



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 TERRITORIALE, URBANISTICA E QUALITATIVA
DEI TRE POLI LOGISTICI PRINCIPALI DELLA
PROVINCIA**

A cura di DASTU - Dipartimento di Architettura e Studi Urbani del
Politecnico di Milano – Polo di Piacenza

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. ANALISI TERRITORIALE E URBANISTICA DEI TRE POLI LOGISTICI PRINCIPALI DELLA PROVINCIA DI PIACENZA.....	2
1.1 La disciplina delle attività logistiche nel PTAV 2024	2
1.2 Metodologia per una mappatura di analisi dei poli logistici	3
1.3 Il Polo logistico di Castel San Giovanni	5
1.4 Il Polo logistico di Piacenza Le Mose	9
1.5 Il Polo logistico di Fiorenzuola d'Arda - Cortemaggiore	14
2. REPORT FOTOGRAFICO.....	18



1. ANALISI TERRITORIALE E URBANISTICA DEI TRE POLI LOGISTICI PRINCIPALI DELLA PROVINCIA DI PIACENZA

A seguito dell'analisi condotta alla scala territoriale in merito al consumo di suolo e all'evoluzione degli insediamenti logistici (Report attività 1.1) nell'ambito della pianificazione provinciale, si propongono di seguito tre approfondimenti specifici relativi ai principali poli logistici della provincia: il Polo Logistico di Castel San Giovanni, il Polo Logistico di Le Mose e il Polo Barabasca–Careco (Fiorenzuola d'Arda – Cortemaggiore). Tali ambiti sono individuati dal PTAV come Poli Produttivi di Sviluppo Territoriale (PPST), definiti quali “ambiti suscettibili di ulteriore espansione insediativa per rispondere alla futura domanda, ai quali viene attribuita la funzione di sostenere i processi di sviluppo anche mediante l'attrazione di investimenti” (Disciplina PTAV, p. 23). In considerazione delle potenziali dinamiche evolutive di tali poli, il PTAV, all'articolo 20 della Disciplina, introduce prescrizioni specifiche e criteri localizzativi stringenti per i nuovi insediamenti logistici e per l'eventuale ampliamento di quelli esistenti, con particolare riferimento agli impatti territoriali, infrastrutturali e ambientali.

1.1 La disciplina delle attività logistiche nel PTAV 2024

L'articolo 20 disciplina le attività di logistica, comprendendo il magazzinaggio, l'autotrasporto e, più in generale, le funzioni di movimentazione, distribuzione e stoccaggio delle merci e dei prodotti, incluse le attività di scambio intermodale. Considera di rilievo sovracomunale le attività logistiche aventi una superficie territoriale superiore a 10.000 mq, in ragione dei rilevanti impatti sul sistema infrastrutturale e sulla mobilità. Tali attività possono essere localizzate esclusivamente all'interno dei Poli Produttivi di Sviluppo Territoriale (PPST) già dotati di una connessione diretta alla viabilità autostradale e di un collegamento ferroviario o, in alternativa, stradale con uno scalo ferroviario, purché senza attraversamento di centri abitati.

L'ammissibilità di nuovi insediamenti logistici di rilievo sovracomunale, nonché di eventuali ampliamenti di quelli esistenti, è subordinata alla redazione di uno studio del traffico volto a dimostrare la compatibilità dei flussi veicolari generati con le infrastrutture stradali e con gli insediamenti interessati, in particolare quelli residenziali. Qualora emergano criticità, anche pregresse, la realizzazione degli interventi è condizionata all'attuazione delle opere necessarie alla loro risoluzione.

In considerazione dell'impatto sull'uso del suolo e sulla sicurezza della circolazione, i Piani Urbanistici Generali (PUG) sono tenuti a definire in modo puntuale il carico urbanistico delle



attività logistiche, le dotazioni territoriali e i parcheggi pertinenziali, nonché a individuare le misure compensative e gli interventi di interesse pubblico cui subordinare i nuovi insediamenti o i loro ampliamenti, sempre all'interno dei PPST aventi i requisiti previsti. Il piano promuove inoltre l'incremento dell'utilizzo del trasporto su ferro, la creazione di comparti logistici basati su filiere integrate finalizzate alla riduzione dei flussi di trasferimento delle merci e l'adozione di soluzioni di mobilità sostenibile. In sede di Accordo Operativo o di altro strumento attuativo deve essere dimostrata la possibilità di utilizzare il trasporto ferroviario e/o mezzi a basse o nulle emissioni, nonché l'impiego di mezzi elettrici per la distribuzione urbana. È richiesta la presenza del *Mobility Manager* e l'attivazione di iniziative per incentivare forme di mobilità sostenibile per gli addetti, oltre all'impegno alla realizzazione di aree di forestazione ad alto assorbimento di CO₂, commisurate alle emissioni prodotte dall'attività.

Devono infine essere previsti specifici interventi finalizzati al miglioramento della sicurezza stradale, alla tutela degli utenti deboli, alla realizzazione di adeguate aree di sosta sicura, all'installazione di coperture verdi o impianti fotovoltaici o solari su almeno il 70% delle superfici piane, nonché misure di mitigazione acustica e paesaggistica, con fasce verdi di adeguata ampiezza in relazione agli usi limitrofi. Sono inoltre richieste soluzioni per la mitigazione dell'effetto isola di calore, il mantenimento di una permeabilità minima del suolo non inferiore al 30%, la gestione sostenibile delle acque meteoriche e il loro riuso per fini non potabili. Gli interventi localizzati al di fuori del Territorio Urbanizzato sono ammessi esclusivamente in contiguità con insediamenti esistenti, evitando fenomeni di dispersione insediativa, e sono subordinati alla verifica di assenza di criticità urbanistiche, ambientali e infrastrutturali in sede di ValSAT e nel rispetto delle ulteriori condizioni stabilite dai PUG.

1.2 Metodologia per una mappatura di analisi dei poli logistici

Alla luce del quadro normativo definito dal PTAV e la perimetrazione delle aree suscettibili di un'eventuale espansione logistica, la mappatura proposta ha consentito di sviluppare una lettura articolata degli insediamenti, finalizzata a:

- distinguere le dinamiche di nuova espansione da quelle di trasformazione di aree dismesse, nonché ad analizzare la localizzazione degli impianti logistici rispetto al tessuto urbano consolidato, attraverso la mappa "*Lettura morfologica e analisi delle aree dismesse*";
- riconoscere i livelli di accessibilità e di permeabilità spaziale, nonché la presenza dei servizi alla persona e la dotazione di spazi e attrezzature pubbliche, mediante la mappa "*Servizi alla persona*";



- analizzare l'accessibilità delle merci, la tipologia degli impianti logistici e la distribuzione dei servizi economici, attraverso la mappa "Servizi alle imprese";
- valutare il grado di impermeabilizzazione del suolo, la coerenza con la rete ecologica provinciale e lo stato di manutenzione e continuità della dotazione di spazi verdi pubblici, mediante la mappa "Spazi aperti".

Le mappe prodotte, alla scala 1:10.000, sono state elaborate a partire da un ridisegno dello stato di fatto, finalizzato a una ricostruzione quanto più fedele possibile degli ambiti analizzati. Tale operazione è stata condotta mediante la mappatura su ortofoto RER 2024 e l'integrazione del database di OpenStreetMap. Il processo di costruzione cartografica si è inoltre avvalso di diverse fonti, tra cui: i dati del PTAV relativi alle aree dismesse, alle infrastrutture di previsione e alla localizzazione dei Poli Produttivi di Sviluppo Territoriale (PPST); i dati forniti da SETA per la rete del trasporto pubblico; il layer georeferenziato relativo all'analisi del consumo di suolo sviluppata nella prima fase della ricerca; i dati relativi alla rete ecologica provinciale di Piacenza approvata con C.P. n. 69 del 02/07/2010; e i dati satellitari quali Normalized Difference Vegetation Index (NDVI)¹ e Imperviousness Density² reperiti dal portale open access Copernicus. Il grado di manutenzione degli spazi verdi pubblici è stato valutato considerando i valori NDVI, quale indicatore efficace per stimare la qualità, lo stato di salute e la densità della vegetazione e quindi anche il livello di manutenzione del verde urbano, le immagini satellitari disponibili e l'esperienza di sopralluogo. Sono identificate tre diverse caratterizzazioni: *buona*, indicata in legenda 'da mantenere', *media*, indicata in legenda 'da rafforzare', *in stato di degrado*, indicata in legenda 'da riqualificare'.

L'attività di mappatura a scala territoriale è stata integrata da sopralluoghi diretti nei poli logistici, che hanno consentito di verificare le informazioni cartografiche e di ricostruire lo stato di fatto anche a una scala di osservazione più ravvicinata.

¹ Normalized Difference Vegetation Index, o NDVI, è un indicatore della vigoria della vegetazione ed è ampiamente utilizzato per il monitoraggio delle condizioni e della dinamica della copertura vegetale. L'indice si basa sulla combinazione dell'assorbimento della radiazione rossa visibile da parte della clorofilla e della forte riflettanza nel vicino infrarosso (NIR) tipica della vegetazione sana. La definizione è di 10 m e il dato è aggiornato a giugno 2025 (Copernicus, <https://land.copernicus.eu>)

² Imperviousness density, o Densità dell'impermeabilizzato Fornisce, a livello paneuropeo, la densità di impermeabilizzazione del suolo con risoluzione spaziale di 10 m, espressa in un intervallo compreso tra 0% e 100%, con riferimento all'anno 2021. (Copernicus, <https://land.copernicus.eu>)

1.3 Il Polo logistico di Castel San Giovanni

A) Lettura morfotipologica degli insediamenti logistici e analisi delle dismissioni

Il polo logistico di Castel San Giovanni, sviluppatosi più recentemente rispetto a quello di Piacenza, è caratterizzato dalla presenza di lotti destinati ad attività logistiche di grande dimensione, localizzati in posizione periferica e separati dal centro urbano principale. Si rileva la presenza del collegamento alla linea ferroviaria tramite binario interno. Gli insediamenti di grande scala, classificati come espansioni di grandi piattaforme territoriali, definiscono un distretto logistico compatto, sviluppato in prossimità dello snodo autostradale e fisicamente distaccato dal tessuto urbano consolidato. In questo contesto, le aree dismesse presenti non risultano significative.

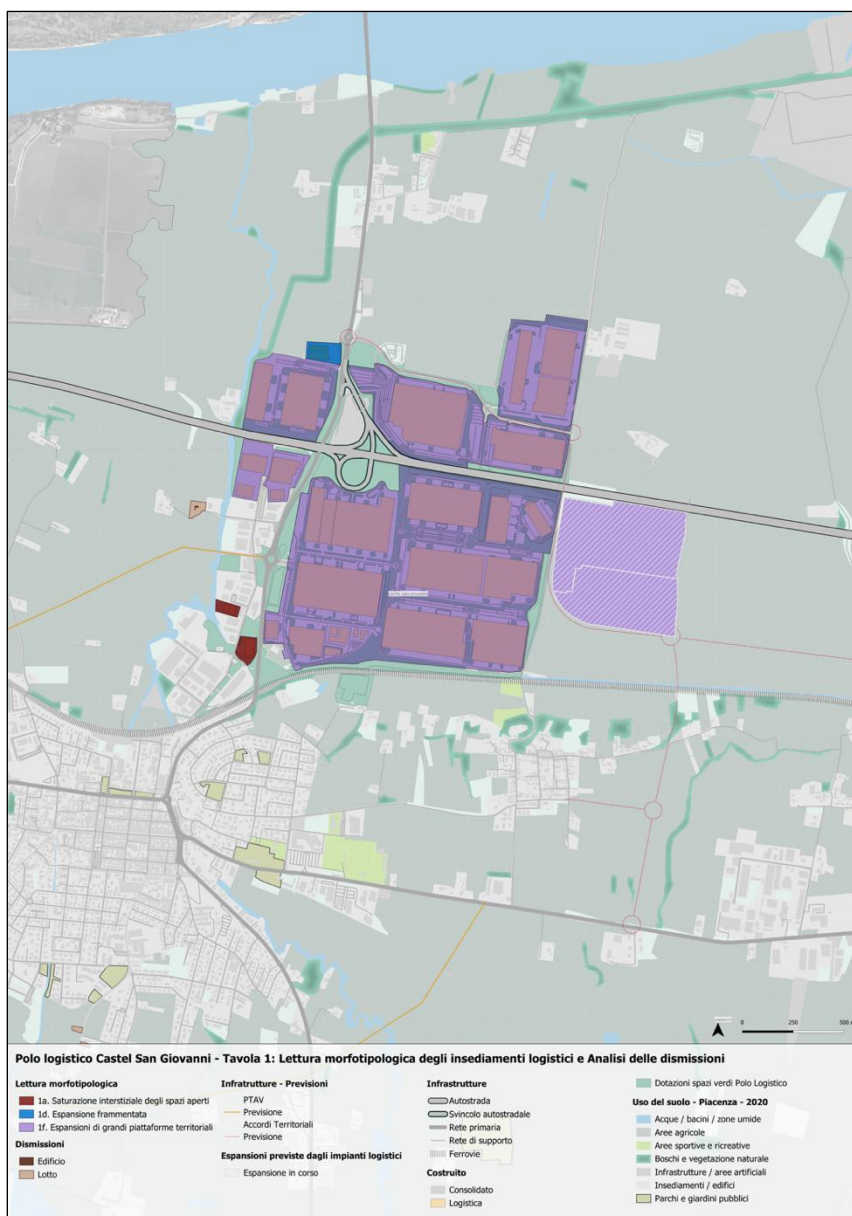


Tavola 1 – Lettura morfotipologica degli insediamenti logistici e Analisi delle dismissioni
Polo logistico di Castel San Giovanni (elaborazione degli autori)



B) Servizi alla persona

La forte frammentazione dell'area, con vaste porzioni di territorio recintate e non accessibili, determina una condizione di enclave poco permeabile. Le dotazioni di spazi verdi pubblici si riducono a elementi discontinui di verde stradale, privi di una reale funzione aggregativa. I servizi alla persona risultano limitati alla presenza sporadica di attività di ristorazione e di food truck localizzati nei parcheggi, ad alcune strutture ricettive (hotel e motel) e ad aree di sosta non attrezzate.

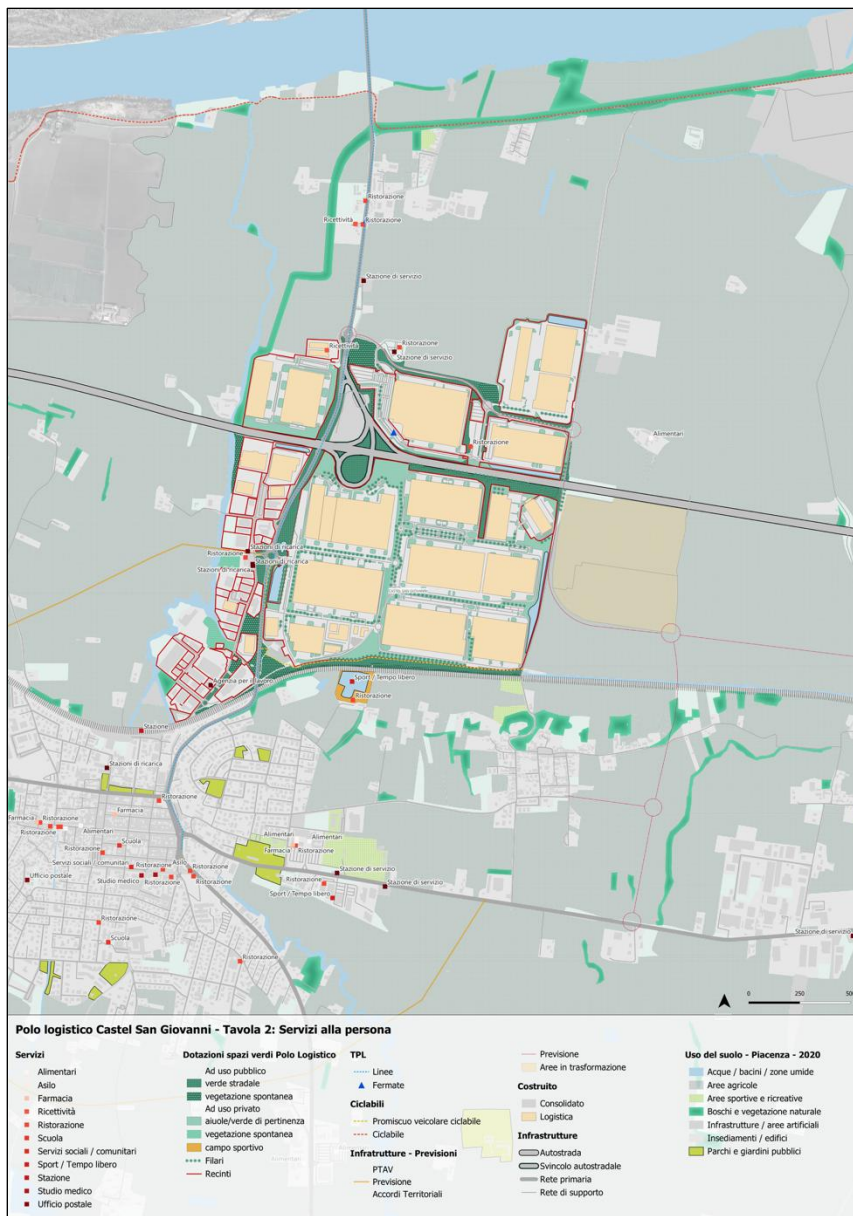


Tavola 2 – Servizi alla persona
Polo logistico di Castel San Giovanni (elaborazione degli autori)



C) Servizi alle imprese

L'area presenta una dotazione limitata di servizi direzionali e amministrativi, mentre le attività di supporto si concentrano principalmente su pochi distributori di carburante e alcune colonnine di ricarica per veicoli elettrici. I servizi commerciali connessi alle attività produttive risultano collocati prevalentemente all'esterno del polo logistico e non direttamente integrati al suo interno. Considerata la grande dimensione delle aziende presenti, la maggior parte dei servizi alle imprese risulta essere internalizzata, riducendo ulteriormente la presenza di funzioni condivise. L'accessibilità al sito avviene esclusivamente tramite viabilità su gomma, in assenza di connessioni ferroviarie o intermodali dedicate.

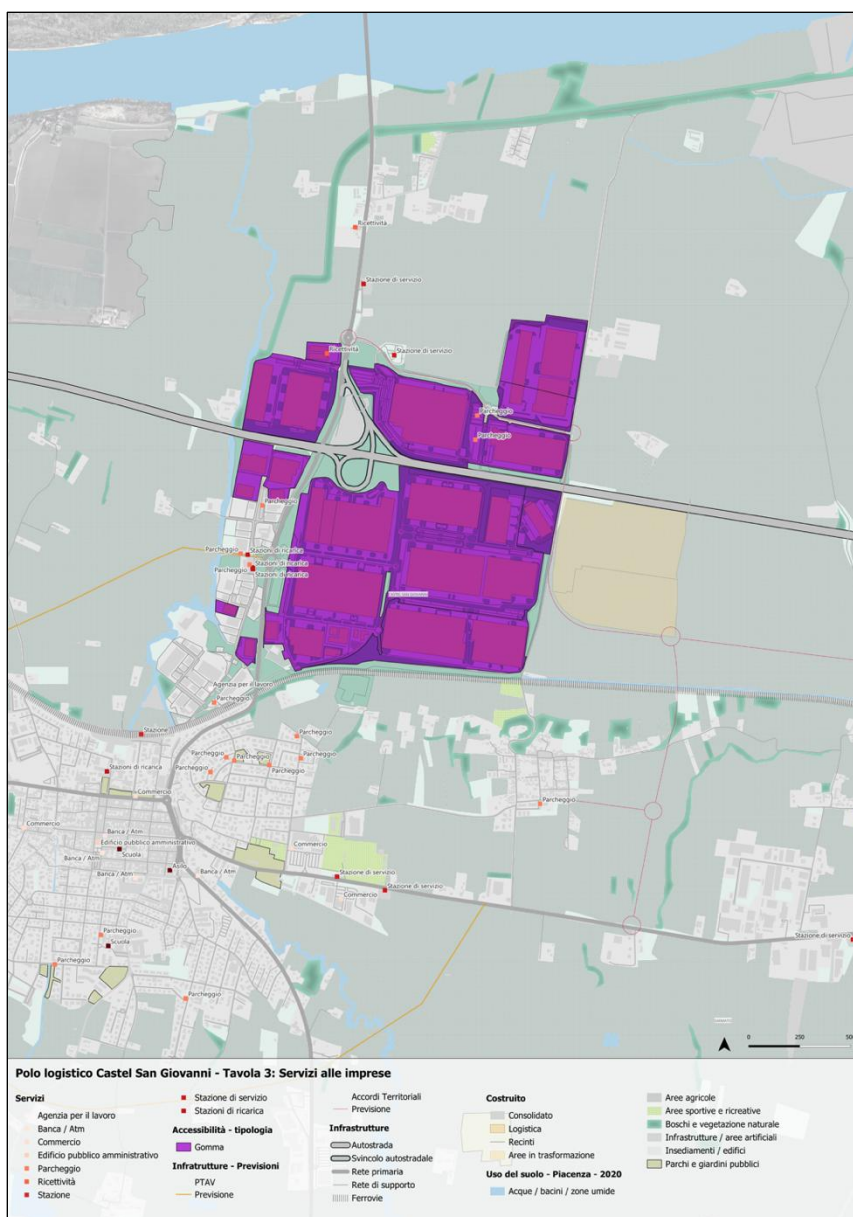


Tavola 3 – Servizi alle imprese
Polo logistico di Castel San Giovanni (elaborazione degli autori)

D) Spazi aperti

L'analisi del sistema degli spazi aperti di Castel San Giovanni evidenzia una progressiva frammentazione del mosaico ambientale, determinata principalmente dall'espansione delle attività logistiche e infrastrutturali. Gli spazi aperti residuali risultano spesso interrotti e poco connessi, con una ridotta continuità ecologica, in particolare in corrispondenza degli ambiti interessati dalle più recenti previsioni di sviluppo. Le aree a maggiore valore vegetazionale svolgono un ruolo strategico all'interno della Rete Ecologica Provinciale (REP), configurandosi come ambiti da tutelare e consolidare. Tuttavia, tali spazi risultano in parte compromessi o minacciati dalle nuove espansioni previste e dalle infrastrutture di progetto, generando situazioni di conflitto tra le esigenze di sviluppo logistico e gli obiettivi di tutela ambientale e paesaggistica.

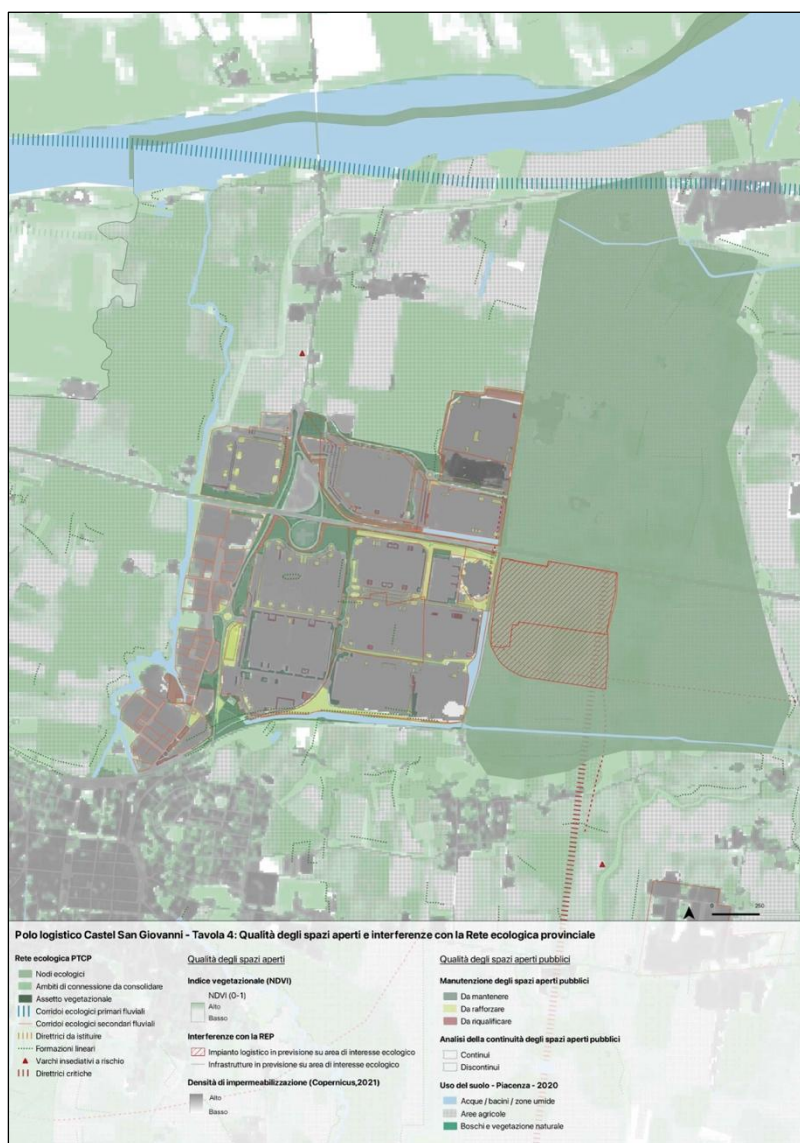


Tavola 4 – Qualità degli spazi aperti e interferenze con la Rete ecologica provinciale
Polo logistico di Castel San Giovanni (elaborazione degli autori)



1.4 Il Polo logistico di Piacenza Le Mose

A) Lettura morfotipologica degli insediamenti logistici e analisi delle dismissioni

Piacenza, polo produttivo e logistico più consolidato, ha mantenuto nel tempo una morfologia compatta e ad alta densità. All'interno del tessuto urbano consolidato si riscontra la presenza di aree di dimensioni contenute, nettamente inferiori rispetto agli insediamenti logistici di più recente realizzazione. Un esempio significativo è rappresentato dal polo logistico Le Mose, che si configura come una piattaforma logistica di grande estensione, pur articolata internamente in più unità aziendali.

L'analisi evidenzia come le espansioni più recenti si discostino dalla compattezza che ha caratterizzato le dinamiche insediative precedenti, generando frange urbane frammentate rispetto al tessuto urbanizzato esistente. In questo contesto, le aree dismesse assumono un ruolo rilevante, costituendo elementi di memoria dell'identità storica del luogo. Numerosi ruderi e casolari, oggi in stato di abbandono e degrado, potrebbero in futuro essere recuperati o rifunzionalizzati per rispondere alla carenza di servizi a supporto dei lavoratori e delle aziende limitrofe, quali mense, asili nido, spazi per l'igiene e il riposo.

Si segnala, a titolo esemplificativo, un intervento di ristrutturazione di un antico casolare all'interno del polo di Le Mose, riconvertito a uso uffici (attualmente in vendita), localizzato lungo Strada Torre della Razza, di fronte al complesso IKEA.

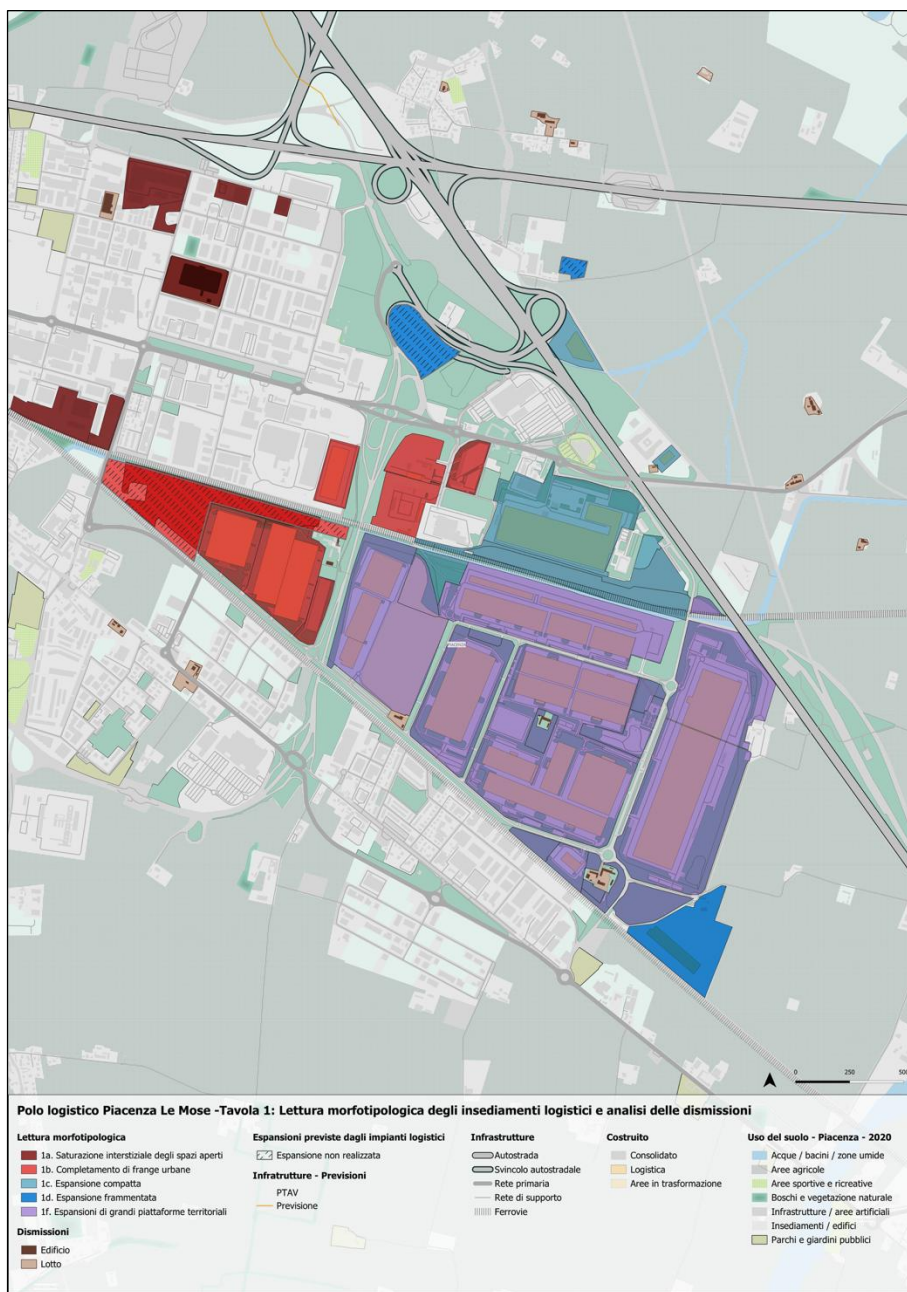


Tavola 5 – Lettura morfotipologica degli insediamenti logistici e Analisi delle dismissioni
Polo logistico di Piacenza Le Mose (elaborazione degli autori)

B) Servizi alla persona

I servizi alla persona del polo logistico di Piacenza Le Mose risultano limitati, con spazi verdi principalmente costituiti da elementi di verde stradale non qualificato. Sebbene il territorio sia frammentato e caratterizzato da numerose aree recintate, la rete pedonale garantisce comunque una discreta permeabilità spaziale. Sono presenti poche attività di ristorazione, tra cui food truck e alcuni ristoranti. I principali servizi pubblici, invece, sono localizzati esternamente al polo.

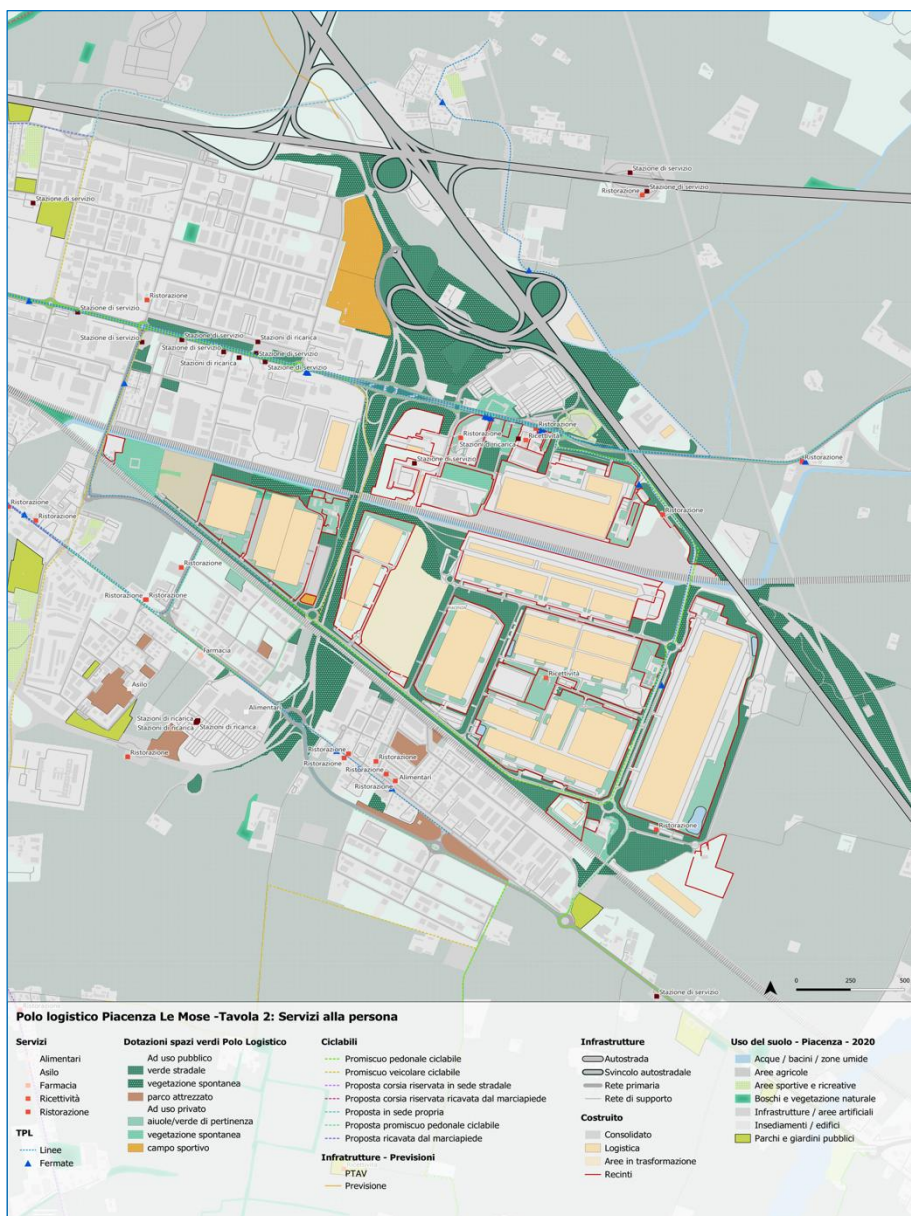


Tavola 6 – Servizi alla persona
Polo logistico di Piacenza Le Mose (elaborazione degli autori)

C) Servizi alle imprese

Tra i servizi alle imprese si distinguono principalmente i numerosi parcheggi e alcune aree di servizio, affiancati da uffici direzionali localizzati prevalentemente a nord della linea ferroviaria. L'accessibilità delle merci presenta una configurazione mista: oltre alla viabilità su gomma, sono presenti binari dedicati che collegano alcune imprese alla linea ferroviaria principale, sebbene tali infrastrutture risultino in gran parte sottoutilizzate.



Tavola 7 – Servizi alle imprese
Polo logistico di Piacenza Le Mose (elaborazione degli autori)

D) Spazi aperti

Il comune di Piacenza presenta una forte presenza di elementi della Rete Ecologica Provinciale (REP), tra cui spiccano il nodo principale dell'alveo del fiume Po, i corridoi fluviali collegati e numerosi ambiti di connessione da consolidare. Allo stesso tempo, le frange urbane mostrano criticità significative, in particolare lungo direttrici ai margini del tessuto costruito, dove insistono pressioni derivanti dall'espansione logistica. Tra le aree di sviluppo individuate, una risulta collocata su un ambito di elevato valore vegetazionale, misurato tramite NDVI, evidenziando un conflitto potenziale tra dinamiche di espansione urbana e tutela ecologica.

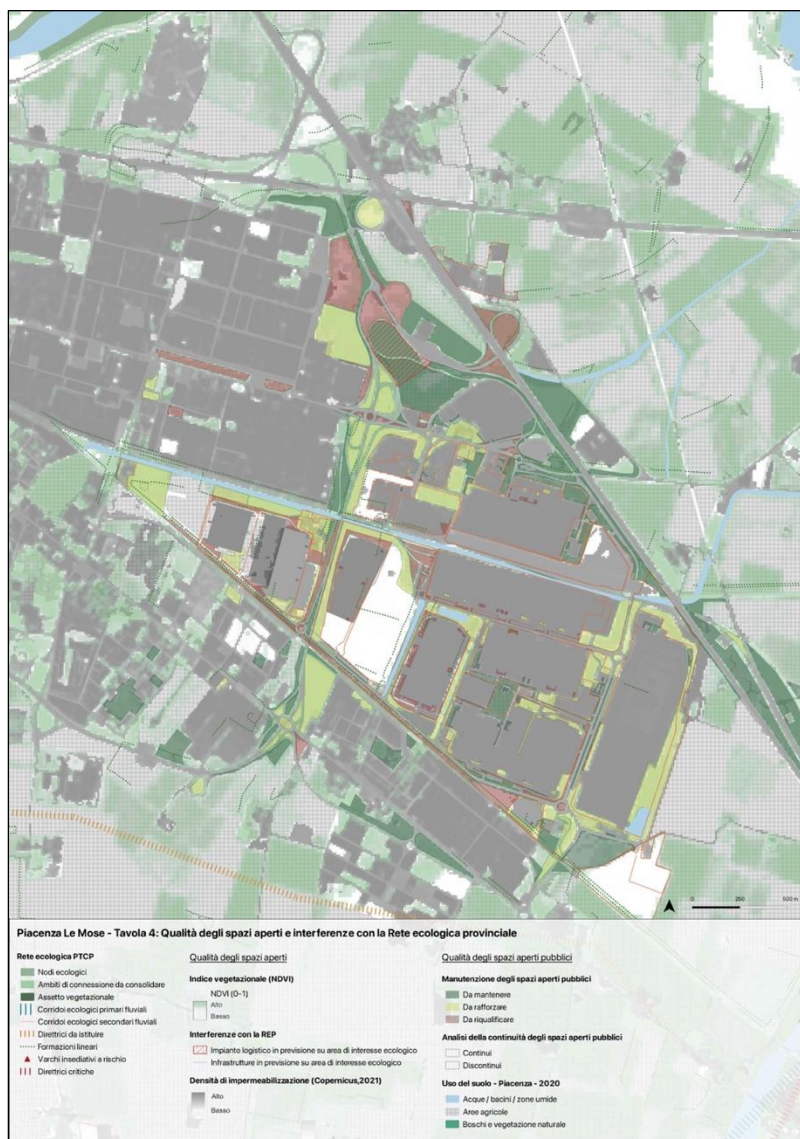


Tavola 8 – Qualità degli spazi aperti e interferenze con la Rete ecologica provinciale
Polo logistico di Piacenza Le Mose (elaborazione degli autori)

1.5 Il Polo logistico di Fiorenzuola d'Arda - Cortemaggiore

A) Lettura morfotopologica degli insediamenti logistici e analisi delle dismissioni

Fiorenzuola d'Arda, il cui polo logistico è caratterizzato da una forte fase di crescita, presenta uno sviluppo prevalentemente lineare e di interesse sovracomunale. L'espansione si estende infatti a nord nel comune di Cortemaggiore, a ovest verso Cadeo e a est in direzione di Alseno. Le dimensioni dei lotti risultano generalmente contenute, non paragonabili alla scala degli insediamenti di Castel San Giovanni o Piacenza, sebbene in questi ultimi contesti siano previste numerose ulteriori espansioni per attività logistiche. Dal punto di vista morfotopologico, lo sviluppo si configura principalmente come completamento di frangia ed espansione frammentata. Analogamente a quanto osservato per Piacenza, anche in questo caso le aree dismesse risultano significative e potenzialmente riutilizzabili in futuro come aree di servizio a supporto delle attività logistiche.



Tavola 9 – Lettura morfotopologica degli insediamenti logistici e Analisi delle dismissioni
Polo logistico di Fiorenzuola Cortemaggiore (elaborazione degli autori)



B) Servizi alla persona

I servizi alla persona del Polo logistico di Fiorenzuola d'Arda – Cortemaggiore risultano pressoché assenti. L'area risulta essere in forte relazione funzionale con il casello autostradale, presso il quale si concentrano una stazione di servizio, parcheggi per mezzi pesanti e un ristorante. Al di fuori di tale nodo, non si rileva la presenza di ulteriori servizi, né esiste una rete di mobilità lenta che ne faciliti la fruizione. Nel complesso, l'accessibilità risulta limitata e l'area appare difficilmente raggiungibile al di fuori del collegamento autostradale. È in previsione come opera di compensazione la realizzazione di una nuova pista ciclabile lungo il torrente Arda come da Procedimento Unico ASP C01.

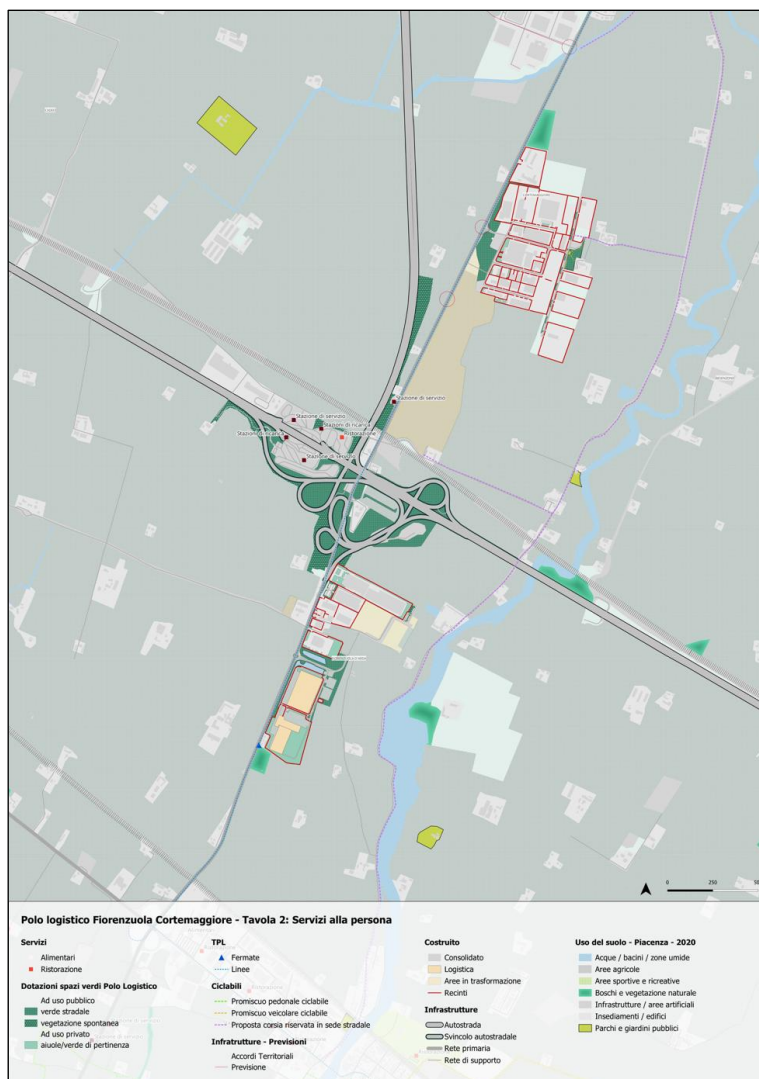


Tavola 10 – Servizi alla persona
Polo logistico di Fiorenzuola Cortemaggiore (elaborazione degli autori)



C) Servizi alle imprese

Non sono presenti servizi alle imprese nel polo. Le dotazioni si limitano ad alcune stazioni di rifornimento e a parcheggi, mentre non si rilevano uffici amministrativi o direzionali a servizio delle attività produttive. Il tessuto imprenditoriale appare caratterizzato da aziende tendenzialmente autosufficienti e organizzate in modo autonomo, con scarso ricorso a servizi condivisi e funzioni di supporto esterne.

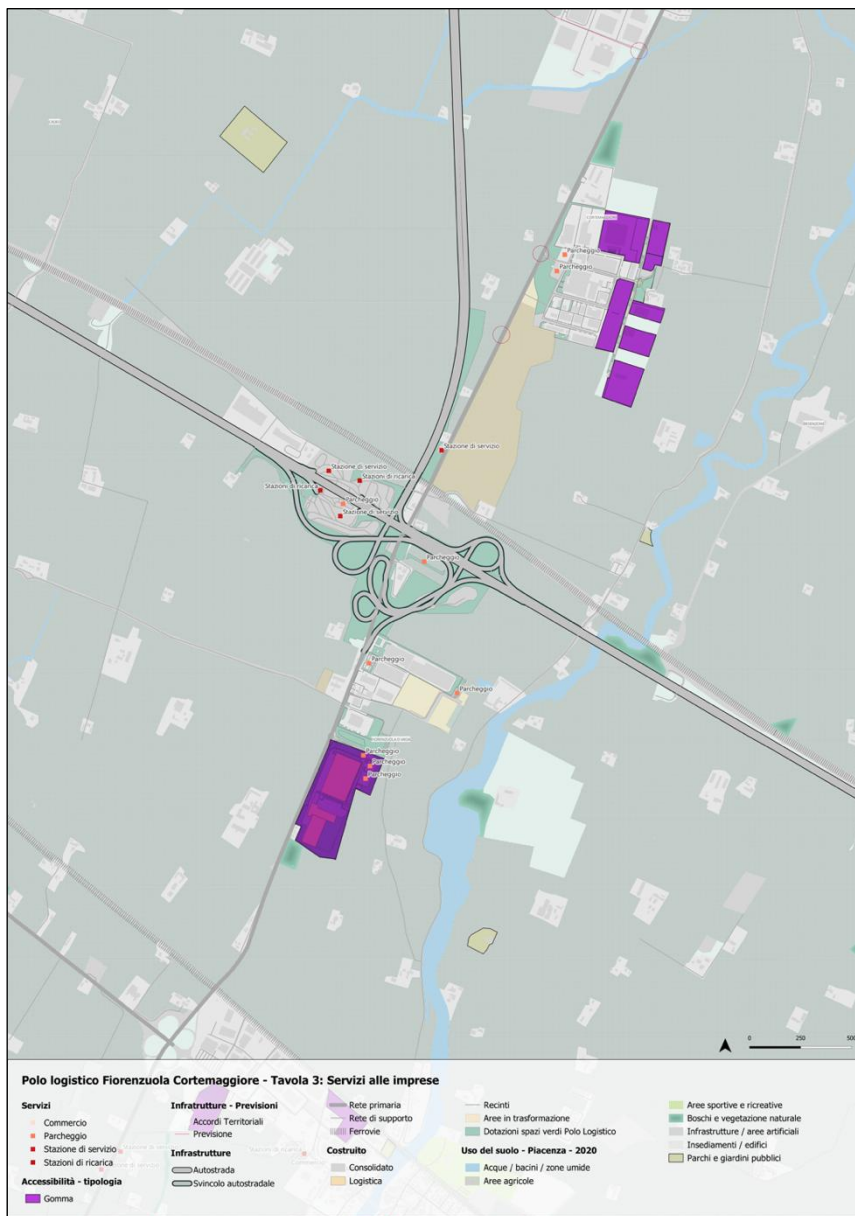


Tavola 11 – Servizi alla persona
Polo logistico di Fiorenzuola Cortemaggiore (elaborazione degli autori)



D) Spazi aperti

Analogamente ai due poli analizzati in precedenza, alcune delle aree di espansione del comune sono localizzate su ambiti ad elevato valore vegetazionale, mentre altre interessano corridoi e ambiti di connessione da consolidare. Questo comune rappresenta un caso significativo per questo tipo di analisi, in quanto il suo sviluppo è relativamente recente, è attraversato da un corridoio fluviale e si inserisce in un contesto ancora parzialmente naturale. Ne deriva la necessità di favorire al massimo la conservazione e la valorizzazione di queste aree, adottando strategie volte a limitare il consumo di suolo nelle zone di elevato valore ambientale.

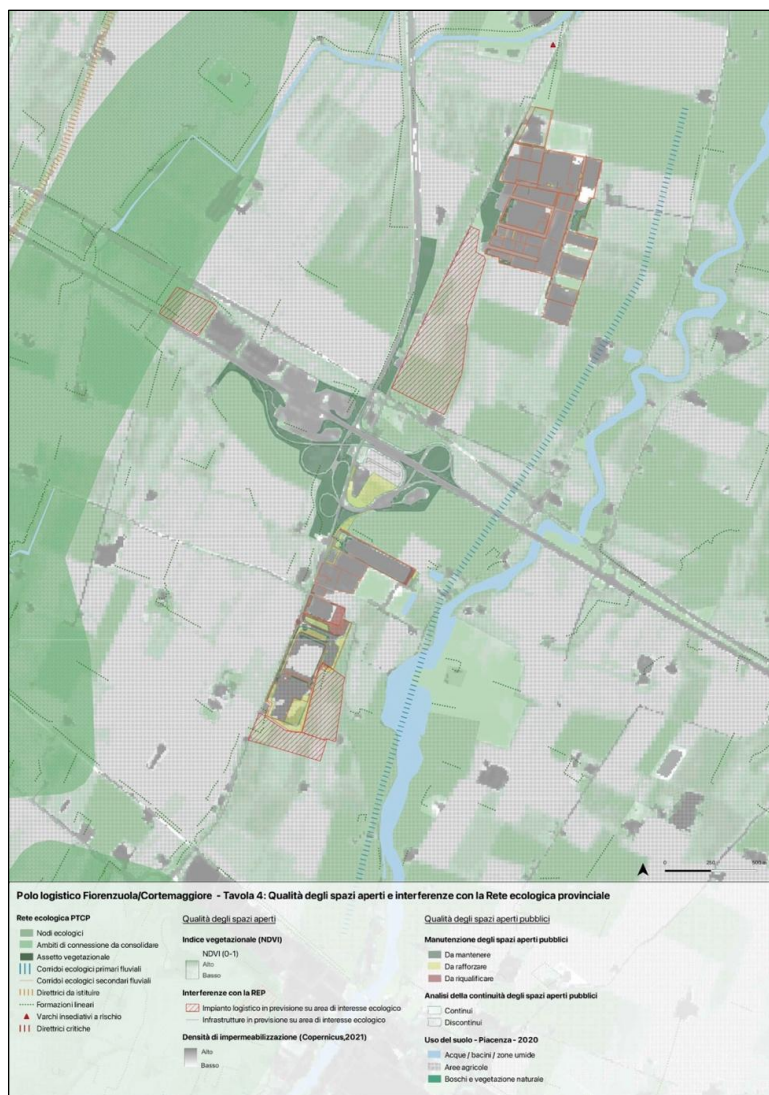


Tavola 12 – Qualità degli spazi aperti e interferenze con la Rete ecologica provinciale
Polo logistico di Fiorenzuola Cortemaggiore (elaborazione degli autori)



2. REPORT FOTOGRAFICO

Il presente paragrafo introduce il report fotografico del sopralluogo, concepito come strumento di restituzione qualitativa delle indagini finora condotte. La documentazione visiva si concentra in particolare sugli spazi aperti, che durante il sopralluogo si sono rivelati i luoghi maggiormente accessibili e osservabili, nonché quelli in cui emergono con maggiore evidenza le criticità territoriali e progettuali. Attraverso le immagini viene indagata la qualità degli spazi esterni, il loro stato di manutenzione e cura, nonché la diffusa assenza di una progettualità negli spazi di cessione, spesso residuali e non pensati a misura d'uomo, né integrati in una strategia a scala territoriale. L'analisi visiva mette in luce come tali spazi difficilmente rispondano alle necessità quotidiane dei lavoratori, operai e autisti, sia in termini di comfort, sicurezza e accessibilità, sia rispetto alla presenza di servizi di prima necessità. Le fotografie restituiscono inoltre l'impatto generato da ampie superfici impermeabilizzate, frequentemente sovradimensionate, che contribuiscono in modo significativo alla compromissione paesaggistica ed ecologica del territorio, già fortemente segnata dagli insediamenti logistici. Attraversare queste parti di città conferma gli aspetti che emergono dalla mappatura planimetrica: i diversi recinti che confinano le aree impediscono la permeabilità spaziale, creando una parte di città a tratti isolata. In questo quadro, le immagini evidenziano anche il degrado delle aree verdi, la frammentazione o assenza dei percorsi di mobilità lenta, la carenza di servizi integrati e l'elevata indifferenza morfologica e tipologica degli interventi rispetto al contesto, offrendo una lettura immediata e concreta delle problematiche emerse dalle interviste e dalle analisi territoriali.

Tutte le immagini presenti in questo report sono state realizzate dagli autori.



Spazio pubblico



Spazi pubblici urbanizzati sovradimensionati e privi di una progettualità orientata alla persona



Opere compensative e aree verdi di cessione in stato di degrado e assenza di manutenzione



Presenza di elementi di arredo urbano modulari e standardizzati, non progettati in relazione al contesto, e carenza di dispositivi per la raccolta dei rifiuti.





Incremento di piantumazioni di alberi nelle cessioni più recenti, molto positive per un incremento della qualità ambientale e di servizi ecosistemici

Servizi



I servizi per i lavoratori (operatori e autisti) risultano scarsi e frammentati, con attività private e servizi aziendali poco accessibili e funzionali.



Numerosi edifici rurali di carattere storico-testimoniale in stato di degrado, per i quali è necessario valutare strategie di riqualificazione e potenziali usi a supporto dei servizi dei poli logistici.



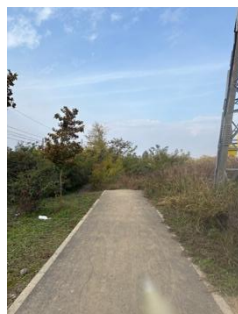


Edificio rurale di carattere storico-testimoniale recuperato, un esempio di possibile riuso per servizi a supporto delle aziende e dei lavoratori.

Accessibilità



Spazi pedonali assenti, frammentati o poco sicuri, che limitano la mobilità lenta nei poli logistici.



Percorsi ciclabili incompleti e espansioni dei poli logistici progettate senza coordinamento con le esigenze infrastrutturali.



Incentivo al car pooling e servizio navetta aziendale come esempio di mobilità sostenibile.