno del documento "Industry 5.0: Towards a sustainable, human-centric and resilient" pubblicato nel Gennaio 2021. In questo senso, la flessibilità dell'immobile costituisce un fattore abilitante della resilienza, poiché consente di aumentare la capacità di resistere ad eventuali perturbazioni esterne (es. crisi energetiche e geopolitiche, interruzioni della supply chain) preservando la continuità dei processi nel tempo.

### **5.3. Analisi SWOT – mercato immobiliare della logistica piacentina: indagine rivolta agli operatori** *a cura di Nomisma*

L'analisi SWOT che segue offre una lettura sintetica ma strutturata delle principali dinamiche che caratterizzano il mercato immobiliare logistico della provincia di Piacenza, così come emerge dall'indagine condotta presso un campione qualificato di operatori del settore. Il territorio piacentino, da anni parte integrante dei principali corridoi logistici nazionali, si trova oggi in una fase in cui competitività infrastrutturale, qualità del patrimonio edilizio e capacità

di attrarre investimenti devono confrontarsi con nuove esigenze di sostenibilità, innovazione tecnologica e razionalizzazione dei processi distributivi.

La SWOT evidenzia punti di forza consolidati – quali la posizione geografica strategica, la presenza di player di rilievo internazionale e un buon livello di adozione di interventi di efficientamento energetico – che continuano a sostenere il ruolo di Piacenza come snodo logistico di primaria importanza. Allo stesso tempo, emergono elementi di criticità legati alla vetustà di parte dello stock immobiliare, a un modello di occupazione prevalentemente in locazione e a una limitata integrazione con infrastrutture logistiche di livello superiore.

Le opportunità delineano uno scenario favorevole alla rigenerazione e alla qualificazione dell'esistente, anche grazie al crescente orientamento del mercato verso soluzioni sostenibili e all'eventuale sostegno di politiche pubbliche dedicate. Tuttavia, il territorio deve misurarsi con minacce competitive e infrastrutturali che, se non adeguatamente gestite, potrebbero ridurre la sua attrattività nel medio periodo.

### Punti di forza

- **Posizionamento geografico strategico**, con prossimità agli assi autostradali A1 e A21.
- **Presenza di operatori logistici nazionali e multinazionali**, che garantiscono volumi, know-how e integrazione nelle catene di fornitura internazionali.
- Diffusa adozione di interventi di **efficientamento energetico**, in particolare installazione di impianti fotovoltaici e sistemi di illuminazione LED.
- Ruolo ancora rilevante dei **siti piacentini nelle strategie di gruppo**, soprattutto per attività di stoccaggio e gestione inbound.
- Disponibilità di **aree dedicate** alla logistica e di infrastrutture di supporto (aree di carico/scarico, parcheggi per mezzi pesanti).

### Punti di debolezza

- In prospettiva, gli edifici costruiti tra la fine degli anni '90 e i primi 2000 richiederanno **investimenti** importanti per l'**adeguamento agli standard ESG** più recenti.
- La **prevalenza del modello di occupazione** in locazione può agevolare le scelte di spostamento degli operatori in altre province a seguito di migliori opportunità economiche e di contesto.
- **Scarsa integrazione** con interporti e infrastrutture logistiche avanzate, che riduce il potenziale di sviluppo di servizi a maggiore valore aggiunto.

### Opportunità

- **Rigenerazione** e riqualificazione del patrimonio immobiliare esistente, attraverso interventi di efficientamento energetico, automazione e miglioramento delle condizioni di lavoro.
- **Crescente domanda** di logistica sostenibile e ben collegata, che può rafforzare il ruolo di Piacenza come hub di supporto ai mercati di consumo nazionali e internazionali.



- Possibile attivazione di **politiche pubbliche** e incentivi a supporto della transizione energetica e della rigenerazione urbana-logistica.

### Minacce

- **Perdita di attrattività** del territorio per nuovi investimenti, a favore di aree alternative lungo gli assi A21–A22 (Mantova, Verona).
- In assenza di politiche di rigenerazione, vi è un rischio di accumulo di “**immobili logistici obsoleti**”, difficilmente riconvertibili e pertanto meno appetibili per i primari player del mercato.
- **Vincoli infrastrutturali**, in particolare legati alla capacità della rete elettrica, che limitano lo sviluppo di soluzioni energetiche avanzate (accumuli, piena autosufficienza).
- **Crescente competizione tra poli logistici**, sia a livello regionale sia nazionale, con pressione sui margini operativi.

## **6. Sostenibilità dei siti logistici piacentini** *a cura di Nomisma*

Questa sezione del report restituisce un quadro di sintesi di quanto emerso dalle interviste agli operatori, che si è concentrata sulle strategie in termini di sostenibilità e investimenti in innovazione oltre ai rapporti con gli enti territoriali e sindacali. L'analisi aggregata dei dati e delle opinioni raccolte in questa fase di lavoro ha permesso di comprendere la visione di medio-lungo periodo di questi operatori attivi sul territorio, nonché valutare punti di forza e criticità del sistema logistico locale attraverso un'analisi SWOT.

### **6.1. Il rapporto delle imprese insediate con le parti sociali** *a cura di Nomisma*

Le interviste svolte hanno indagato anche aspetti maggiormente legati all'ecosistema territoriale e relazionale fra gli operatori logistici, le imprese che operano nei poli piacentini e gli enti locali, oltre che i sindacati e le altre parti sociali.

Le relazioni con il territorio e con le organizzazioni sindacali rappresentano un elemento chiave nelle strategie degli operatori e nelle loro scelte di localizzazione e di investimento futuro. Nella maggior parte dei casi, la relazione con i sindacati – in particolare con le organizzazioni confederali (CGIL, CISL e UIL) – viene descritta come collaborativa e costruttiva, esito di un percorso di progressiva strutturazione delle relazioni industriali sviluppatosi nel corso dell'ultimo decennio. Gli interlocutori sottolineano come, dopo una prima fase di forte espansione del settore logistico sul territorio piacentino, caratterizzata da un ampio ricorso a personale impiegato tramite cooperative e sistemi di appalto nella gestione della forza lavoro, si sia progressivamente affermato un modello più strutturato. In diversi casi questo processo ha portato a una progressiva internalizzazione dei lavoratori da parte delle imprese committenti o dei principali operatori logistici, con l'obiettivo di garantire maggiore stabilità organizzativa, ridurre i livelli di conflittualità e rafforzare il presidio diretto sulle attività operative.

Accanto a queste situazioni di dialogo collaborativo, emergono tuttavia contesti di forte conflittualità residua con alcune specifiche sigle sindacali che impattano negativamente sull'attrattività del territorio per potenziali nuovi insediamenti. In particolare, sono state segnalate criticità rilevanti nei rapporti con i sindacati di base, le cui modalità di mobilitazione – in passato attraverso presidi e blocchi degli accessi ai magazzini e più recentemente tramite forme di protesta interne alle strutture operative, come gli scioperi bianchi – vengono percepite dalle imprese come fattori di forte pressione sull'organizzazione del lavoro. Episodi di conflittualità registrati negli anni passati hanno talvolta comportato blocchi prolungati delle attività logistiche e sono stati affrontati attraverso momenti di mediazione istituzionale, come

tavoli di confronto attivati presso la Prefettura. In alcuni casi tali confronti hanno portato alla revisione degli inquadramenti professionali e, più recentemente, come menzionato in precedenza a scelte di internalizzazione del personale da parte delle aziende.

In questo contesto, Piacenza continua a essere riconosciuta dagli operatori come un nodo logistico di primaria importanza, grazie alla posizione geografica e alla dotazione infrastrutturale – in particolare la presenza delle autostrade A1 e A21, la connessione ferroviaria lungo l’asse Milano–Roma–Napoli e la relativa prossimità a importanti nodi logistici come l’aeroporto di Malpensa e il porto di Genova e La Spezia, attraverso la A15. Tuttavia, alcuni interlocutori evidenziano come tali vantaggi competitivi siano in parte controbilanciati da un quadro relazionale percepito come complesso e da una limitata capacità di coordinamento tra operatori privati e istituzioni locali.

## KEY TAKEAWAYS

Nel complesso, l’analisi suggerisce che il principale rischio per il sistema logistico piacentino non sia tanto la dismissione degli insediamenti esistenti, quanto piuttosto la possibile riduzione dei nuovi investimenti, che in alcuni casi tendono a orientarsi verso territori alternativi lungo gli assi A21–A22.

Il ruolo dei siti piacentini resta rilevante nelle strategie dei principali gruppi logistici, ma appare fortemente condizionato dalla stabilità del contesto territoriale e relazionale, evidenziando la necessità di rafforzare il coordinamento tra operatori privati e istituzioni pubbliche al fine di sostenere la competitività del sistema logistico locale nel medio periodo.

## 6.2. Approccio dei player insediati nei poli logistici piacentini in tema ESG

### *a cura di Nomisma*

Dalle interviste emerge come il tema della sostenibilità sia progressivamente entrato nelle strategie e nelle pratiche operative delle imprese attive nei poli logistici della provincia di Piacenza, sebbene con livelli di strutturazione e strumenti di monitoraggio differenti tra le aziende. In molti casi le iniziative locali si inseriscono all’interno di strategie di sostenibilità definite a livello di gruppo, che fissano obiettivi di riduzione delle emissioni, linee guida operative e sistemi di rendicontazione condivisi. Ancora poche realtà, tuttavia, adottano framework e standard internazionali per la misurazione degli impatti ambientali e la rendicontazione delle performance ESG, tra cui certificazioni come ISO 14001, protocolli di contabilizzazione delle emissioni basati sul GHG Protocol (con distinzione tra Scope 1, 2 e 3) o metodologie specifiche per il settore logistico come il GLEC Framework. In diversi casi il monitoraggio dei dati ambientali avviene attraverso piattaforme digitali centralizzate a livello di gruppo, in cui i singoli siti inseriscono periodicamente informazioni relative ai consumi e agli indicatori di sostenibilità, mentre l’elaborazione e l’analisi dei dati sono gestite dalle sedi centrali.



I principali indicatori monitorati riguardano prevalentemente i consumi energetici e di risorse, tra cui elettricità, gas e acqua, la produzione e gestione dei rifiuti, le emissioni di CO<sub>2</sub> e, in alcuni casi, anche la tracciabilità dei materiali e delle materie prime lungo la filiera. A questi si affiancano indicatori più specifici legati alle attività logistiche, come l'efficienza dei trasporti, la saturazione dei mezzi o la riduzione dei viaggi a vuoto. In alcune realtà più strutturate - e in relazione all'ottenimento di certificazioni quali BREEAM - sono inoltre presenti sistemi tecnologici dedicati al monitoraggio puntuale dei consumi degli edifici e degli impianti (ad esempio sistemi di building management), che consentono di valutare le prestazioni energetiche dei magazzini e degli impianti produttivi, inclusa la quota di energia autoprodotta da fonti rinnovabili come il fotovoltaico. Al contrario, nella maggior parte delle aziende la misurazione degli impatti ambientali risulta meno formalizzata e si concentra prevalentemente sulla rilevazione dei consumi energetici di base.

Ciononostante, oltre agli aspetti ambientali, le imprese stanno ampliando progressivamente il perimetro degli indicatori monitorati includendo spesso anche dimensioni sociali e organizzative, come la sicurezza sul lavoro, il benessere degli operatori, la formazione e le politiche di inclusione. Alcune aziende adottano strumenti strutturati di monitoraggio del benessere aziendale, come survey periodiche sul clima organizzativo o sistemi di tracciamento dei percorsi formativi interni, mentre la formazione obbligatoria in materia di sicurezza viene generalmente erogata in conformità alle normative e ai contratti collettivi di riferimento. In altri contesti, invece, la misurazione degli aspetti sociali risulta meno formalizzata o non viene rilevata a livello di singolo sito, pur essendo talvolta oggetto di iniziative aziendali volte a promuovere integrazione, inclusione e benessere organizzativo. La maggior parte delle imprese rendiconta sia indicatori relativi alla dimensione ambientale sia sociale all'interno dei report di sostenibilità consolidati di gruppo, con dati aggregati su parità di genere, formazione, clima organizzativo e sicurezza.

In alcuni casi, è stato infine sottolineato come il contesto specifico caratterizzato da una elevata eterogeneità etnica e culturale abbia reso più complessa l'introduzione di politiche di inclusione atte a stimolare ad esempio l'occupazione femminile. Alcune imprese segnalano inoltre criticità legate alla disponibilità e alla stabilità della manodopera, soprattutto tra i lavoratori più giovani, evidenziando la necessità di rafforzare le attività di formazione e di promuovere una maggiore cultura del lavoro. Nel complesso, dalle interviste emerge come la dimensione sociale della sostenibilità stia assumendo un'importanza crescente anche nel comparto logistico, sebbene con livelli di sistematicità e di monitoraggio differenti tra le imprese.

### 6.3. Soluzioni implementate all'interno dei siti logistici piacentini per ridurre l'impatto ambientale

*a cura di Politecnico di Milano Polo di Piacenza*

I risultati delle interviste mostrano che nell'ambito degli interventi volti a migliorare la performance ambientale degli immobili logistici vi sono alcune misure che appaiono essere maggiormente implementate, in particolare quelle relative all'efficientamento energetico e alla riduzione dei consumi. Tali misure rientrano all'interno di un quadro più ampio riconosciuto nella letteratura scientifica con il termine di "green warehousing". Tale concetto fa riferimento ad un insieme di soluzioni tecnologiche e organizzative volte al miglioramento dei processi di magazzino riducendo al minimo l'impatto ambientale e nel contempo mantenendo una attenzione verso gli aspetti economici e sociali. Come riportato in Figura 1, è possibile individuare sei macro-ambiti di intervento: (i) Green building (bioedilizia), (ii) Lighting (illuminazione); (iii) Utilities (impiantistica), (iv) Material handling and operations (movimentazione dei materiali), (v) Material management (gestione dei materiali), (vi) Operational practices (pratiche operative/organizzative). Il primo riguarda le caratteristiche costruttive e strutturali del sito, come, ad esempio, isolamento termico, baie coibentate, cool roof, green roof e attenzione alla biodiversità; il secondo include gli impianti e i sistemi di supporto energetico e idrico, come, ad esempio, gli impianti fotovoltaici per l'autoconsumo, batterie di accumulo, sistemi intelligenti di climatizzazione e misurazione, sistemi di recupero dell'acqua piovana; il terzo concerne interventi sul sistema di illuminazione mediante, ad esempio, l'utilizzo di lampade ad alta efficienza (es. LED) e l'utilizzo di sensoristica (es. crepuscolare, di movimento, dimming); il quarto comprende soluzioni relative all'automazione e ai sistemi di movimentazione, ad esempio l'utilizzo di batterie agli Ioni di Litio (Li-Ion) per i carrelli industriali, ricarica ad alta frequenza e sistemi di recupero dell'energia in frenata; il quinto interviene sulla gestione dei materiali e degli imballaggi, promuovendo, ad esempio, la riduzione, il riuso, il riciclo e impiego di materiali biodegradabili; infine, il sesto ambito riguarda le pratiche operative, come l'ottimizzazione delle distanze percorse, della pianificazione delle attività e della ricarica dei mezzi di movimentazione, nonché una progettazione efficiente dei processi.

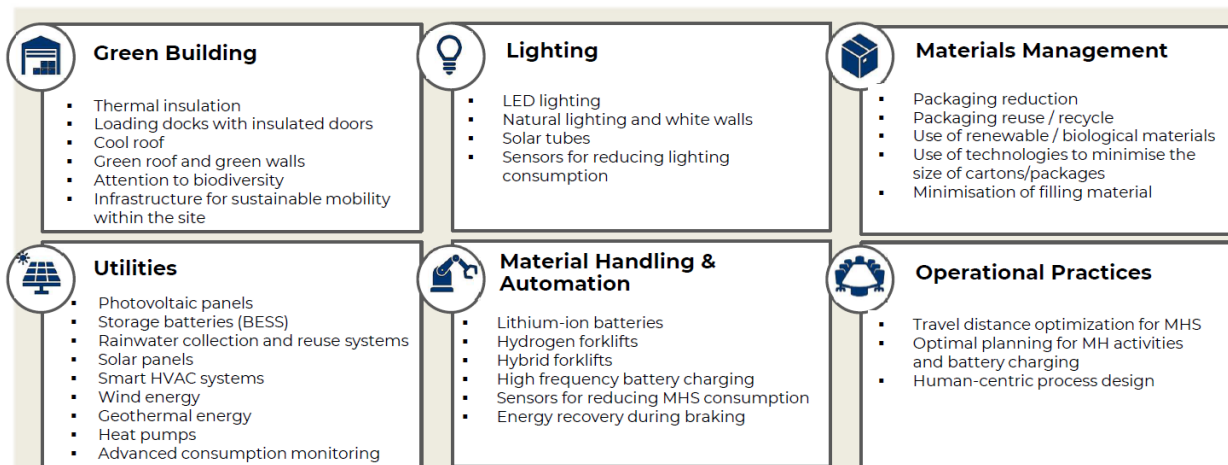
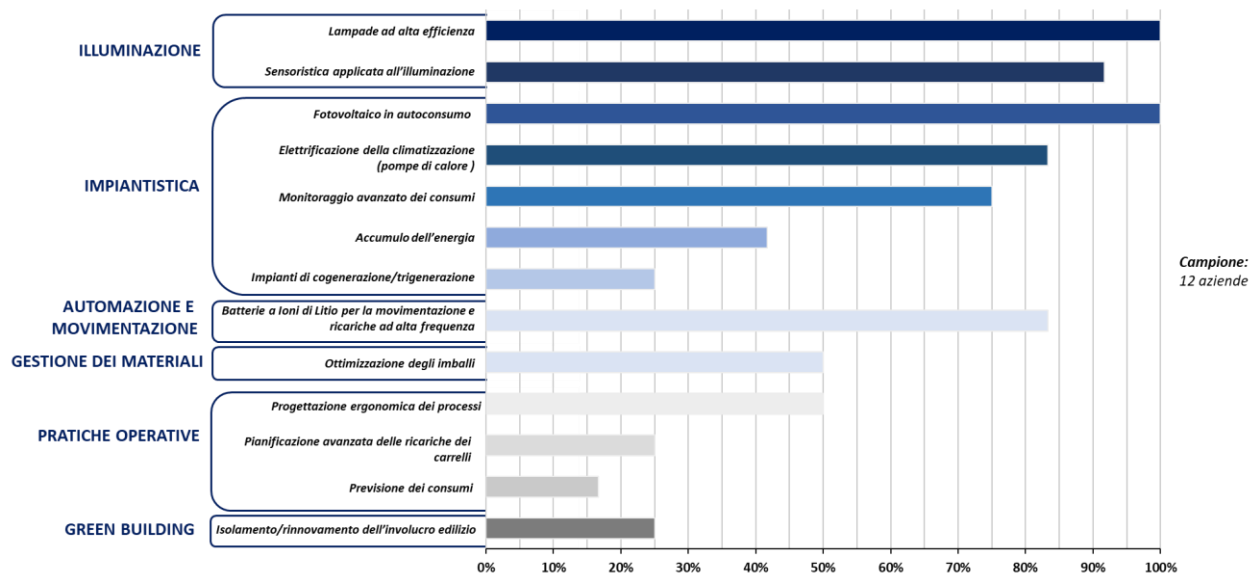


Figura 1. Macro-ambiti di intervento delle soluzioni di green warehousing

Dalle interviste svolte si evidenzia una marcata adozione di soluzioni relative all'illuminazione (lighting), in particolare l'utilizzo di lampade ad alta efficienza (es. lampade a LED, implementata in tutti gli immobili analizzati) e sensoristica (es. crepuscolare, di movimento) applicata all'illuminazione (92%). Per quanto riguarda le misure legate all'impiantistica, i sistemi fotovoltaici in autoconsumo risultano la soluzione maggiormente diffusa e implementata dall'intero campione analizzato. Altre misure ampiamente utilizzate nell'ambito dell'impiantistica risultano essere l'elettrificazione della climatizzazione (come l'implementazione di pompe di calore, 83%) e misure legate al monitoraggio avanzato dei consumi (come l'adozione di sistemi di Building Management System – BMS, 75% dei casi). Altre misure quali le soluzioni di accumulo dell'energia (batterie di stoccaggio dell'energia autoprodotta) e di impianti di cogenerazione/trigenerazione sono meno diffusi (rispettivamente nel 42% e 25% degli immobili esaminati). Per quanto riguarda l'automazione e la movimentazione dei materiali (Material handling and automation) la misura più frequente risulta l'adozione di batterie agli ioni di litio invece delle tradizionali a piombo acido per i carrelli industriali (83%), tipicamente implementata congiuntamente all'utilizzo di ricariche ad alta frequenza, che tuttavia risulta una misura meno diffusa. Per quanto riguarda la gestione dei materiali, le aziende si focalizzano prevalentemente sull'ottimizzazione degli imballi (50% dei casi). Riguardo alle pratiche operative/organizzative, la progettazione ergonomica dei processi risulta piuttosto diffusa (50% dei casi), mentre le soluzioni legate alla pianificazione avanzata delle ricariche dei carrelli e di previsione dei consumi sono meno diffuse (rispettivamente nel 25% e 17% dei casi). Infine, le soluzioni legate all'ambito green building risultano poco diffuse, essendo interventi che richiedono un forte sforzo economico e limitazioni in edifici esistenti se non già previste in fase di progettazione e realizzazione dell'edificio stesso. Tale tipologia di soluzioni, laddove implementata, si concentra principalmente sull'isolamento/rinnovamento dell'involucro edilizio (25% dei casi). La Figura 2 sintetizza le risultanze sopra descritte.



**Figura 2.** Soluzioni implementate per ridurre l'impatto ambientale dei magazzini

Per quanto riguarda le soluzioni implementate all'interno degli immobili piacentini in raffronto alla strategia complessiva di sostenibilità del gruppo di appartenenza, gran parte delle aziende

colloca le azioni intraprese in linea con le strategie del gruppo (67%). In alcuni casi, il sito piacentino gioca un ruolo propositivo e innovativo: il 33% delle aziende cita esplicitamente pilot test e best practice che nascono nel territorio piacentino e che sono successivamente condivise con la sede centrale.

Infine, alcune considerazioni interessanti emergono in relazione alle **sfide** riscontrate dalle aziende **nella transizione verso magazzini sostenibili**. Alcune delle aziende intervistate (18%) non ravvisano significativi elementi di criticità. Per la restante parte dei casi, le barriere riportate risultano nel complesso eterogenee, pur presentando alcuni elementi ricorrenti significativi. Fra questi, la sfida più frequentemente evidenziata riguarda i costi di implementazione elevati degli interventi e i tempi lunghi di ritorno dell'investimento (evidenziata nel 50% dei casi). Un ulteriore aspetto rilevante è legato alla proprietà del sito: il 25% dei casi indica di non aver riscontrato alcuna criticità particolare in quanto tenant dell'immobile, suggerendo che una parte delle leve d'azione (in particolare sugli interventi infrastrutturali) possa essere fortemente vincolata alla proprietà del sito stesso. Alcuni ulteriori elementi puntuali che emergono fanno riferimento al contesto politico e normativo, rimandando alla necessità di politiche nazionali più favorevoli volte a contrastare le barriere infrastrutturali e tecnologiche (es. rete elettrica nazionale, vincoli tecnologici delle soluzioni valutate).

#### **6.4. Analisi SWOT: sostenibilità dei siti logistici** *a cura di Nomisma*

In sintesi, i risultati dei paragrafi precedenti restituiscono un quadro organico delle evidenze emerse dall'indagine qualitativa condotta presso un campione strutturato di operatori attivi nei poli logistici della provincia di Piacenza. L'obiettivo del lavoro è stato comprendere in che misura la sostenibilità – nelle sue dimensioni ambientale, sociale e di governance – sia entrata nelle strategie aziendali, nei modelli organizzativi e nelle scelte di investimento dei player insediati, analizzandone al contempo la relazione con il territorio e con le sue principali istituzioni.

L'ascolto diretto degli operatori ha evidenziato come il contesto piacentino, storicamente caratterizzato da una forte specializzazione logistica, si trovi oggi in una fase di evoluzione, in cui aspetti quali la qualità delle relazioni industriali, l'adozione di pratiche ESG e la capacità di innovare i processi rivestono un ruolo crescente nella definizione della competitività dei siti. Accanto a dinamiche consolidate – come il riconoscimento del vantaggio geografico del territorio e la presenza di operatori multinazionali – emergono elementi di criticità che riguardano la stabilità del quadro relazionale, l'eterogeneità nei livelli di maturità ESG e le sfide legate alla transizione verso magazzini più efficienti e sostenibili.

Le sezioni seguenti approfondiscono tre ambiti chiave:

- **il rapporto delle imprese con le parti sociali**, dove si osserva un progressivo consolidamento del dialogo industriale, pur con alcune situazioni di conflittualità che

incidono sull'attrattività territoriale;

- **l'approccio ai temi ESG**, caratterizzato da una crescente attenzione alla sostenibilità ambientale e sociale, ma con livelli di misurazione, rendicontazione e formalizzazione ancora eterogenei;
- **le soluzioni adottate per ridurre l'impatto ambientale** dei magazzini, ambito in cui emergono pratiche diffuse di efficientamento energetico, mentre risultano meno frequenti interventi strutturali di green building.

L'analisi integrata delle informazioni raccolte ha permesso non solo di delineare i comportamenti attuali degli operatori, ma anche di evidenziare i principali driver e ostacoli che condizioneranno l'evoluzione del sistema logistico piacentino nel medio periodo. Le risultanze dell'indagine hanno contribuito alla definizione della SWOT seguente.

## ANALISI SWOT – ASCOLTO DEGLI OPERATORI SU SOSTENIBILITA' ESG

### Punti di forza

- **Diffusione di soluzioni di efficientamento energetico a bassa intensità di investimento**, tra cui illuminazione LED e sensoristica (implementate nella quasi totalità dei siti).
- **Ampia adozione di impianti fotovoltaici in autoconsumo** e interventi impiantistici evoluti (pompe di calore, sistemi BMS), segno di una transizione energetica già in corso.
- **Internalizzazione crescente della forza lavoro**, che ha contribuito a ridurre la conflittualità, rafforzare il presidio operativo e migliorare la continuità delle attività.
- **Relazioni industriali prevalentemente strutturate e stabili** con le organizzazioni sindacali confederali (CGIL, CISL, UIL), grazie a un progressivo consolidamento dei modelli di gestione del lavoro negli ultimi anni.
- **Integrazione delle iniziative locali in strategie ESG di gruppo**, soprattutto per operatori multinazionali che dispongono di sistemi centralizzati di monitoraggio e rendicontazione.
- **Ruolo proattivo di alcuni siti piacentini come laboratori di sperimentazione**, con iniziative pilota e best practice condivise a livello di gruppo.
- **Adozione crescente di indicatori sociali (sicurezza, formazione, benessere)** oltre alle metriche ambientali, evidenziando un ampliamento della visione ESG.

### Punti di debolezza

- **Limitata diffusione di interventi di "green building"**, ostacolati da alti costi e difficoltà tecniche sugli edifici esistenti.
- **Ridotto monitoraggio puntuale degli impatti ambientali** in molte aziende, che si concentrano sui soli consumi energetici di base.
- **Criticità nella disponibilità e stabilità della manodopera**, soprattutto giovane, che impattano sulla continuità operativa e sulla qualità organizzativa.
- **Vincoli legati al modello proprietario degli immobili**, che limitano la capacità dei tenant di intervenire su asset strategici (involucro edilizio, infrastrutture energetiche).

- **Eterogeneità significativa nella maturità ESG tra le imprese**, con molte realtà prive di sistemi strutturati di rendicontazione o certificazioni (ISO 14001, GHG Protocol, GLEC).
- **Barriere economiche rilevanti** (CAPEX elevati e payback lunghi) che rallentano interventi ad alta intensità tecnologica o strutturale.
- **Persistenza di situazioni di conflittualità selettiva** con alcune sigle sindacali di base, con impatti negativi sull'operatività e sulla percezione di stabilità del contesto locale.

### Opportunità

- **Ulteriore sviluppo di soluzioni di green warehousing**, in particolare nei macro-ambiti ad oggi meno esplorati (material management, operational practices avanzate).
- **Possibile ampliamento delle politiche di inclusione e welfare interno**, in risposta alla crescente diversità etnica e culturale dei lavoratori.
- **Consolidamento di modelli di governance ESG più avanzati**, attraverso l'adozione di standard internazionali e la digitalizzazione dei sistemi di reporting.
- **Allineamento con nuove politiche nazionali ed europee sulla transizione energetica**, che potrebbe favorire interventi oggi frenati da vincoli infrastrutturali e regolatori.
- **Ruolo di Piacenza come hub sperimentale per la sostenibilità logistica** grazie alla presenza di gruppi multinazionali capaci di sviluppare e scalare soluzioni pilota.
- **Miglioramento del coordinamento tra imprese e istituzioni locali**, con effetti positivi sull'attrattività territoriale

### Minacce

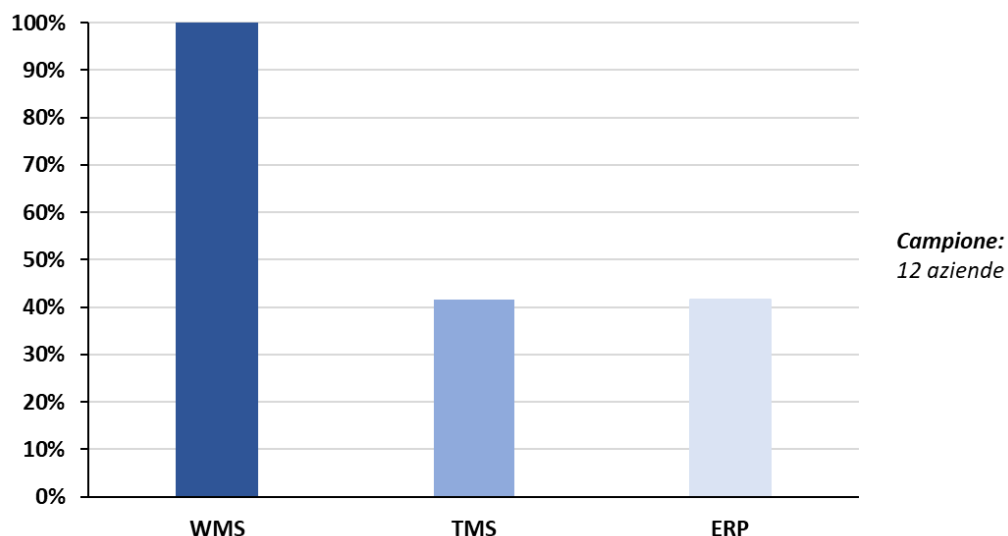
- **Rischio di riduzione dei nuovi investimenti logistici**, con una possibile riallocazione verso territori percepiti come più stabili dal punto di vista relazionale (assi A21–A22).
- **Vincoli infrastrutturali e tecnologici**, in particolare legati alla rete elettrica, che limitano la scalabilità di soluzioni energetiche avanzate (accumuli, trigenerazione, elettrificazione spinta).
- **Difficoltà di implementazione di interventi strutturali nei magazzini esistenti**, con rischio di obsolescenza accelerata degli asset immobiliari.
- **Instabilità della manodopera e difficoltà di reperimento di profili adeguati**, che possono compromettere la capacità di implementare processi innovativi o ad alta intensità tecnologica.
- **Competizione crescente tra poli logistici regionali e nazionali**, in un contesto in cui la sostenibilità è un driver sempre più rilevante nelle scelte localizzative dei gruppi multinazionali.
- **Persistenza o riacutizzazione di conflitti industriali**, che possono generare blocchi operativi, aumenti dei costi e deterioramento dell'attrattività territoriale.

## 7. Livello di digitalizzazione ed automazione

*a cura di Politecnico di Milano Polo di Piacenza*

Un aspetto interessante che è stato possibile approfondire è quello relativo alle soluzioni in essere relative alla digitalizzazione e automazione dei processi all'interno dei siti logistici piacentini. I risultati delle interviste mostrano che l'implementazione di soluzioni software a supporto del trasporto e del magazzino risulta piuttosto comune e ampiamente diffusa. Nello specifico, come mostrato in Figura 3, il Warehouse Management System (WMS) risulta impiegato da tutte le aziende che hanno dichiarato almeno una soluzione software a supporto dei processi logistici, talvolta come unica dotazione, talvolta in combinazione con altri sistemi come Transportation Management System (TMS) ed Enterprise Resource Planning (ERP), entrambi diffusi fra il 42% degli intervistati.

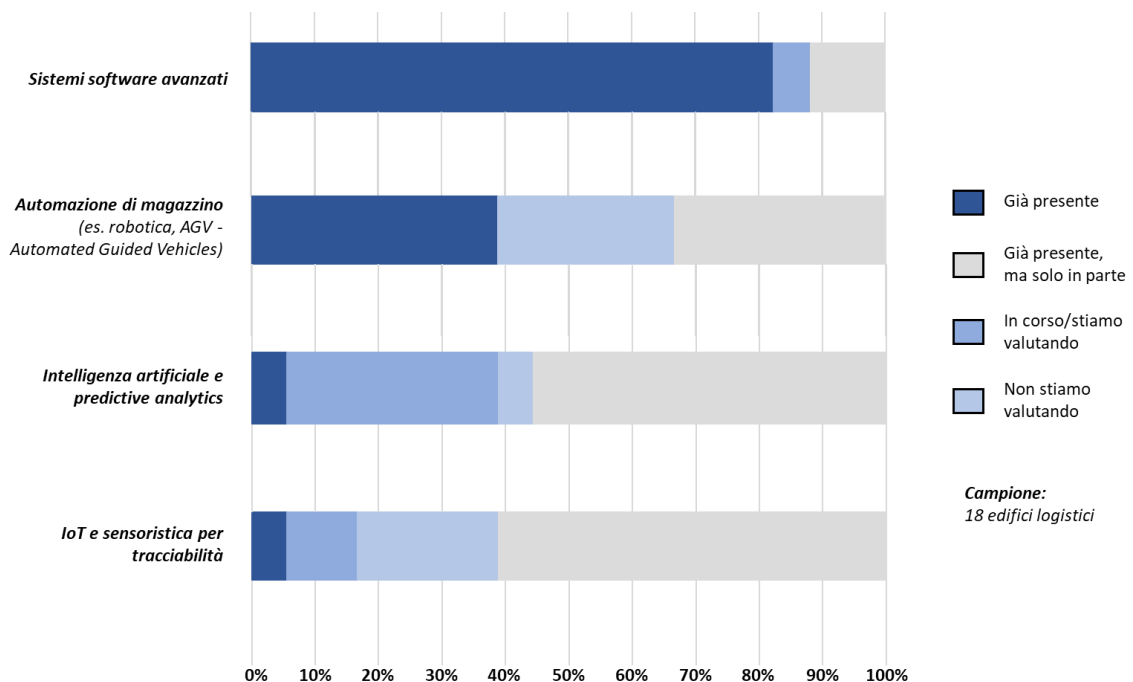
La **sensoristica per la tracciabilità e l'internet of Things (IoT)** risultano soluzioni meno diffuse (solo nel 17% dei casi), mentre l'implementazione di strumenti di **intelligenza artificiale** e di **analisi predittiva** risultano per la maggior parte dei casi già presenti ma non interamente integrati con le attività logistiche (33%). Solo in pochi casi (6%) tali soluzioni risultano già completamente integrate, evidenziando un potenziale ampio margine di sviluppo futuro di queste soluzioni. Infine, è interessante osservare che l'implementazione di soluzioni IoT risulta essere presente o in valutazione principalmente presso retailers e in misura nettamente minore fra gli operatori logistici.



**Figura 3.** Sistemi software implementati a supporto dei processi logistici

Con riferimento alle soluzioni caratterizzate da **automazione**, lo studio mostra che le aziende ricorrono ancora in larga parte a soluzioni manuali per realizzare le attività di movimentazione,

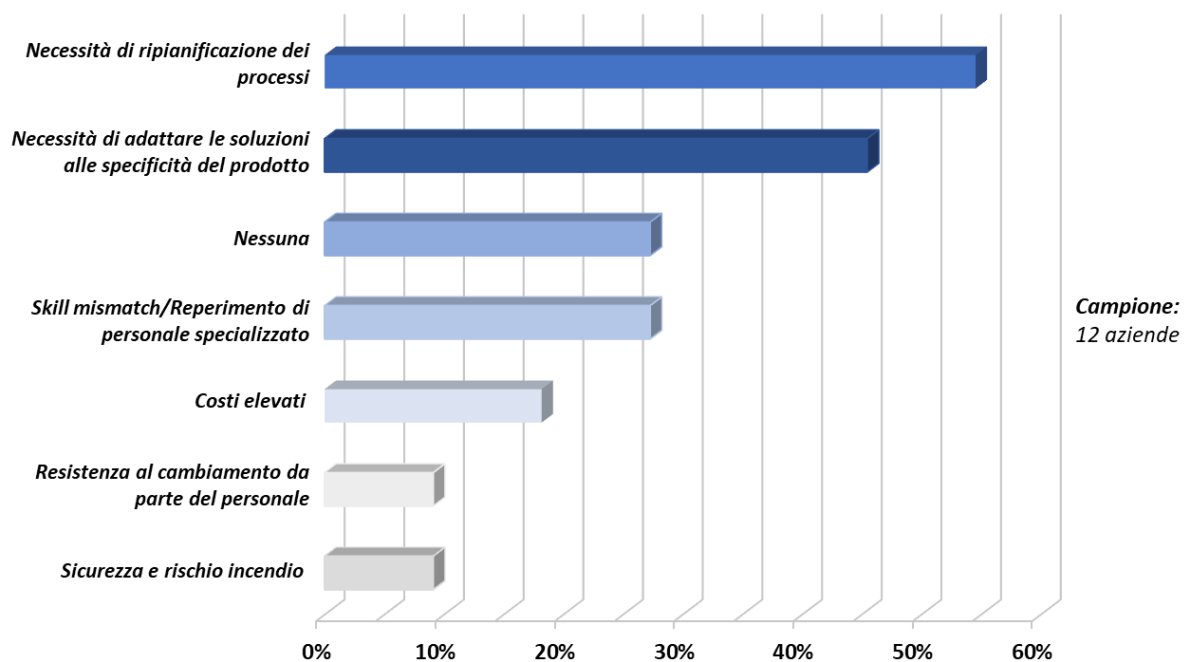
stoccaggio e picking (nel 58% dei casi). Nei casi in cui l'azienda ha scelto di implementare soluzioni automatizzate (42% dei casi) si evidenziano scelte tecnologiche differenti in funzione dei contesti implementativi specifici : ad esempio sorter per la movimentazione dei materiali, sistemi automatizzati per lo stoccaggio di pallet come trasloelevatori (Automated Storage & Retrieval Systems - AS/RS) e multi-shuttle, oppure stazioni di picking automatizzato, sistemi di confezionamento e imballaggio automatizzati (es. pack-size), sistemi automatizzati compatti di stoccaggio basati su robot per le attività di prelievo di cassette/vassoi (picking) ed infine l'utilizzo di droni per la gestione dell'inventario. In particolare, l'automazione appare concentrata in un numero ridotto di immobili e non presenta un unico standard dominante; al contrario, la varietà di soluzioni suggerisce che le scelte dipendono molto dalle caratteristiche dei prodotti gestiti, dalle esigenze di servizio e dai vincoli fisici/operativi ed economici. Infine, un ulteriore aspetto interessante è che l'implementazione di soluzioni automatizzate risulta particolarmente rilevante e presente all'interno dei settori industriale in cui la movimentazione dei materiali è molto spinta (logistica conto terzi) o le condizioni ambientali di lavoro risultano estreme per l'operatore (magazzini a temperatura controllata o refrigerati). La Figura 4 riporta nel dettaglio i livelli di digitalizzazione e automazione presenti all'interno degli immobili piacentini.



**Figura 4.** Livello di digitalizzazione ed automazione presente all'interno dei siti piacentini

Le ragioni principali che frenano le aziende nell'implementare soluzioni digitali e di automazione sono eterogenee e, in diversi casi, frutto di una combinazione di più elementi, così come mostrato in Figura 5. Il 27% delle aziende non riscontra alcuna criticità nell'adozione di tali soluzioni, mentre nelle restanti emergono criticità riconducibili a tre macro-ambiti: organizzativo-gestionale, competenze del personale/sicurezza ed economico. In particolare, la voce più ricorrente riguarda la necessità di ripianificazione dei processi (55%) e di adattare

le soluzioni digitali/automatizzate alle specificità del prodotto e alla varietà dei flussi (45%), suggerendo che l'implementazione non è percepita come "pronta all'uso", ma richiede configurazioni e integrazioni coerenti con i requisiti operativi specifici, e cambiamenti organizzativi e procedurali, oltre che integrazione tecnologica. Un altro aspetto fondamentale riguarda lo skill mismatch (mancata corrispondenza esistente tra le competenze tecniche del personale) e il reperimento di personale altamente specializzato (27%) che evidenziano l'importanza delle capacità interne ad una azienda nel gestire soluzioni più avanzate. Infine, nel 18% dei casi l'aspetto economico risulta la principale barriera di ingresso per tali soluzioni digitali/automatizzate, mentre nel 9% dei casi le aziende hanno evidenziato la resistenza al cambiamento da parte del personale e la sicurezza (principalmente legata al rischio incendio delle soluzioni automatizzate) come le principali sfide da dover affrontare.



**Figura 5.** Principali sfide e/o barriere nell'implementazione di soluzioni digitali e automatizzate