



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**

**EVOLUZIONE E CONSOLIDAMENTO DEL SISTEMA  
LOGISTICO PROVINCIALE ATTRAVERSO GLI  
STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE TERRITORIALE**

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)*



## Introduzione

Questa relazione sintetizza il lavoro di mappatura delle previsioni urbanistiche relative alle aree per attività produttive e logistiche nella provincia di Piacenza. Inizialmente, questa attività non è stata svolta attraverso l'analisi diretta dei piani urbanistici dei singoli comuni, ma è stata condotta attraverso l'analisi delle previsioni urbanistiche comunali recepite e indirizzate dal Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP) del 2007 e dal Piano Territoriale di Area Vasta (PTAV) del 2024. In particolare, l'analisi integra una lettura quantitativa e qualitativa, articolandosi in tre approfondimenti:

- nella prima tavola, la ricostruzione dello stato di fatto e delle previsioni di sviluppo relative alle aree per attività produttive e logistiche recepite e indirizzate dal PTCP del 2007 alla data della sua approvazione;
- nella seconda tavola, la valutazione dello stato di attuazione delle previsioni di sviluppo relative alle aree per attività produttive e logistiche, recepite e indirizzate dal PTCP del 2007, alla data di approvazione del successivo PTAV del 2024;
- nella terza tavola, l'analisi dello stato di fatto e delle previsioni di sviluppo relative alle aree per attività produttive e logistiche recepite e indirizzate dal PTAV del 2024 alla data della sua approvazione.

Questa sezione della ricerca mira, infatti, a delineare un quadro conoscitivo non esaustivo, ma preliminare, necessario ad un inquadramento delle relazioni tra le dinamiche spaziali della logistica piacentina e le previsioni degli strumenti di pianificazione urbanistica e territoriale: sia esclusivamente dedicate allo sviluppo di attività logistiche, sia in generale destinate allo sviluppo di attività produttive. In particolare, la scala provinciale di questa prima parte dell'indagine – che si traduce nell'analisi degli strumenti di pianificazione di area vasta (provinciale), di coordinamento tra la pianificazione urbanistica comunale e la pianificazione (territoriale e settoriale) di livello superiore (regionale e nazionale) – consente di verificare alla scala territoriale l'impatto complessivo delle previsioni dei singoli comuni, che sarà quindi approfondito alla scala ravvicinata dei tre poli logistici individuati dal PTAV del 2024 nella fase successiva della ricerca: Piacenza-Le Mose, Castel San Giovanni e Fiorenzuola d'Arda.

## Metodologia e risultati

La mappatura è stata organizzata su tre livelli, ciascuno corrispondente a una mappa tematica specifica, permettendo di rappresentare in modo coerente lo stato di fatto e lo stato di progetto, ovvero le previsioni di sviluppo produttivo e logistico dei comuni del territorio provinciale nel tempo.

1. Stato di fatto e previsioni di sviluppo degli ambiti produttivi e logistici lungo le principali direttrici territoriali della provincia di Piacenza (anno di riferimento: 2007; fonte: PTCP 2007 e AGEA 2007)

Con riferimento alla figura territoriale della «Y rovesciata», il quadro degli insediamenti produttivi e logistici al 2007 è stato ricostruito lungo le principali direttrici infrastrutturali a partire dalla base dell'ortofoto AGEA dello stesso anno. Alla mappatura tramite poligoni



georeferenziati degli insediamenti produttivi e logistici esistenti sono state affiancate diverse fonti di piano e documentali.

La mappatura ha preso in considerazione sia le aree dedicate alla logistica, sia le aree destinate ad altre attività produttive per comprendere l'incidenza delle aree adibite allo stoccaggio e alla movimentazione delle merci rispetto alle aree destinate ad altre attività economiche (artigianali e manifatturiere) nel quadro delle previsioni di sviluppo.

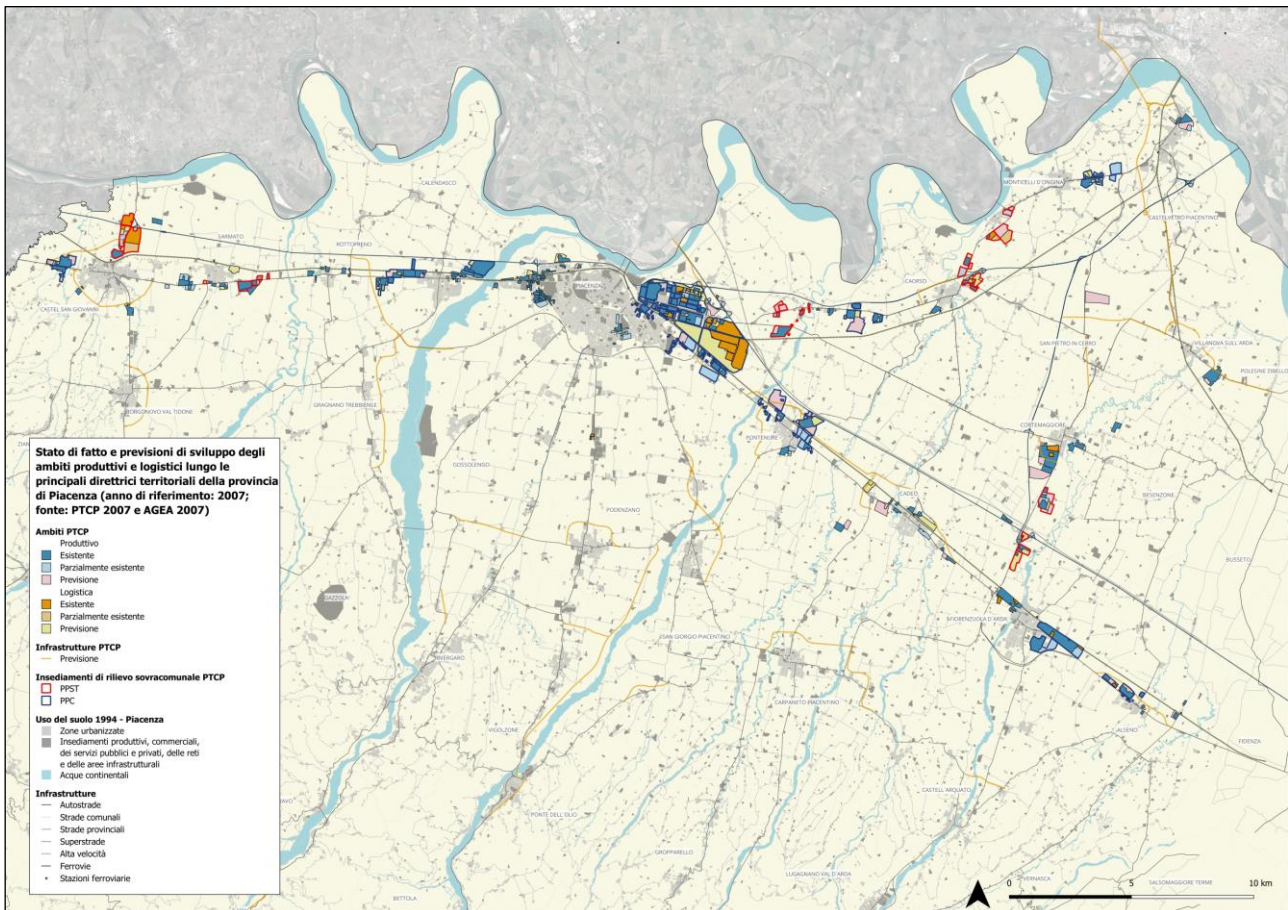
La tavola C1.g «Ambiti produttivi e ambiti funzionali integrati di rilievo territoriale: individuazione dello stato di attuazione» del Quadro Conoscitivo del PTCP del 2007, ha consentito di rappresentare gli ambiti produttivi non in modo puntuale, ma con una restituzione areale. Con il riscontro dell'ortofoto AGEA, le aree consolidate al 2002 e le aree in fase di sviluppo nel periodo 2002–2006 sono state rispettivamente classificate come esistenti o parzialmente esistenti, mentre le aree di completamento e le aree di espansione (recepite dai piani urbanistici vigenti alla data di approvazione del PTCP del 2007) sono state considerate come previsioni di sviluppo.

A partire da tale mappatura degli ambiti produttivi, la localizzazione dei siti logistici esistenti al 2007 si è riferita a più fonti complementari. In primo luogo, l'elenco Confetra del 2007<sup>2</sup> ha permesso di selezionare le aziende localizzate nella provincia di Piacenza. Per ciascuna di esse è stata verificata la sede operativa tramite i database della Camera di Commercio, così da ottenere una geolocalizzazione puntuale. Tali informazioni sono state integrate con il Rapporto sul Polo Logistico Piacentino del 2003, incluso nel PTCP del 2007, e in particolare con la tavola 1 del Rapporto, che individua sia gli insediamenti logistici esistenti e programmati, sia quelli produttivi a possibile destinazione logistica.

Infine, l'allegato N 7 «Schede descrittive dei Poli produttivi di sviluppo territoriale e dei Poli produttivi consolidati» del PTCP 2007, i cui dati sono stati ricavati dalle schede di censimento degli ambiti specializzati per attività produttive, è stato consultato come fonte di supporto, in particolare nelle fasi iniziali, per l'individuazione degli usi in atto. Poiché tale documento non dispone né di perimetrazioni geometriche né di una classificazione dettagliata delle destinazioni d'uso (se non quella prevalente e quella in atto), si è reso necessario incrociare queste informazioni con le altre fonti già citate – in particolare la tavola C1.g del Quadro Conoscitivo del PTCP del 2007, che fornisce le perimetrazioni geometriche, e la tavola 1 del Rapporto sul Polo Logistico Piacentino, che include le previsioni – per arrivare a un quadro il più possibile coerente e realistico della situazione alla data di approvazione del PTCP 2007.

La tavola T2.1 «Vocazioni territoriali e scenari di progetto» del PTCP del 2007 ha permesso di rappresentare sia gli ambiti di espansione per attività produttive e logistiche recepiti dai piani urbanistici comunali e indirizzati dal piano provinciale, riconoscendo i poli di interesse sovralocale, sia le previsioni di sviluppo delle infrastrutture per la mobilità di livello sovracomunale, in coerenza con la pianificazione regionale dei trasporti, verificandone le reciproche relazioni.

In linea con lo studio sulle direttrici principali, è stato quindi verificato che le aree identificate corrispondevano a quelle ricavate dalle altre fonti. Nella integrazione di documenti differenti, alcune aree minori potrebbero non essere state rilevate. In tal senso, la classificazione tra esistente, parzialmente esistente o previsto presenta un margine di soggettività; tuttavia, le verifiche incrociate hanno permesso di costruire un quadro coerente e rappresentativo della situazione provinciale al 2007.



## 2. Stato di attuazione delle previsioni di sviluppo produttivo e logistico lungo le principali direttrici territoriali della provincia di Piacenza (anno 2024; fonte: PTCP 2007 e RER 2023-2024).

Lo stato di attuazione delle previsioni di sviluppo relative alle aree per attività produttive e logistiche, recepite e indirizzate dal PTCP del 2007, alla data di approvazione del successivo PTAV del 2024 è stato verificato. Il controllo è stato effettuato tramite ortofoto RER 2023-2024, mantenendo le geometrie degli ambiti già individuati dalle fonti consultate per la redazione della prima tavola. In particolare, per ciascun ambito, è stato indicato se, alla data di approvazione del PTAV del 2024, le previsioni urbanistiche comunali di nuovi poli produttivi e logistici, recepite e indirizzate dal PTCP del 2007: (i) erano state attuate; (ii) erano state parzialmente attuate (intendendo, a scala territoriale, ambiti incompleti con eventuali lotti vacanti residuali, senza entrare nel dettaglio di servizi, infrastrutture o dotazioni, che saranno verificati negli approfondimenti previsti nella fase successiva della ricerca); (iii) o non erano state attuate (iv) rispetto alle aree già consolidate (ovvero, le aree completate precedentemente e tuttora utilizzate).

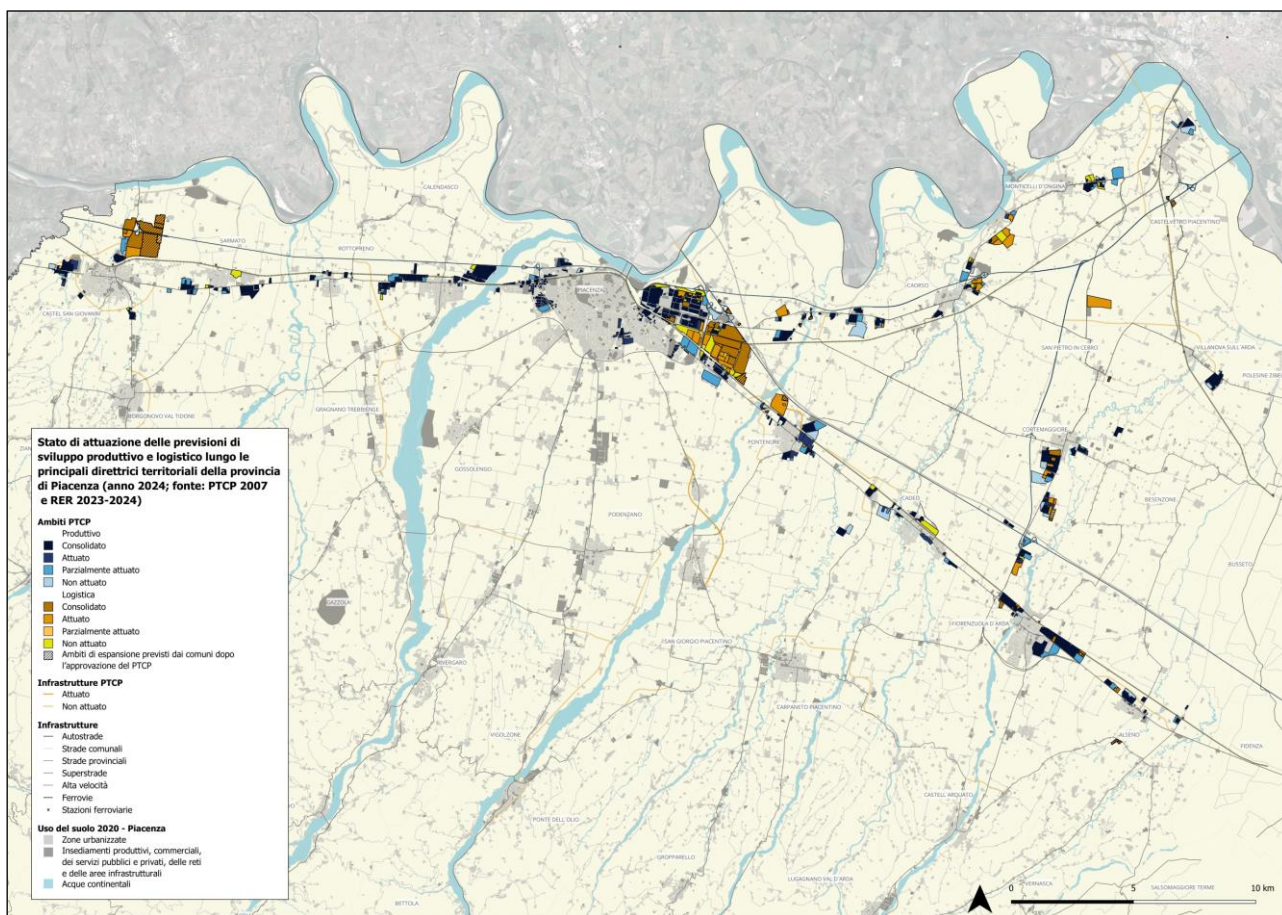
Per le aree logistiche, lo stato di attuazione è stato specificato grazie all'incrocio con i dati prodotti nella prima fase della ricerca sul consumo di suolo. Il confronto delle prime due mappe ha, infatti, consentito di individuare quali previsioni di insediamenti logistici siano state effettivamente realizzate nel periodo di validità del PTCP 2007. Grazie al censimento degli ambiti produttivi e logistici provinciali, aggiornato alle soglie temporali del 2012 e del 2017 (Provincia di Piacenza, 2017), la mappa include anche gli «ambiti di espansione previsti dai comuni dopo l'approvazione del PTCP», distinguendoli in tal modo da quelli corrispondenti alle



previsioni urbanistiche comunali già recepite e indirizzate dal PTCP alla data della sua approvazione.

In questo modo, la mappatura ha consentito di rilevare le dinamiche territoriali emerse successivamente alla approvazione del PTCP del 2007. Anche in questo caso, la mappatura della rete delle infrastrutture per la mobilità di livello sovracomunale, sempre distinguendo le opere realizzate da quelle non attuate, ha quindi consentito di verificare le relazioni dirette tra l'espansione di ambiti produttivi e logistici e lo sviluppo della rete stradale.

Mantenendo le geometrie dei precedenti ambiti, alcune aree potrebbero non essere state rilevate o classificate in maniera puntuale, e la distinzione tra "parzialmente attuate" e "non attuate" presenta un margine di soggettività. Come per la prima tavola, la valutazione è stata effettuata sul comparto e non sulle singole previsioni e sulle relative dotazioni. Nonostante questi limiti, le verifiche incrociate hanno permesso di costruire un quadro coerente e rappresentativo dell'attuazione, al 2024, delle previsioni di sviluppo di insediamenti produttivi e logistici contenute nei piani urbanistici comunali alla data di approvazione del PTCP 2007 e nelle relative varianti rilevate nel censimento degli ambiti produttivi e logistici provinciali aggiornato al 2012 e al 2017 (Provincia di Piacenza, 2017).





3. Stato di fatto e previsioni di sviluppo degli ambiti produttivi e logistici lungo le principali direttrici territoriali della provincia di Piacenza (anno di riferimento: 2024; fonte: PTAV 2024 e Accordi Territoriali)

La mappatura delle previsioni di sviluppo produttivo e logistico lungo le principali direttrici territoriali della provincia di Piacenza al 2024 prende le mosse dai poli produttivi consolidati e sui poli produttivi di sviluppo territoriale di rilievo sovracomunale riconosciuti dal PTAV del 2024.

Tali poli sono indicati nel PTAV come trasformazioni attuate. La perimetrazione di tali insediamenti è stata, infatti, aggiornata dalla Provincia in fase di redazione del PTAV attraverso l'uso di ortofoto AGEA del 2020 e la ricognizione dei procedimenti urbanistici già approvati e in corso di attuazione. Per precisarne lo stato effettivo, la presente ricerca ha impiegato strumenti di geoprocessing, confrontando i perimetri con i dati sull'uso del suolo al 2020 e verificando i risultati tramite ortofoto AGEA del 2024: in particolare, sulla base di tale verifica, le parti già effettivamente edificate (classificate come "esistente") sono state distinte da quelle ancora agricole, naturali o semi-naturali, quindi non trasformate (classificate come "non attuate").

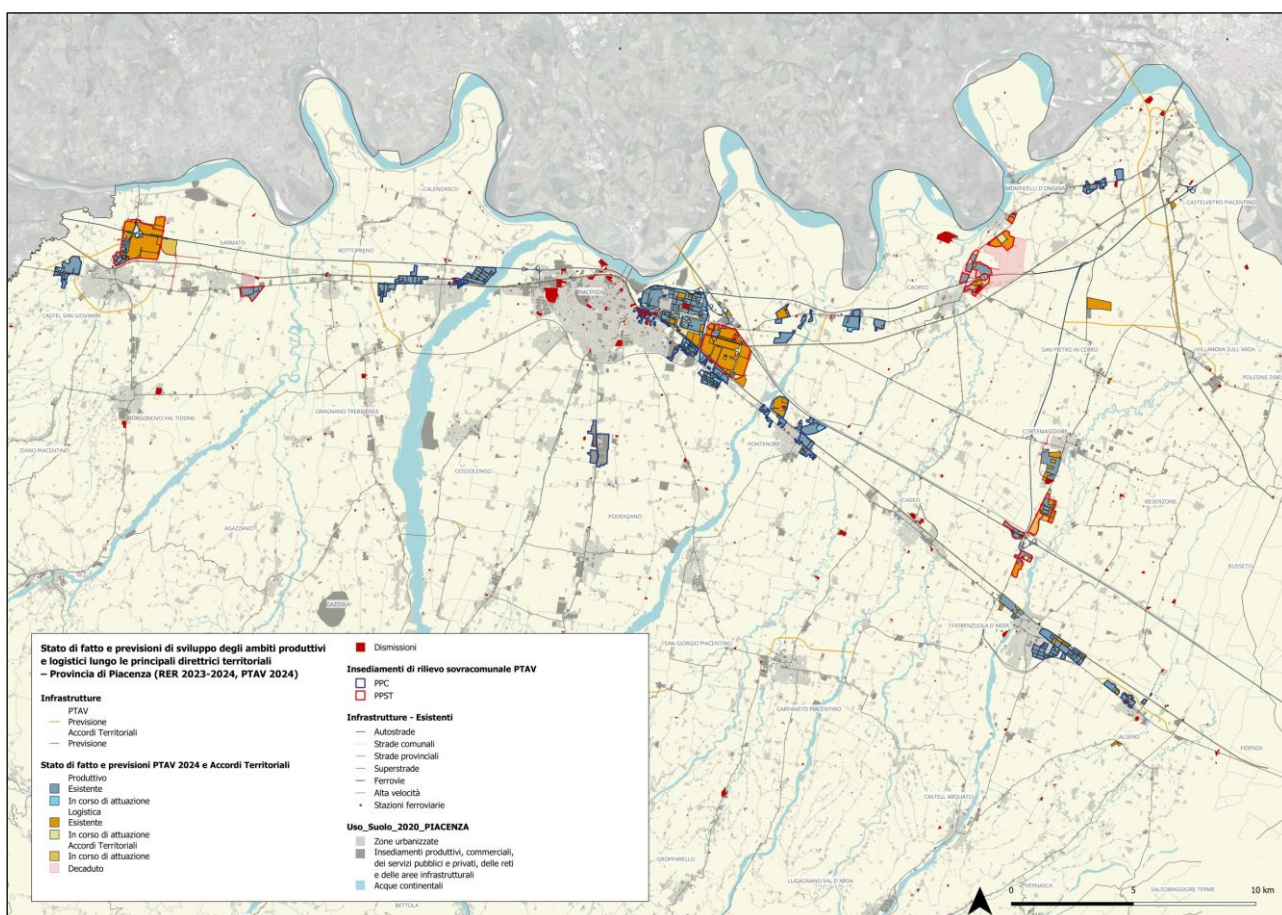
Sulla base della classificazione definita dal Rapporto sul Polo Logistico Piacentino, la mappatura GIS, elaborata dalla presente ricerca e relativa ai poli produttivi consolidati e ai poli produttivi di sviluppo territoriale di rilievo sovracomunale riconosciuti dal PTAV del 2024, conferma una forte concentrazione delle trasformazioni nella logistica, che oggi si estende su 727 ettari di aree già sviluppate, a fronte di soli 60 ettari ancora non attuati: una quota minima, che indica come la fase espansiva pianificata sia stata in larga misura realizzata. Diverso il quadro delle altre aree produttive in cui la logistica è stata esclusa dal PTCP del 2007, dove ai 1.087 ettari esistenti si affiancano 242 ettari ancora non attuati, pari a più di un quinto del totale. Nel complesso, il sistema mostra, da un lato, una logistica cresciuta rapidamente, saturando gli spazi originariamente previsti, e ormai consolidata e, dall'altro lato, un produttivo generale in fase di stagnazione, con capacità insediative ancora disponibili, ma non utilizzate. A questi dati si devono aggiungere i 76 ettari degli Accordi Territoriali confermati di Castel San Giovanni (approvato il 1° agosto 2025) e di Fiorenzuola d'Arda (approvato il 25 novembre 2022), mappati nella tavola come "in corso di attuazione". A questi si affiancano gli accordi territoriali "decaduti" di Caorso (approvato il 26 gennaio 2012) e Sarmato (approvato il 18 febbraio 2022), che consente di verificare la strategia del PTAV del 2024 in termini di contenimento del consumo di suolo, in coerenza con la legge regionale 24/2017: se gli accordi vigenti prevedono lo sviluppo di nuovi insediamenti logistici per una superficie complessiva pari a 76 ettari, gli accordi decaduti hanno consentito di stralciare previsioni di sviluppo per nuovi insediamenti logistici pari a 247 ettari.

La mappatura delle previsioni di sviluppo delle reti infrastrutturali, così come indicate nel PTAV del 2024, evidenzia un ridimensionamento delle previsioni, già contenute nel PTCP del 2007 ma non ancora attuate. In coerenza con il Piano Regionale Integrato dei Trasporti (PRIT) dell'Emilia-Romagna, approvato nel 2019, sono infatti confermati il completamento della tangenziale di Piacenza e la realizzazione di un sistema viabilistico di circonvallazione di Castel San Giovanni, oltre alla riorganizzazione dello svincolo autostradale di Fiorenzuola e alla costruzione del nuovo sistema viabilistico regionale Cispadano.



Infine, la mappatura delle aree dismesse, già riportata nella cartografia del PTAV, evidenzia le opportunità di riuso e rigenerazione, opposte alle logiche di consumo registrate negli scorsi decenni.

La verifica delle previsioni di sviluppo di aree per attività produttive e logistiche recepite e indirizzate dal PTAV del 2024 ha consentito di ottenere una rappresentazione attendibile e coerente dello stato di fatto e dei processi in corso lungo le principali direttrici infrastrutturali del territorio della provincia di Piacenza, in grado di fornire un quadro complessivo delle trasformazioni in atto. Sulla base della ricostruzione di tale quadro territoriale di riferimento, l'approfondimento alla scala comunale dei tre poli logistici principali di Piacenza-Le Mose, Castel San Giovanni e Fiorenzuola d'Arda, esclusivamente individuati dal PTAV del 2024 tra i Poli Produttivi di Sviluppo Territoriale (PPST) e tuttora in fase di consolidamento, è oggetto di una fase successiva della ricerca. Il passaggio a una scala più dettagliata permetterà di integrare le informazioni disponibili a livello comunale con una lettura puntuale dei singoli poli e delle loro dinamiche, al fine di analizzare la qualità degli insediamenti realizzati (a partire dalle loro dotazioni, mitigazioni e compensazioni).



## Osservazioni

Secondo la legge regionale 24/2017, erano destinate a decadere le residue previsioni di sviluppo che avrebbero determinato nuovo consumo di suolo, contenute nei piani vigenti alla data di approvazione della legge, ma non attuate o non convenzionate nel periodo transitorio dalla sua entrata in vigore: una condizione che ha riguardato molteplici aree di espansione



pregresse, pertanto stralciate. Parallelamente, gli Accordi Territoriali che sono decaduti non erano conformi a criteri di accessibilità (in particolare, alla rete ferroviaria e autostradale), oltre che di compatibilità ambientale e funzionale, definiti dal PTAV: criteri che hanno pertanto portato a confermare soltanto le espansioni previste dagli Accordi Territoriali di Castel San Giovanni e Fiorenzuola d'Arda e a cancellare quelle previste dagli Accordi Territoriali di Caorso e Sarmato.

Nonostante i limiti introdotti dalla normativa regionale relativa al contenimento del consumo di suolo, mirati a ridimensionare dinamiche non più sostenibili di nuova urbanizzazione, la legge regionale 24/2017 persegue l'obiettivo di ridurre le operazioni determinate da interessi immobiliari o da esigenze di bilancio delle amministrazioni comunali, senza però penalizzare effettive domande di sviluppo di attività produttive e logistiche. In tale prospettiva, la legge stabilisce che il consumo di suolo è ancora possibile:

- entro il limite massimo del 3% della superficie del territorio urbanizzato, non solo per la realizzazione di opere pubbliche e di interesse pubblico, ma anche per “insediamenti strategici volti ad aumentare l'attrattività e la competitività del territorio”;
- in deroga al limite massimo del 3% della superficie del territorio urbanizzato, per la realizzazione (tra gli altri e a specifiche condizioni) di interventi di ampliamento di attività produttive esistenti e di realizzazione di nuovi insediamenti produttivi di interesse regionale (oggetto di accordi).

In relazione al limite massimo del 3% della superficie del territorio urbanizzato, il PTAV stima, pertanto, la capacità insediativa – in larga misura connessa allo sviluppo di aree per attività produttive – sulla base dei perimetri del territorio urbanizzato indicati nei piani urbanistici comunali vigenti alla data di approvazione del nuovo piano provinciale, che complessivamente ammonta ancora a 382,10 ha. Un dato potenzialmente ancora significativo e impattante, benché debba essere aggiornato all'approvazione dei nuovi piani urbanistici comunali. Decadute le previsioni dei Piani Strutturali Comunali (PSC) vigenti e in attesa della redazione dei nuovi Piani Urbanistici Generali (PUG), questa stima non può essere spazializzata, ma proprio per questo motivo sollecita la Provincia ad un attento monitoraggio dei futuri PUG, che saranno approvati nei prossimi anni, attraverso non solo una valutazione quantitativa (quante aree libere saranno consumate a fronte delle aree dismesse), ma anche qualitativa.

Gli art. 19 e 20 della “Disciplina del Piano Territoriale di Area Vasta” contengono criteri localizzativi e prestazionali che vanno in tale direzione. Ad esempio, nell'art. 19 che disciplina le aree produttive di rilievo sovracomunale e nell'art. 20 che disciplina, nello specifico, le aree logistiche, i rispettivi commi 6 e 7 stabiliscono che “tutti gli interventi al di fuori del territorio urbanizzato devono essere effettuati in continuità al perimetro e non devono accrescere la dispersione insediativa, individuando soluzioni localizzative contigue a insediamenti esistenti e funzionali alla riqualificazione del disegno dei margini urbani e al rafforzamento dell'armatura territoriale”.

Se la riduzione del consumo di suolo si è in parte verificata (in generale e per funzioni logistiche), due sono le valutazioni critiche che si possono proporre in relazione alla dispersione insediativa, a partire dalle numerose deroghe previste per attività produttive ritenute strategiche per il territorio regionale (secondo la legge 24/2017) e per il territorio provinciale (secondo lo stesso PTAV): in generale, le dinamiche di consumo restano elevate se confrontate con le dismissioni, che la stessa tavola 3 ha mappato; nello specifico, gli Accordi Territoriali confermati mostrano la permanenza del rischio di espansione in aree che, per dimensione e soprattutto per conformazione, generano:



- nuove frange, ad esempio tra la ferrovia Piacenza-Alessandria e l'autostrada A21, ma anche tra la nuova strada di circonvallazione orientale e il tessuto urbano e logistico-produttivo consolidato nel territorio comunale di Castel San Giovanni);
- nuove saldature, ad esempio attraverso lo sviluppo di insediamenti logistico-produttivi lineari lungo assi infrastrutturali in aree originariamente agricole tra Fiorenzuola d'Arda e Cortemaggiore.

A questi rischi si aggiunge la saturazione degli spazi interstiziali residuali all'interno del tessuto urbanizzato, come nel caso del polo logistico di Piacenza-Le Mose.

Tali dinamiche evidenziano non solo la necessità di associare a una valutazione meramente quantitativa del consumo di suolo una valutazione qualitativa – mirata a individuare alternative più sostenibili: dal recupero delle aree dismesse, alla realizzazione di espansioni compatte, in diretta continuità con il tessuto urbano consolidato, alla previsione di adeguate opere di mitigazione e compensazione ambientale – già prevista dal PTAV del 2024. Benché ridimensionati, i persistenti fenomeni di erosione del suolo e dei relativi sistemi paesaggistici e ambientali nelle trasformazioni confermate sollecitano di precisare i criteri di tale valutazione qualitativa rispetto ai seguenti principi:

- evitare ulteriori forme di dispersione insediativa;
- evitare ulteriori forme di saldatura tra diversi tessuti urbani consolidati;
- evitare ulteriori forme di frammentazione degli spazi aperti, sia tramite la realizzazione di nuovi insediamenti produttivi e logistici, sia tramite la realizzazione delle infrastrutture di collegamento;
- rendere prioritari gli interventi di recupero e riuso di aree dismesse, così da contenere nuove pressioni insediative;
- promuovere interventi di integrazione e ricucitura con il tessuto urbano consolidato e/o con il sistema degli spazi aperti, a partire dalla qualità della progettazione di opere di mitigazione e compensazione ambientale mirate allo sviluppo delle reti della mobilità ciclopedonale e del trasporto pubblico, delle aree e delle reti verdi, nonché degli spazi e delle attrezzature pubbliche e/o di interesse collettivo (un aspetto, evidenziato in quest'ultimo punto, che sarà approfondito nella parte successiva della ricerca, in relazione alle tre polarità di approfondimento);
- in ogni caso, evitare la compromissione della qualità paesaggistica, preservando i caratteri identitari e gli elementi strutturali del paesaggio, ma anche garantendo la continuità degli spazi aperti e la riconoscibilità dei margini urbani, particolarmente esposti alle trasformazioni che generano dispersione insediativa e saldature tra tessuti urbani consolidati.

I rischi sono connessi non solo alle previsioni di espansione per la realizzazione di nuovi insediamenti produttivi e, in particolare, logistici (entro i limiti del 3% previsti dalla legge regionale 24/2017, ma anche oltre tale soglia, alle condizioni strategiche per il territorio regionale e provinciale, rispettivamente previste dalla stessa legge e dal PTAV del 2024), ma anche allo sviluppo delle infrastrutture per la mobilità. Il ridimensionamento delle infrastrutture previste dal PTAV del 2024 rispetto a quelle previste dal PTCP del 2007 ha consentito di ridurre i rischi diretti di frammentazione degli spazi aperti e (anche grazie ai limiti introdotti dalla legge regionale 24/2017) quelli indiretti di potenziale consumo di suolo, ma non di eliminarli completamente. A parità di consumo di suolo, il distanziamento o la prossimità delle nuove infrastrutture stradali dal tessuto urbano consolidato rischia, infatti, di generare



impatti diversificati, più o meno rilevanti, sulla qualità degli spazi aperti residuali, che andrebbe necessariamente integrata a una valutazione meramente quantitativa.

Da questo punto di vista, la maggiore criticità è rappresentata dal nuovo sistema viabilistico regionale Cispadano, previsto dal PRIT 2019, che collegherà i porti dell'Adriatico con il settore orientale della provincia di Piacenza, passando parallelamente al corridoio infrastrutturale esistente della Via Emilia (formato dalla strada statale 9, dalle autostrade A1 e A14, dalla ferrovia storica e dalla ferrovia ad alta velocità). Tale sistema si estenderà nelle aree fortemente agricole delle province di Ferrara, Modena, Reggio Emilia, Parma e, appunto, Piacenza, finora risparmiate da processi di urbanizzazione ad alto impatto paesaggistico e ambientale, e incrocerà l'altro sistema viabilistico in fase di realizzazione per collegare direttamente la direttrice autostradale tirrenica della Cisa con la direttrice autostradale alpina del Brennero (TiBre), con possibili simili impatti nelle aree agricole finora preservate nelle province di Cremona, Mantova e, ancora una volta, Parma. In questo senso, l'attuazione di questo articolato programma infrastrutturale interregionale tra Emilia-Romagna, Lombardia e Veneto rischia di contraddire gli obiettivi di potenziamento dell'intermodalità ferro-gomma del PTAV del 2024 e rischia di agire negativamente sulla qualità dei suoli in tutte le province interessate, compresa quella di Piacenza, favorendo future dinamiche di sviluppo immobiliare trainate dalla logistica, che il limite del 3% introdotto dalla legge regionale 24/2017 potrebbe non essere in grado di governare. Tale modello di sviluppo, infatti, rischia di alimentare ulteriori logiche di esternalizzazione delle funzioni di supporto alle grandi aree urbane in uno spazio sempre più esteso ma frammentato, erodendo i suoli della pianura irrigua del Po, finora risparmiata dalla crescita del sistema insediativo e del sistema produttivo che si è prevalentemente consolidata lungo i due corridoi urbani e infrastrutturali pedemontani (quello prealpino tra Torino e Trieste e, appunto, quello appenninico tra Torino e Ancona).

## Conclusioni

La presente analisi delle previsioni di sviluppo produttivo e logistico su scala provinciale evidenzia dinamiche comuni ad altri territori della produzione nel Nord Italia (Bianchetti, 2019; Armondi et al., 2024), in cui processi di urbanizzazione regionale e progetti di sviluppo infrastrutturale intersecano una trasformazione a più velocità da una economia manifatturiera a una economia di stoccaggio e smistamento legata al consolidamento delle catene globali del valore. Come già confermato dalla prima parte della ricerca, dagli anni Novanta il territorio piacentino ha registrato un elevato consumo di suolo per ambiti produttivi a destinazione logistica, maggiore che in altre province del settentrione del paese, a partire dalla sua collocazione intermedia tra la regione urbana milanese, il sistema produttivo della Via Emilia e i sistemi portuali e retroportuali del Mar Ligure e del Mar Adriatico Settentrionale.

Le tre mappe elaborate in questa parte della ricerca mostrano che, nel territorio della provincia di Piacenza, nel 2007 le aree ad uso logistico esistenti ammontavano già a circa 278 ha, mentre le previsioni di sviluppo dei piani urbanistici comunali recepite e indirizzate dal PTCP del 2007 indicavano ulteriori 347 ha, per un totale di circa 625 ha. Le previsioni consideravano sia il consolidamento e l'ampliamento dei poli esistenti, sia una possibile espansione in diversi ambiti del territorio. Nel 2024, le aree di espansione recepite e indirizzate dal PTCP del 2007 risultano parzialmente o totalmente attuate, con 443 ha di nuovi insediamenti, portando la superficie ad uso logistico totale esistente al 2024 a circa 720 ha.



In particolare, nella fase di validità del PTCP (2007-2024) si è osservato un progressivo potenziamento dei Poli Produttivi Consolidati (PPC) e, soprattutto, dei Poli Produttivi di Sviluppo Territoriale (PPST), dove si sono attuate le previsioni di sviluppo della logistica pianificate dagli strumenti urbanistici comunali e recepite e indirizzate dal piano territoriale provinciale. In seguito all'approvazione della legge regionale 24/2017, e delle relative disposizioni in materia di contenimento del consumo di suolo, il PTAV del 2024 adotta un approccio selettivo. Le previsioni di sviluppo di nuove aree produttive e logistiche delineate dagli Accordi Territoriali (che ammontavano a circa 323 ha, di cui 229 per la sola area di Caorso) sono in parte decadute in relazione agli obiettivi di sostenibilità e di contenimento del consumo di suolo del nuovo piano provinciale ai sensi della nuova legge regionale, mentre sono state confermate le potenzialità di sviluppo dei tre poli logistico-produttivi più strutturati e più accessibili dalle reti sovralocali di Piacenza Le Mose, Castel San Giovanni e Fiorenzuola d'Arda.

Il PTAV del 2024 mira quindi a confermare l'assetto produttivo e logistico multipolare configurato nei decenni precedenti, a partire dalle sue tre polarità principali. Tuttavia, tre sono le principali criticità.

In primo luogo, gli Accordi Territoriali confermati di Castel San Giovanni e Fiorenzuola d'Arda rispettano i criteri di accessibilità e di compatibilità ambientale e funzionale del PTAV, ma la configurazione delle lottizzazioni e delle relative infrastrutture appare ancora lontana dagli obiettivi di rigenerazione delle aree dismesse e di crescita compatta, generando interventi difficilmente sostenibili dal punto di vista paesaggistico-ambientale e sociale.

La seconda criticità si riferisce, invece, al mancato aggiornamento dei piani urbanistici comunali, previsto dalla legge regionale 24/2017, nella maggior parte dei comuni della provincia di Piacenza. Ad esempio, nel territorio provinciale, al dicembre 2025 soltanto tre comuni hanno finora approvato il nuovo PUG (Besenzone, Bettola e Gazzola) e soltanto un comune lo ha finora adottato (Cadeo). Per tutti gli altri rimangono vigenti i PSC, disciplinati dalla precedente legge regionale 20/2000. In particolare, considerando i tre poli di sviluppo della logistica confermati dal PTAV del 2024:

- il Comune di Piacenza ha finora assunto il nuovo PUG, che deve però ancora essere adottato e approvato;
- il Comune di Fiorenzuola d'Arda ha avviato, ma poi sospeso, il processo di redazione del nuovo PUG;
- il Comune di Castel San Giovanni non ha ancora avviato il processo di elaborazione del nuovo PUG.

Tale carenza di strumenti urbanistici aggiornati non consente al PTAV del 2024 di verificare spazialmente la effettiva quantità e la qualità degli interventi che saranno autorizzati in futuro, benché nel rispetto dei limiti al consumo di suolo introdotti dalla legge regionale 24/2017 e nonostante i criteri localizzativi e prestazionali definiti dallo stesso PTAV del 2024 per valutare la coerenza delle trasformazioni proposte dai singoli comuni rispetto al quadro strategico provinciale. Al contrario, la pura stima del potenziale consumo di suolo sulla base dei perimetri dei tessuti urbani consolidati indicati nei piani strutturali comunali previgenti alla approvazione della legge regionale evidenzia la debolezza del quadro attuale della pianificazione del territorio provinciale e regionale, a fronte di quantità ancora significative di potenziale consumo di suolo, nelle maglie ancora larghe di una delle leggi urbanistiche regionali più avanzate nel contesto nazionale (Franz, 2022; Mattioli, Zanfi, 2022).



Infine, la terza criticità si riconduce ai rischi connessi alla combinazione della realizzazione delle infrastrutture di livello sovra-locale, che il PTAV del 2024 ha recepito dal PRIT del 2019 nel quadrante nord-orientale del territorio provinciale (ovvero la realizzazione del sistema viabilistico regionale Cispadano, integrata alla realizzazione del sistema viabilistico nazionale TiBre), e della attuazione delle due Zone Logistiche Semplificate (ZLS) che insistono sul territorio piacentino: la ZLS dell'Emilia-Romagna e la ZLS del Porto e del Retroporto di Genova. Benché le aree coinvolte possano essere computate soltanto una volta, numerosi sono i rischi dell'approccio quantitativo, settoriale e infrastrutturale delle ZLS. Istituite dalla Legge di Bilancio del 2018, nell'assenza di un'agenda industriale e di un'agenda territoriale del paese, le ZLS mirano infatti a semplificare le procedure per rendere più competitivo il settore della logistica italiana nel contesto internazionale, ponendo in secondo piano le valutazioni territoriali sulla qualità delle aree selezionate e dei progetti autorizzati (Bonfantini, Paris, 2024): progetti in cui gli obiettivi della transizione ecologica e digitale si applicano alla dimensione puntuale dei singoli manufatti e dei singoli impianti in cui si traducono, ma non si estendono alla scala complessiva degli insediamenti e dei territori in cui si inseriscono.

In questa fase, la mappatura su scala provinciale ha ricostruito un quadro coerente dello stato di fatto e delle previsioni, consentendo di svolgere queste prime riflessioni. La parte successiva della ricerca, con un approfondimento ad una scala più dettagliata nei tre poli principali di Piacenza-Le Mose, Castel San Giovanni e Fiorenzuola d'Arda, permetterà di verificare in modo puntuale le dinamiche locali e le singole previsioni attraverso un approccio non solo quantitativo, ma necessariamente anche qualitativo, incrociando attività di mappatura e sopralluogo sul campo.