



Provincia
di Piacenza

Servizio Territorio e urbanistica, sviluppo, trasporti, sistemi informativi, assistenza agli enti locali

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

LA LOGISTICA NELLA REALTÀ PIACENTINA

L'IMPATTO SU ECONOMIA, SOCIETÀ, AMBIENTE, TERRITORIO E INDICAZIONI DI POLICY
PER GLI ENTI LOCALI

Sintesi dello Studio 2025-2026



Gli obiettivi dello studio promosso dall'Amministrazione Provinciale di Piacenza

- 1 Costruire un **quadro conoscitivo aggiornato** e dettagliato della contract logistics nel territorio provinciale
- 2 Effettuare una valutazione integrata delle **esternalità positive e negative** indotte dal comparto, e quindi degli impatti
- 3 Delineare gli **scenari evolutivi** del comparto in provincia di Piacenza, in una prospettiva di medio-lungo termine
- 4 Definire, sulla base della strategia e degli obiettivi del PTAV, **linee di azione e policy**

L'impatto su economia, società, ambiente, territorio e indicazioni di policy per gli Enti Locali

I temi trattati

1. La Contract Logistics a Piacenza *(a cura di Fondazione ITL)*
2. Gli impatti sul sistema economico *(a cura di Nomisma)*
3. Gli impatti sul sistema demografico *(a cura di Nomisma)*
4. Gli impatti sul sistema sociale e sul welfare *(a cura di Fondazione ITL con Università Cattolica del Sacro Cuore/LEL - Laboratorio di Economia Locale di Piacenza)*
5. Gli impatti sul consumo di suolo *(a cura di Politecnico di Milano/DASU - Dipartimento di Architettura e Studi Urbani)*
6. Gli impatti sul sistema ambientale *(a cura di Consorzio Poliedra - Politecnico di Milano)*
7. Posizionamento e strategie degli operatori logistici *(a cura di Fondazione ITL con Politecnico di Milano)*
8. Sintesi strategica del contesto: l'analisi SWOT *(a cura di Nomisma)*
9. Linee di azione e di policy *(a cura dell'intero gruppo di lavoro)*

I materiali dello studio sono disponibili sul sito della Provincia di Piacenza:

<https://www.provincia.pc.it/pagina.php?IDpag=381&idbox=40&idvocebox=408>

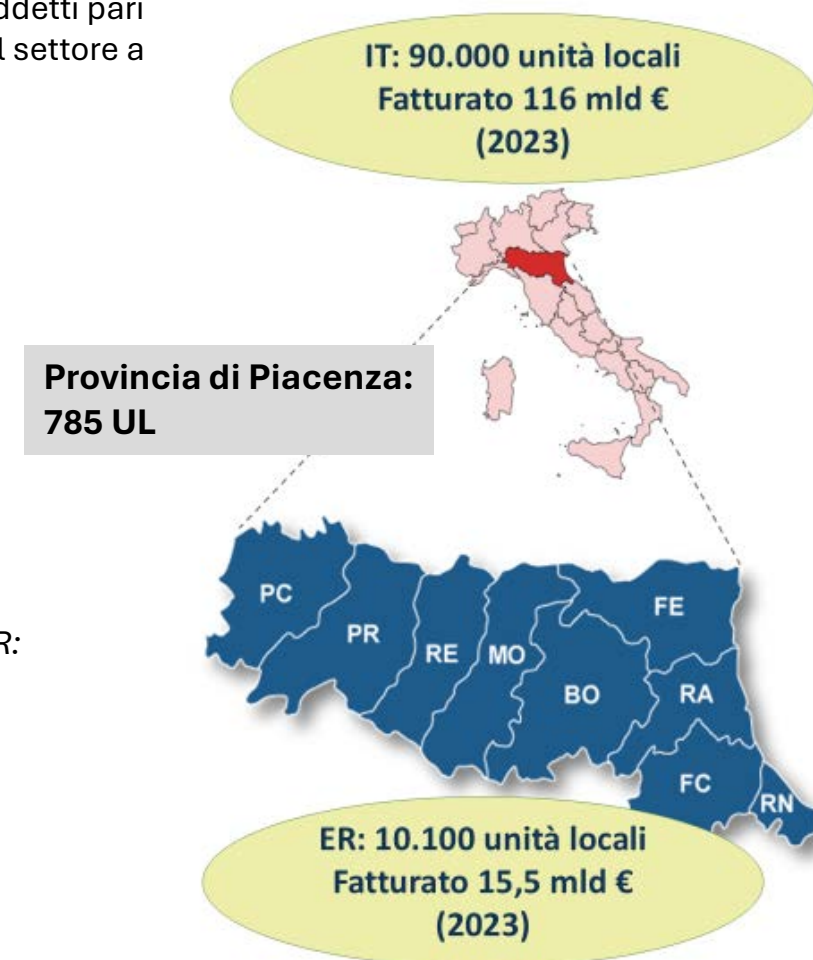
Il settore in sintesi: provincia di Piacenza a confronto con Regione ER

La contract logistics a Piacenza presenta una solida base imprenditoriale associata a una rilevante dimensione economica e occupazionale. Il confronto con l'Emilia-Romagna evidenzia incidenze in termini di fatturato e addetti pari rispettivamente al 14% e al 16% dei relativi totali regionali, segnalando una maggiore intensità economica del settore a livello provinciale.

Dati principali

- ❖ Nel 2023 il settore della contract logistics in provincia di Piacenza conta **785 unità locali (UL)**, di cui:
 - **79%** riguarda il trasporto delle merci (**619 UL**)
 - **21%** riguarda i servizi logistici per le merci (**166 UL**)

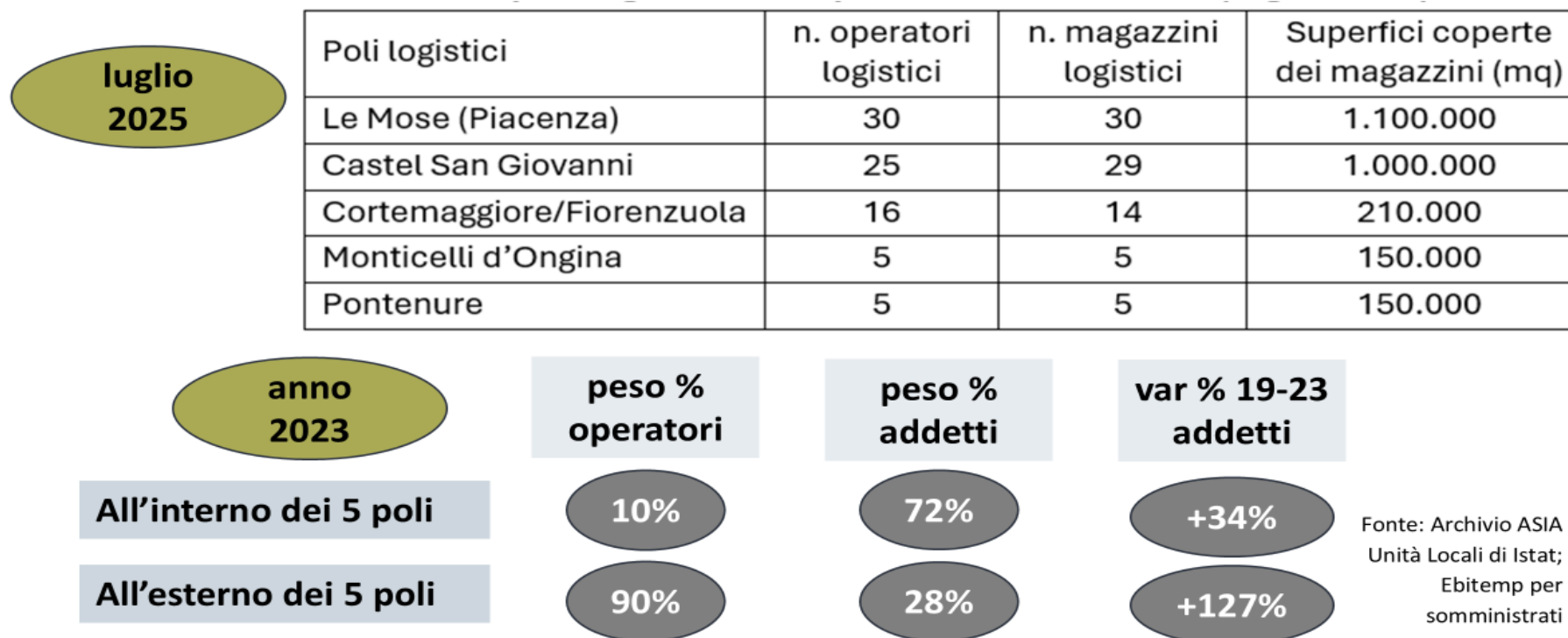
→ (Nella regione Emilia-Romagna: 77% e 23%)
- ❖ Fattura **2,2 miliardi di euro** (Regione E-R: 15,5 mld €)
- ❖ Occupa **12.800 addetti** nelle UL (Regione ER: 77.675) e circa **1.900 lavoratori somministrati** (Regione E-R: 8.000)
- ❖ A confronto con i dati regionali, il comparto rappresenta:
 - l'**8%** delle UL di trasporto e logistica sul totale Regione E-R
 - il **14%** del fatturato
 - il **16%** degli addetti delle UL



Il settore in sintesi: i poli logistici

Il sistema logistico si articola in cinque poli principali – Le Mose, Castel San Giovanni, Cortemaggiore/Fiorenzuola, Monticelli d’Ongina e Pontenure – che concentrano complessivamente oltre 80 operatori e più di 80 magazzini, per circa 2,6 milioni di metri quadrati di superfici coperte.

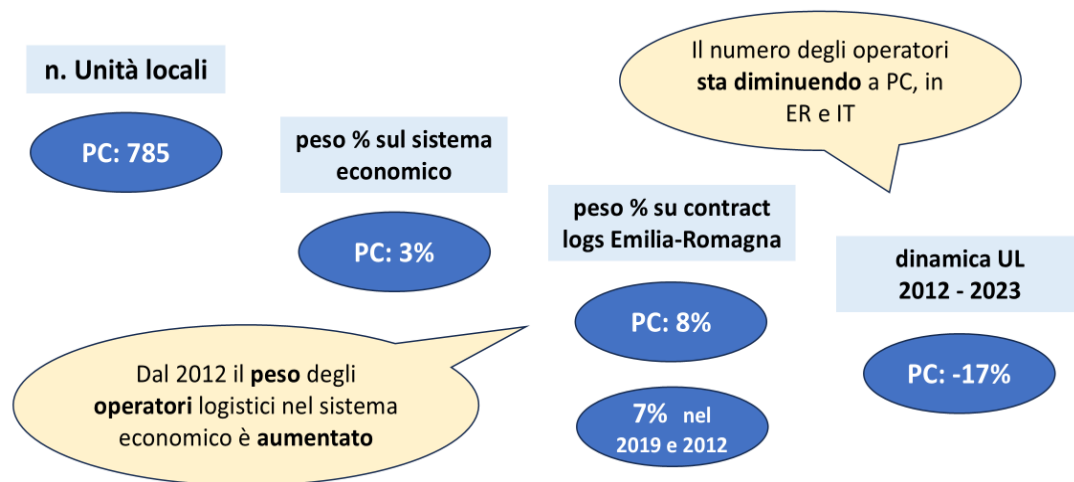
Tra il 2019 e il 2023 si osserva una crescita degli addetti pari al +34% nei poli e al +127% al di fuori di essi, evidenziando un incremento significativo dell’occupazione complessiva e una dinamica particolarmente sostenuta nelle aree esterne ai poli principali.



1. La Contract Logistics a Piacenza

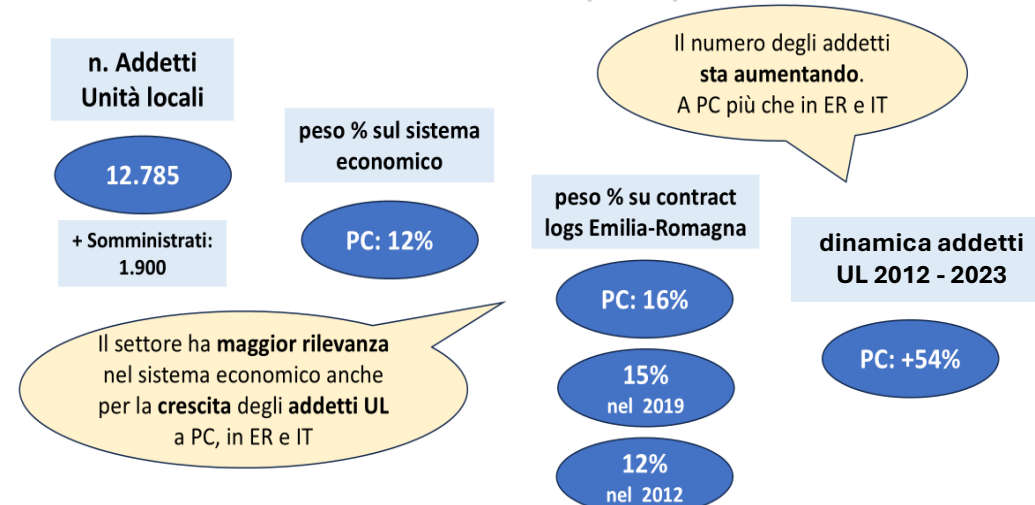
Il settore in sintesi: Unità Locali e numero di Addetti

- Il numero di unità locali della logistica a Piacenza è pari a 785.
- Il peso di Piacenza sul sistema economico si attesta al 3%, mentre risulta più elevato nel segmento del contract logistics in Emilia-Romagna, dove raggiunge l'8%, rispetto al 7% rilevato nel 2012 e nel 2019.
- Nel periodo 2012–2023, le unità locali registrano una variazione pari a -17%. Inoltre, è indicato che dal 2012 il peso degli operatori logistici nel sistema economico è aumentato.



Anno 2023

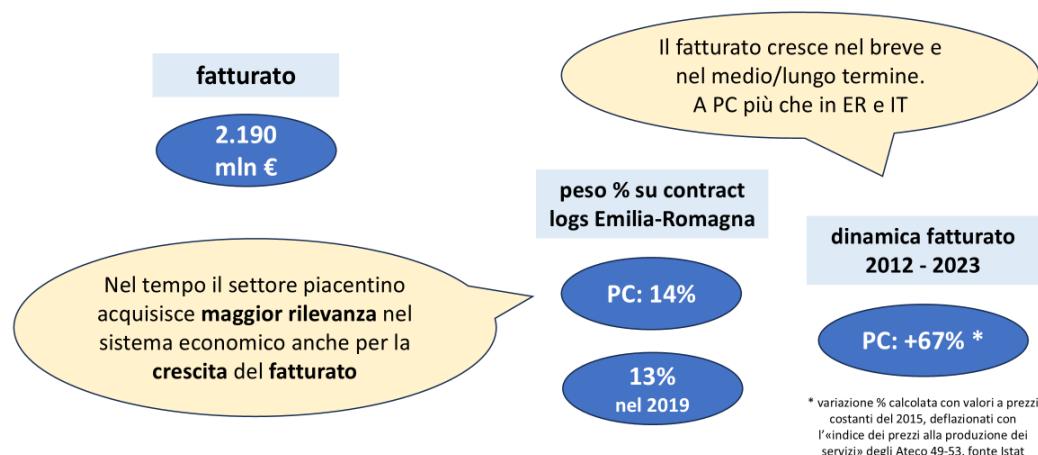
- Il numero di addetti della contract logistics nelle unità locali a Piacenza è pari a 12.785, a cui si aggiungono 1.900 lavoratori somministrati.
- Il peso degli addetti sul sistema economico raggiunge il 12%.
- Nella contract logistics in Emilia-Romagna, la quota riferita a Piacenza è pari al 16%, in aumento rispetto al 15% del 2019 e al 12% del 2012.
- Il numero degli addetti è in aumento dal 2012 al 2023 (+54%), con una dinamica più marcata a Piacenza rispetto all'Emilia-Romagna e all'Italia.



Anno 2023

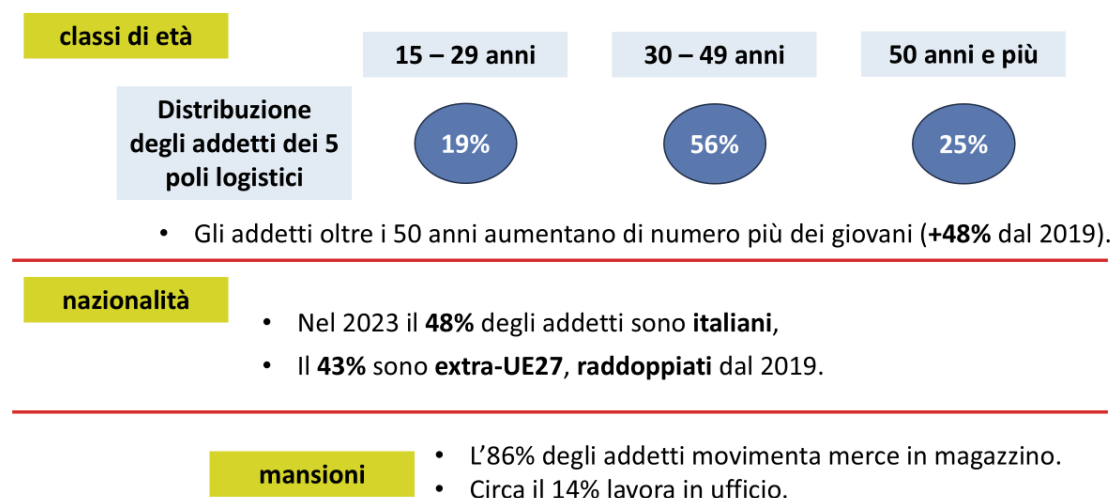
Gli addetti dei 5 poli logistici (anno 2023): distribuzione per età, nazionalità e mansioni

- I dati mostrano la forte espansione economica del settore logistico a Piacenza. Il comparto genera un fatturato complessivo di 2.190 milioni di euro, un risultato trainato da una crescita eccezionale nel lungo periodo: tra il 2012 e il 2023, la dinamica del fatturato a prezzi costanti ha registrato infatti un incremento del +67%.
- Si rafforza il peso di Piacenza sulla logistica conto terzi regionale raggiungendo una quota del 14% rispetto al 13% registrato nel 2019.



Anno 2023

- La forza lavoro è concentrata principalmente nella fascia d'età tra i 30 e i 49 anni (56%), seguita dai lavoratori con 50 anni e più (25%) e dai giovani tra i 15 e i 29 anni (19%).
- Nel 2023, la composizione per nazionalità vede il 48% di addetti italiani e il 43% di cittadini extra-UE, quota raddoppiata rispetto al 2019.
- L'impiego è prevalentemente operativo: l'86% del personale si occupa della movimentazione merci in magazzino, mentre circa il 14% svolge attività d'ufficio.



L'impatto del settore logistico sul sistema economico provinciale (analisi input-output)

- **L'analisi mostra una rilevante capacità di attivazione economica del settore logistico piacentino.**

L'impatto complessivo generato dalla domanda finale (1.539 milioni di euro) rivolta al settore logistico piacentino ammonta a 2.203 milioni di euro di valore aggiunto: per ogni euro di domanda finale al settore logistico di Piacenza si attivano 1,43 euro di valore aggiunto.

- **La maggior parte dell'impatto ricade nel territorio provinciale, ma risulta importante anche il beneficio per l'intera regione.**

Suddividendo tale impatto per area geografica, emerge come Piacenza trattienga 1.335 milioni di euro di valore aggiunto (il 13% del valore aggiunto provinciale), pari al 60,6% dell'impatto totale, il resto della regione Emilia-Romagna assorbe circa 501 milioni di euro (22,8%), mentre al di fuori della regione confluiscano 367 milioni di euro (16,7%).

- **Numerosi i settori economici attivati dalla filiera logistica tramite gli effetti indiretti e indotti.**

Se il settore logistico beneficia della quota più elevata di impatto, molto importanti sono le ricadute indirette sui settori dei servizi alle imprese e gli effetti indotti sulle attività commerciali locali grazie ai redditi generati in questo processo.

- **Gli effetti sull'occupazione sono ancora più evidenti.**

La domanda al settore logistico attiva complessivamente quasi 35 mila unità di lavoro, delle quali quasi 24 mila in provincia di Piacenza (pari a circa il 17% degli occupati totali provinciali).

- **La costruzione dei 5 poli logistici di Piacenza è stato un investimento ad alto valore moltiplicativo.**

L'impatto economico generato dall'investimento di 1,6 miliardi di euro per la costruzione dei cinque poli logistici della Provincia di Piacenza è stato pari a 1,6 miliardi di valore aggiunto in provincia di Piacenza (con un moltiplicatore pari a 1) e a oltre 700 milioni di euro nel resto della regione. Se si considerano anche gli effetti extra-regionali, l'impatto è quantificabile in 2,9 miliardi di euro (e un moltiplicatore pari a 1,77).

2. Gli impatti sul sistema economico

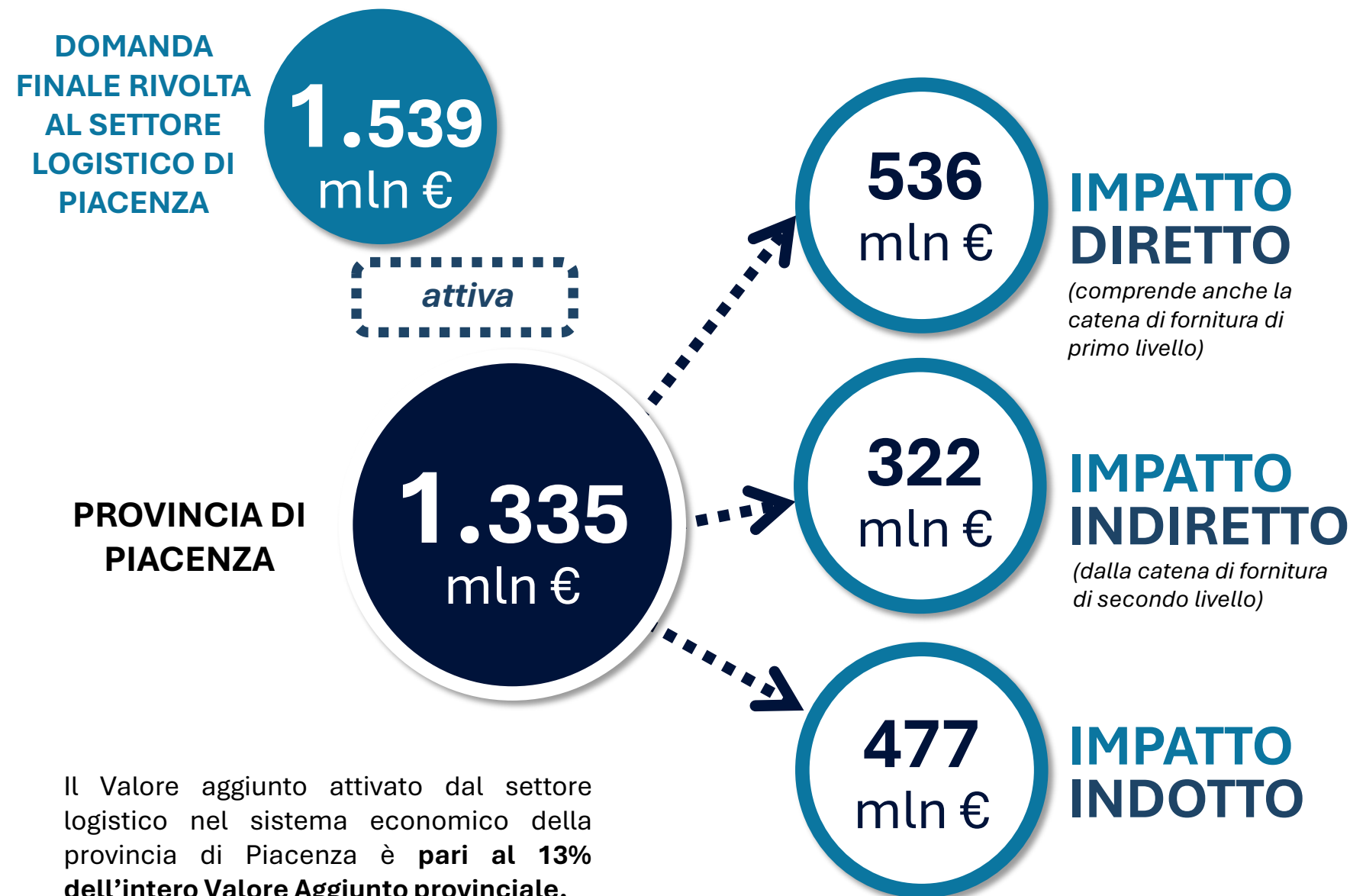
Impatto della domanda logistica sul sistema
economico provinciale – Anno 2025

Risultati dell'analisi Input-Output



Fonte: elaborazioni Nomisma su dati Istat e Irpet

2. Gli impatti sul sistema economico



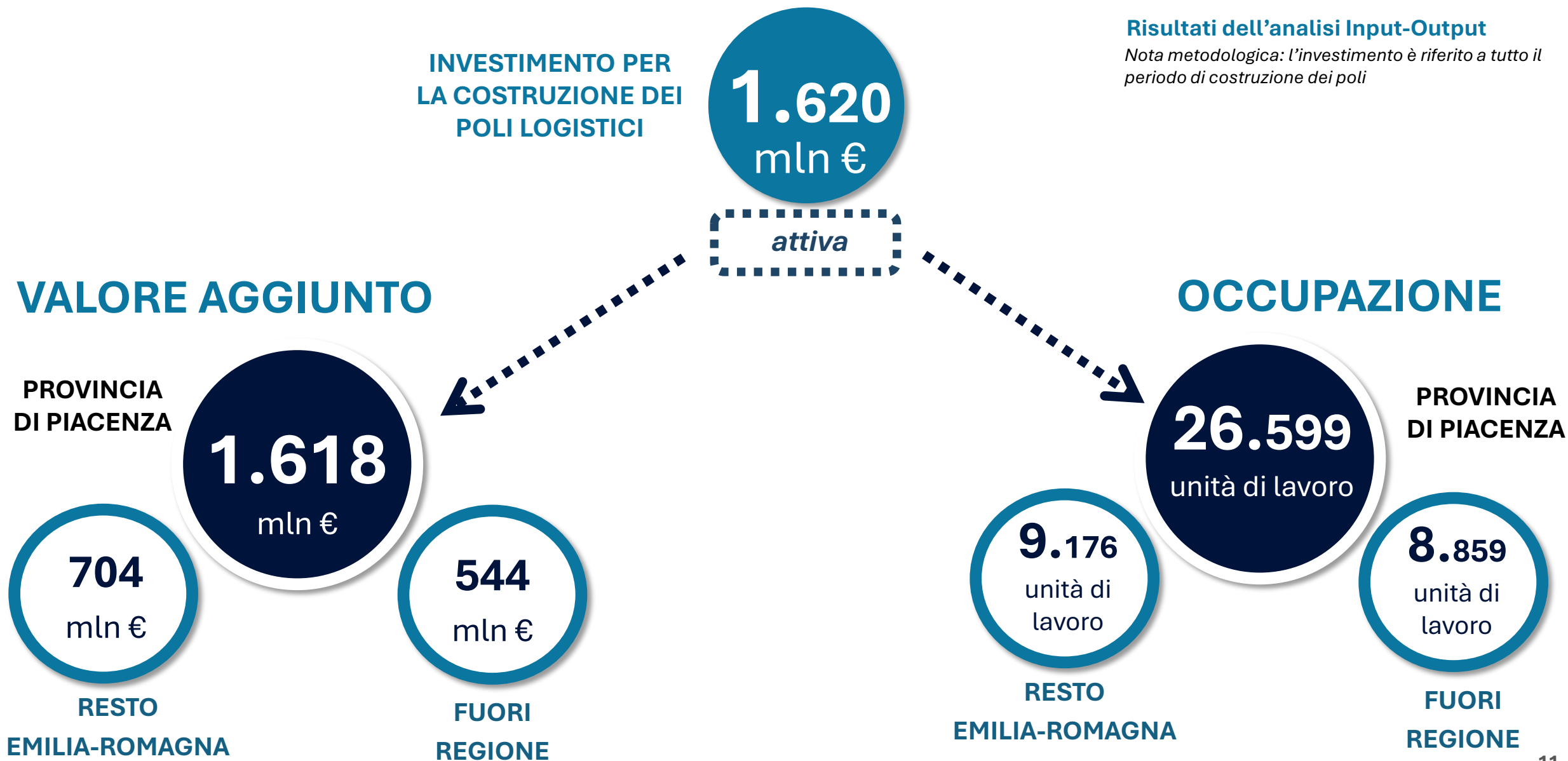
Risultati dell'analisi Input-Output

La domanda finale alle imprese del settore logistico della provincia di Piacenza genera valore aggiunto **nel settore logistico ed in tutti i settori che devono attivarsi** per produrre beni intermedi e servizi necessari al processo produttivo.

Ogni settore attivato direttamente ne attiva altri **in modo indiretto**, mediante una catena di azioni e reazioni indotta dal fatturato realizzato nel settore logistico.

Le produzioni dirette ed indirette remunerano il fattore lavoro con redditi che alimentano una **spesa in consumi finali** che a sua volta richiede **maggiore produzione.**

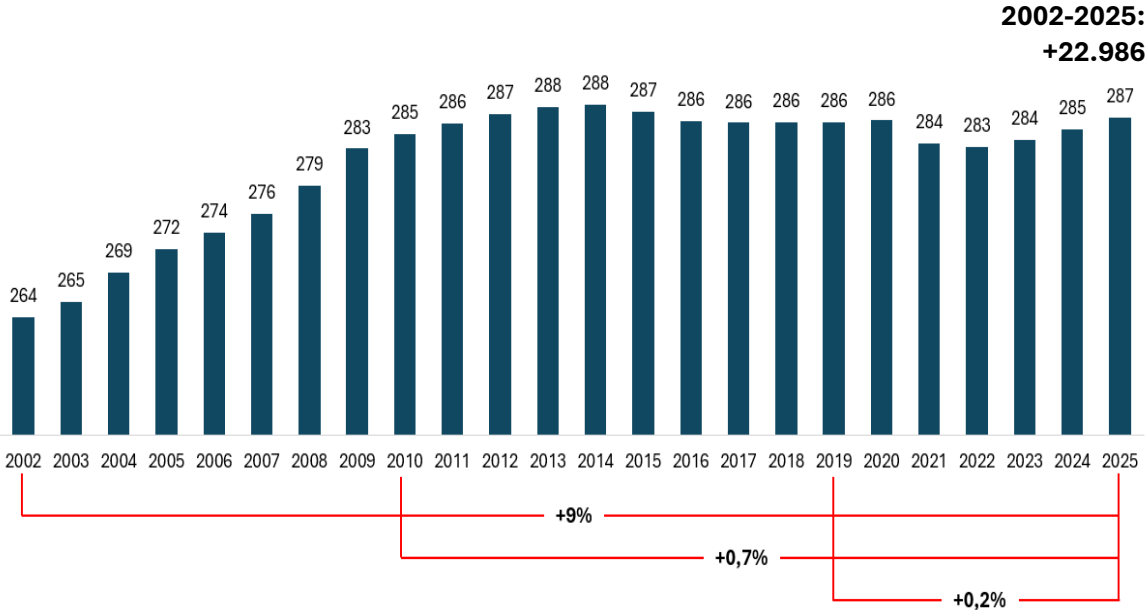
2. Gli impatti sul sistema economico



Fonte: elaborazioni e stime Nomisma su dati Provincia di Piacenza; Istat e Irpet

Evoluzione della popolazione nella provincia (2002-2025)

- Il quadro demografico della provincia di Piacenza riflette una transizione verso la stabilità, dove la crescita del passato recente lascia spazio a un equilibrio fragile tra natalità in calo e immigrazione in rallentamento.
- La popolazione raggiunge nel 2025 circa **286.700 abitanti**, con un incremento del +8,7% tra il 2002 e il 2025. Dopo una fase espansiva, la crescita si è progressivamente stabilizzata, in linea con i trend regionali e nazionali.
- L’immigrazione è stata e rimane il principale motore di rinnovamento demografico** e sociale (con un’incidenza della popolazione straniera che è passata dal 3% nel 2002 al 15% nel 2025), ma l’invecchiamento strutturale e la debolezza del ricambio generazionale pongono sfide future in termini di sostenibilità economica, welfare e integrazione, anche a livello regionale e nazionale.
- La struttura della popolazione per età mostra un progressivo invecchiamento e un calo delle coorti 23–45 anni (-7 p.p. rispetto al 2002). Gli over 80 aumentano (+2 p.p.), mentre la fascia 0–9 anni rappresenta solo il 7% della popolazione. I residenti stranieri sono invece concentrati tra i 25 e i 44 anni, dunque in piena età lavorativa e riproduttiva. La loro presenza contribuisce parzialmente a compensare l’invecchiamento complessivo.
- Nel complesso, si osserva come, dopo una fase di forte espansione, la popolazione stia entrando in una fase di stabilizzazione, in cui le differenze territoriali si attenuano e il ritmo di crescita si indebolisce ovunque nella Regione.



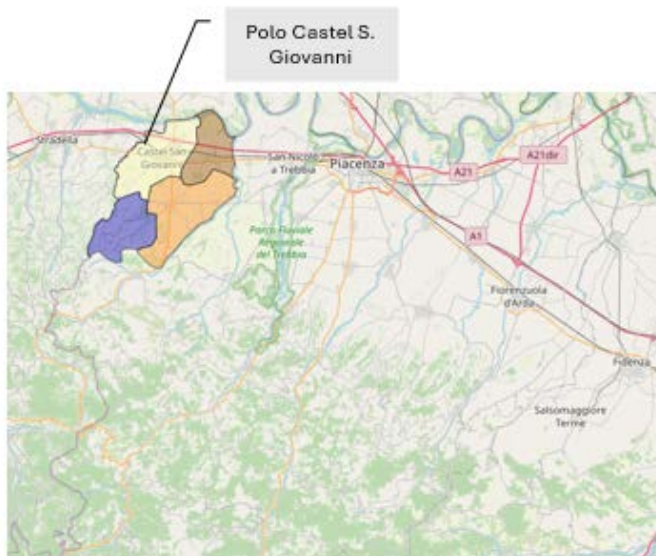
Popolazione residente nella provincia di Piacenza al 1° gennaio (dati in migliaia e variazioni percentuali)

	var % 2025/2002	var % 2025/2010	var % 2025/2019
Piacenza	+8,7%	+0,7%	+0,2%
Regione Emilia-Romagna	+11,6%	+2,9%	+0,1%
Italia Nord-Orientale	+8,8%	+1,3%	-0,3%

3. Gli impatti sul sistema demografico

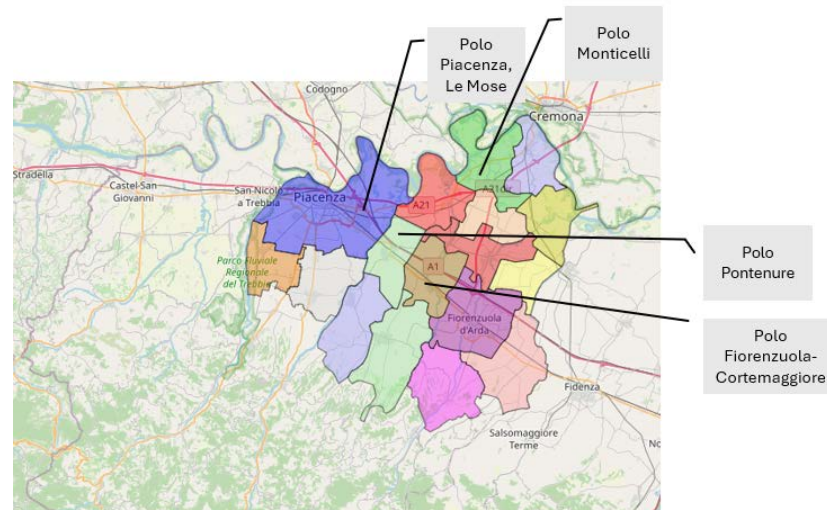
Analisi per i 3 cluster identificati: poli logistici e area di gravitazione

Cluster 1 – Polo Castel San Giovanni



Comprende il comune di Castel S. Giovanni (in cui è localizzato il polo logistico), insieme ai comuni limitrofi di Sarmato, Borgonovo Val Tidone e Ziano Piacentino.

Cluster 2 – Polo Piacenza e poli minori



Comprende i comuni di Piacenza, Cortemaggiore, Fiorenzuola d'Arda, Monticelli d'Ongina e Pontenure (nei quali insistono rispettivamente i poli logistici di LE MOSE, PONTENURE, FIORENZUOLA-CORTEMAGGIORE, MONTICELLI) con i comuni limitrofi di Alseno, Besenzone, Cadeo, Caorso, Carpaneto Piacentino, Castell'Arquato, Castelvetro Piacentino, Gossolengo, Podenzano, San Giorgio Piacentino, San Pietro in Cerro e Villanova sull'Arda.

Cluster 3 – Resto della provincia



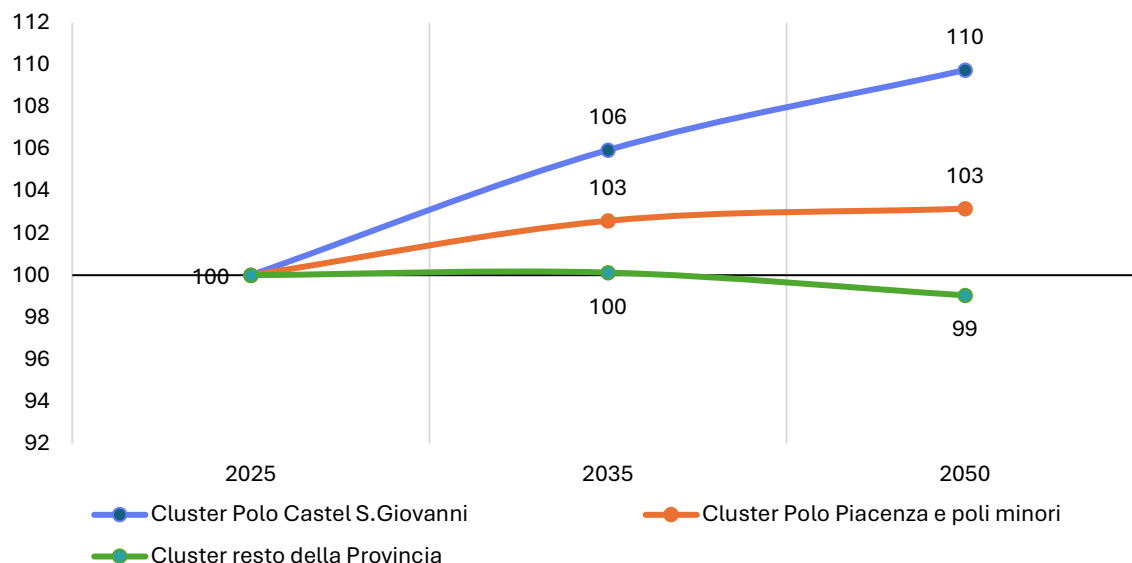
Comprende il resto della provincia di Piacenza, che raggruppa i comuni nei quali non sono presenti poli logistici o che sono geograficamente distanti dagli stessi: Agazzano, Alta Val Tidone, Bettola, Bobbio, Calendasco, Cerignale, Coli, Corte Brugnatella, Farini, Ferriere, Gazzola, Gragnano Trebbiense, Gropparello, Lugagnano Val d'Arda, Morfasso, Ottone, Pianello Val Tidone, Piozzano, Ponte dell'Olio, Rivergaro, Rottofreno, Travo, Vernasca, Vigolzone, Zerba.

3. Gli impatti sul sistema demografico

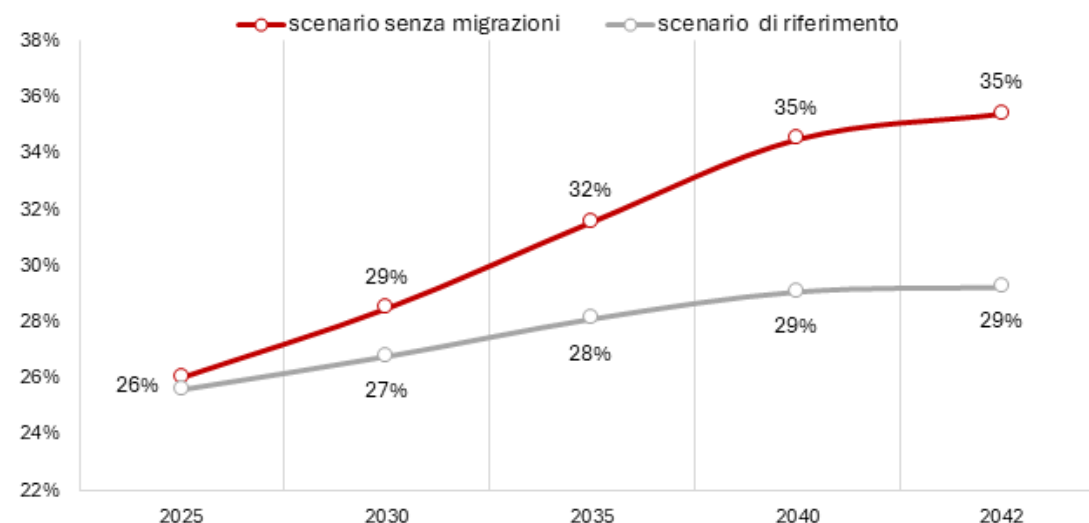
Previsioni della popolazione

- Secondo gli scenari prodotti dall'Istat, nel periodo compreso tra il 2025 e il 2035 i cluster di Piacenza/poli minori e soprattutto di Castel San Giovanni mostrano una capacità attrattiva nettamente superiore, con una previsione di crescita della popolazione al 2035 rispettivamente del 3% e del 6%, mentre nel resto della provincia si verifica un fenomeno di stagnazione (+0,1%).
- Anche al 2050 la tendenza rimane simile: Castel San Giovanni continua a crescere rispetto al 2035, seppur in maniera più contenuta (+4%), Piacenza rimane stabile (+0,6%), mentre il resto della provincia sperimenta invece una riduzione della popolazione pari al -1%.
- Complessivamente, la previsione per il periodo 2025–2050 mostra un incremento del 10% per Castel San Giovanni e del 3% per Piacenza, mentre il resto della provincia perde popolazione: questo andamento conferma il ruolo strutturale dei poli logistici come importanti fattori di crescita demografica a livello provinciale.
- Interessante notare il rapporto tra invecchiamento della popolazione e migrazioni: in assenza di quest'ultime, infatti, la popolazione over 65 in provincia di Piacenza si attesterebbe su valori superiori ad un terzo del totale (32% nel 2035 e 35% a partire dal 2040), mentre nello scenario di riferimento tale proporzione permanerebbe sotto il 30%.

Previsioni di crescita della popolazione residente in provincia di Piacenza, per cluster territoriale (numeri indice: 2025 = 100)



Andamento % della popolazione anziana (over 65) per scenario, Provincia di Piacenza, Anni 2025-2042



Indagine sui lavoratori del settore logistico piacentino: rilevanza occupazionale e popolazione coinvolta

Il settore logistico presenta una dimensione rilevante in termini occupazionali e impatto territoriale, coinvolgendo una quota significativa della popolazione provinciale. La distribuzione degli addetti evidenzia una forte concentrazione nei poli principali e una prevalenza di grandi imprese. La struttura occupazionale è caratterizzata da un'elevata incidenza di ruoli operativi e da una **componente significativa di lavoratori stranieri**.

INDAGINE SUI LAVORATORI DELLA LOGISTICA: FORZE LAVORO E NUCLEI FAMILIARI

- ❖ Il settore della logistica nella provincia di Piacenza coinvolge circa **15 mila lavoratori** e determina un impatto complessivo stimato in circa 44 mila persone, includendo i nuclei familiari.
- ❖ All'interno di tale bacino si registrano circa **6.000 bambini nella fascia 0–6 anni**, con conseguente rilevanza per i servizi educativi e di welfare.
- ❖ In media i lavoratori della logistica in provincia di Piacenza convivono con **1,92 persone**.
- ❖ Si arriva così a una stima totale di **43.800 persone (compresi i lavoratori) che fanno diretto riferimento per il proprio reddito familiare al settore della logistica**
- ❖ Si tratta di **oltre il 15% della popolazione piacentina** (quasi 9% degli italiani e 50% degli stranieri residenti).
- ❖ L'81,8% dei lavoratori ha **familiari conviventi**, di cui il 49,2% con bisogni di **assistenza**.

Indagine sui lavoratori del settore logistico piacentino: disagio abitativo e lavoratori «working poors»

Le condizioni economiche evidenziano una significativa pressione sui bilanci familiari, in particolare per i lavoratori stranieri, a causa dell'incidenza dei costi abitativi e delle spese accessorie. Il reddito disponibile si riduce sensibilmente in presenza di ulteriori oneri familiari. Il contesto territoriale mostra inoltre una forte dipendenza dall'auto privata e un utilizzo limitato dei servizi di welfare, con livelli contenuti di conoscenza dell'offerta pubblica.

INDAGINE SUI LAVORATORI DELLA LOGISTICA: SPESE FAMILIARI E REDDITO NETTO

- ❖ Dal punto di vista economico, il 64,8% dei lavoratori sostiene spese per affitto o mutuo, per un totale stimato di circa 10 mila persone, con un reddito netto disponibile medio pari a 1.017 euro.
 - ❖ A queste si aggiunge una quota significativa di lavoratori che sostiene ulteriori costi legati ai servizi per l'infanzia: il 36,3% è interessato da spese per nido o scuola dell'infanzia.
 - ❖ L'intersezione tra queste componenti identifica circa 2.700 lavoratori che sostengono contemporaneamente spese abitative e per l'infanzia, con un reddito disponibile netto pari a 715 euro.
 - ❖ Un'ulteriore componente di pressione economica è rappresentata dalle rimesse, che interessano il 24,5% dei lavoratori.
-
- Considerando la sovrapposizione tra **spese abitative, costi per l'infanzia e rimesse**, emerge un sottoinsieme di circa 600 lavoratori caratterizzato da un **livello di reddito netto residuo pari a 112 euro**.
 - Nel complesso, la combinazione di spese fisse e trasferimenti riduce significativamente il reddito disponibile per una quota rilevante di lavoratori, configurando una **condizione di vulnerabilità economica riconducibile al rischio di working poor**.

4. Gli impatti sul sistema sociale e sul welfare

Indagine sui lavoratori del settore logistico piacentino: il quadro di luci e ombre emerso dalla survey

INDAGINE SUI LAVORATORI DELLA LOGISTICA : IL BILANCIO TRACCIATO DAI LAVORATORI

- ❖ Nel mercato del lavoro della logistica piacentina si registra una forte capacità di generazione di occupazione e una diffusione crescente di contratti stabili.
- ❖ Permangono tuttavia differenze salariali, elevata concentrazione nei ruoli operativi e livelli di insoddisfazione sopra la media.
- ❖ La mobilità presenta tempi di spostamento generalmente contenuti, ma è caratterizzata da una marcata dipendenza dall'auto privata.
- ❖ Il trasporto pubblico risulta poco sviluppato e la mobilità quotidiana evidenzia criticità in termini di sostenibilità.
- ❖ Il benessere percepito mostra relazioni familiari solide e disponibilità alla formazione, a fronte di condizioni di fragilità economica.
- ❖ Si osserva inoltre un livello di benessere più basso tra gli addetti al magazzino e una presenza di rischio di povertà lavorativa.

	Positivi	Negativi
Lavoro	- forte generazione di occupazione locale contratti stabili in misura crescente - buoni rapporti tra colleghi	- differenze salariali - forte concentrazione nei ruoli operativi insoddisfazione sopra la media
Abitazione	quota rilevante di proprietari tra italiani	costi elevati di affitto/mutuo (su reddito) - ricerca abitazione difficile - spazi inadeguati / in condivisione
Mobilità	tempi di spostamento generalmente contenuti	- forte dipendenza dall'auto trasporto pubblico debole - mobilità quotidiana poco sostenibile
Servizi e welfare	soddisfazione elevata per i servizi alla famiglia utilizzati - presenza di alcuni benefit aziendali	- scarsa conoscenza dei servizi offerta di welfare aziendale limitata
Benessere percepito	- relazioni familiari solide - alta disponibilità alla formazione soddisfazione per i contratti	- fragilità economica - benessere più basso tra add. magazzino rischio di povertà lavorativa

I risultati in sintesi

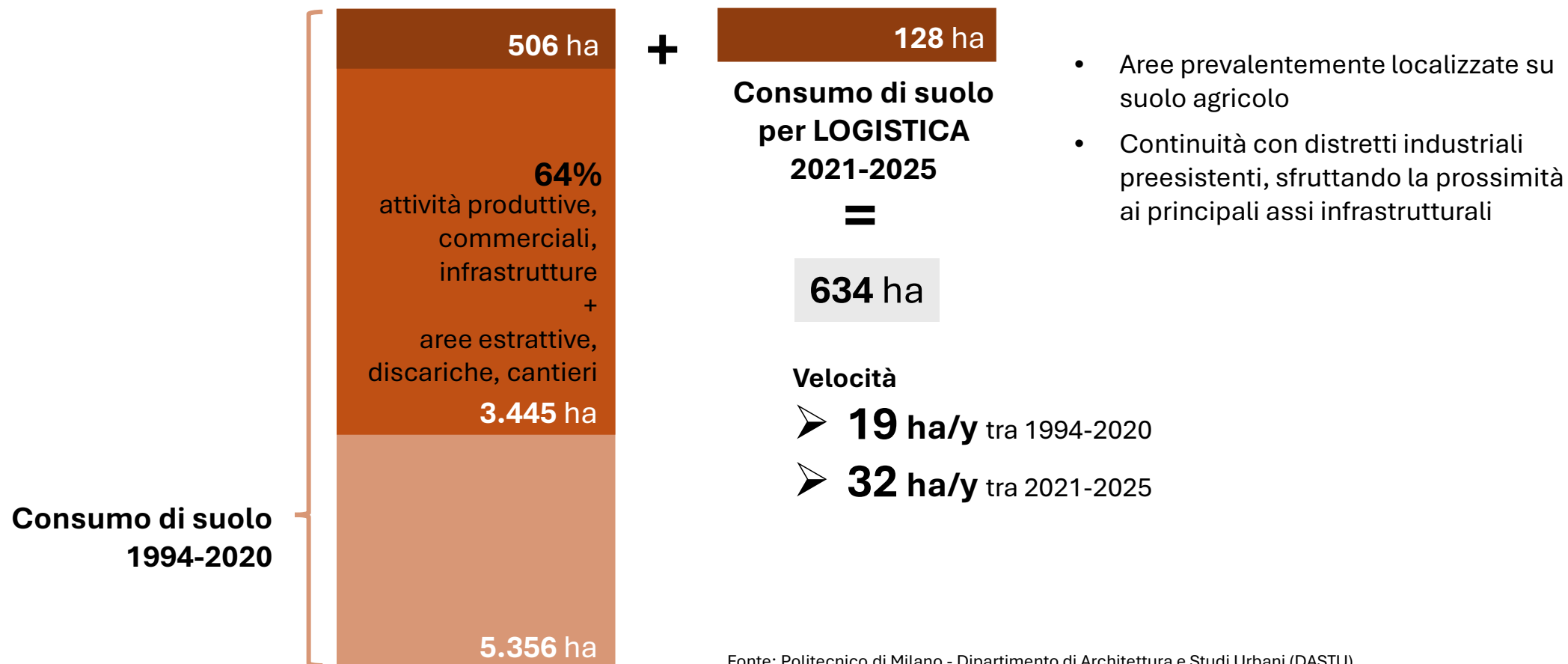
- ❖ Nel periodo 1994–2020, il consumo di suolo complessivo nella provincia di Piacenza ha raggiunto i 5.356 ettari, di cui una quota rilevante legata alle trasformazioni produttive, commerciali e infrastrutturali.
- ❖ All'interno di queste dinamiche, la logistica ha inciso in modo significativo, contribuendo al consumo di circa 506 ettari nel periodo 1994–2020, pari al 9 % del totale e al 21% del suolo consumato per usi produttivi (pari a 2.357 ettari). Il suolo consumato dalla logistica sale a circa 634 ettari considerando anche le trasformazioni più recenti fino al 2025.
- ❖ Particolarmente rilevante risulta il dato sulla velocità di crescita: il consumo di suolo per la logistica è passato da circa 19 ettari annui nel periodo 1994–2020 a oltre 30 ettari annui negli anni più recenti (2021–2025), segnalando un'accelerazione dei processi insediativi.
- ❖ Le nuove localizzazioni si concentrano prevalentemente su suoli agricoli e in continuità con i principali poli produttivi, sfruttando la prossimità alle infrastrutture di trasporto e rafforzando i sistemi logistici esistenti.
- ❖ **I comuni maggiormente interessati, ordinati dal comune con maggior consumo di suolo al minore, sono Piacenza, Castel S. Giovanni, Monticelli d'Ongina, Pontenure, Cortemaggiore, Fiorenzuola d'Arda e Caorso.**
- ❖ I risultati forniscono un quadro aggiornato e articolato delle trasformazioni in atto, mettendo in evidenza la necessità di orientare le future politiche territoriali verso modelli insediativi più efficienti e sostenibili, capaci di contenere il consumo di suolo e migliorare l'integrazione tra logistica, città e territorio.

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

5. Gli impatti sul consumo di suolo

Analisi del consumo di suolo per attività logistiche: periodo 1994-2025

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



5. Gli impatti sul consumo di suolo

Analisi del consumo di suolo per attività logistiche: periodo 1994-2025

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

Comuni interessati da consumo di suolo da attività logistica	Totale consumo di suolo - 1994- giugno 2025 in ettari
Piacenza	233,77
Castel San Giovanni	188,14
Monticelli d'Ongina	80,93
Pontenure	35,75
Cortemaggiore	24,7
Fiorenzuola d'Arda	17,51
Caorso	15,9



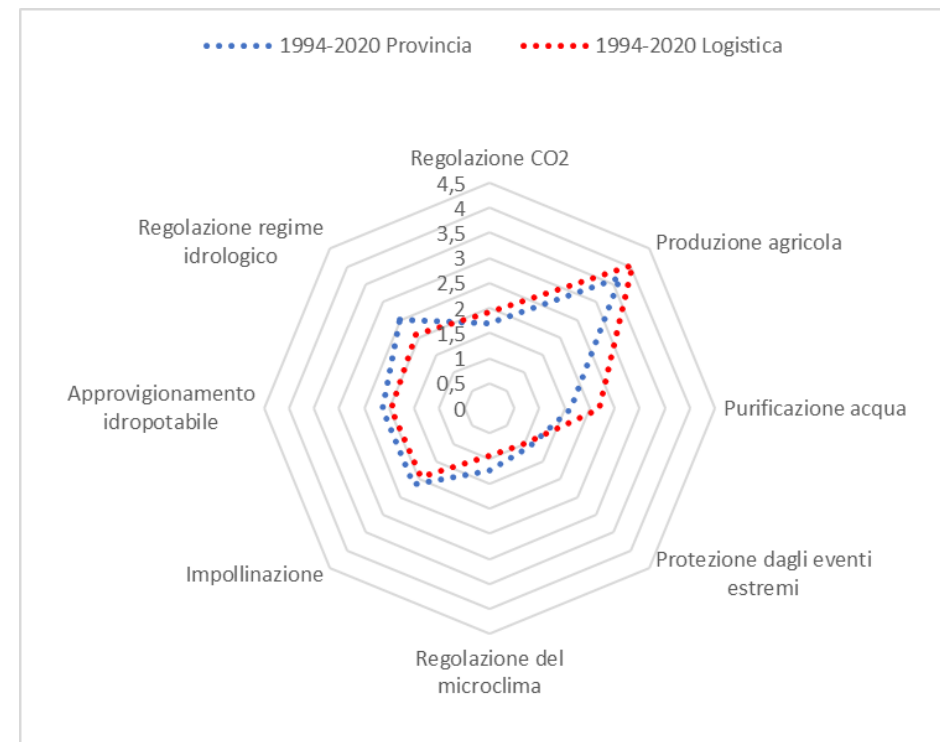
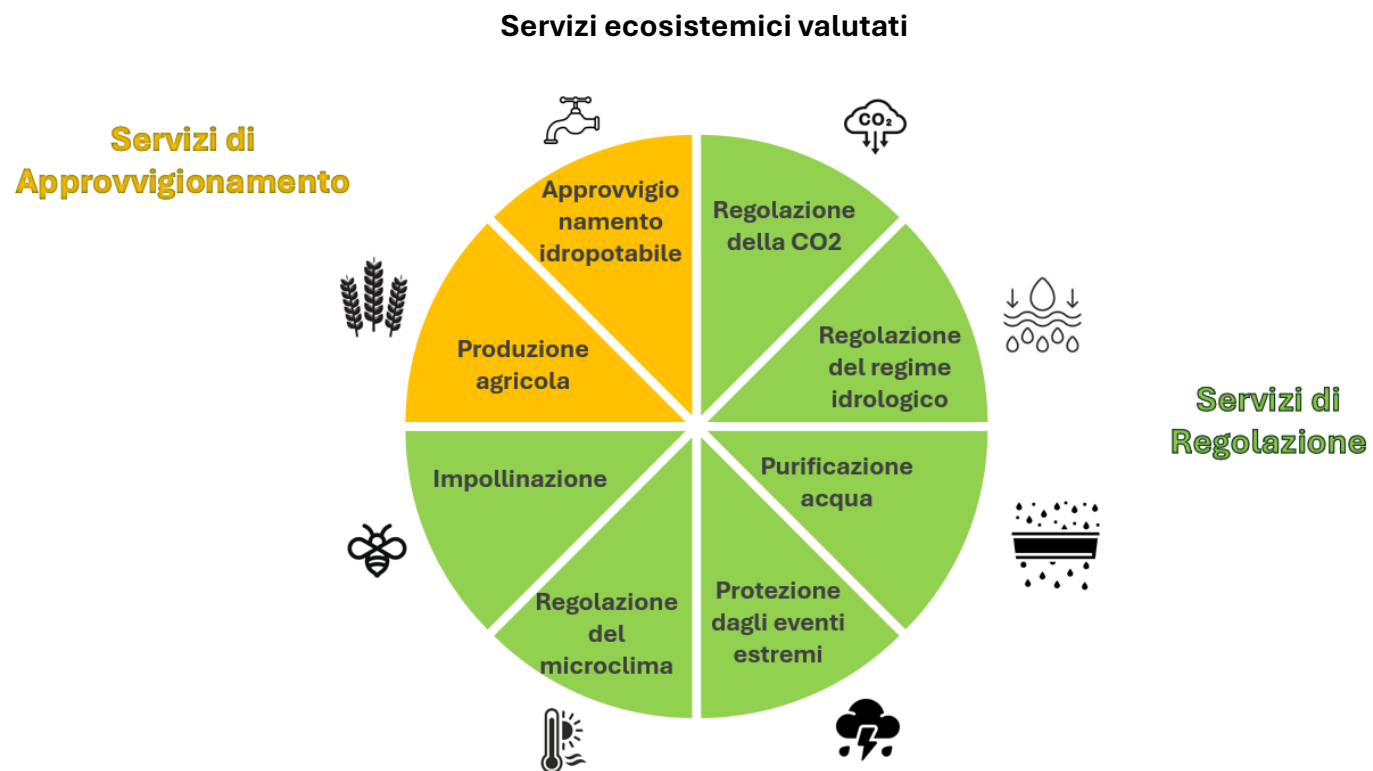
I risultati in sintesi

- ❖ L'analisi degli impatti della logistica sul sistema ambientale del territorio provinciale ha considerato in particolare tre dimensioni:
 - **la perdita di servizi ecosistemici**
 - **le emissioni inquinanti del trasporto merci**
 - **le emissioni di CO₂ legate agli immobili logistici**
- ❖ Il consumo di suolo ha determinato la riduzione della capacità del territorio di fornire servizi ecosistemici, quali:
 - la produzione agricola, la regolazione del ciclo dell'acqua, la qualità dell'aria e la protezione dagli eventi estremi, la regolazione del microclima, l'approvvigionamento idropotabile e l'impollinazione.
- ❖ Su 6 dei servizi ecosistemici considerati gli impatti non sono stati particolarmente rilevanti, in quanto lo sviluppo logistico ha interessato suoli con bassa capacità di produzione di tali servizi, ma lo studio evidenzia un impatto significativo sulla produzione agricola e sulla capacità di assorbimento della CO₂, con una perdita stimata di produzione agricola compresa tra 17.000 e 19.000 tonnellate annue e un rilevante decremento del carbonio immagazzinato nei suoli. Per tali servizi lo studio ha anche tentato una valutazione economica, quantificando in un **valore compreso tra i 2,7 e i 3 milioni annui la perdita di produzione agricola e in 10,3 milioni il costo della perdita di carbonio stoccato.**
- ❖ Sul **fronte delle emissioni**, le analisi indicano che circa il 10,4% delle percorrenze del traffico commerciale provinciale è imputabile alla logistica, cui corrisponde una stima delle emissioni pari, tra l'altro, a circa 168 tonnellate annue di ossidi di azoto (pari al 2,5% del totale provinciale) e 54 kt di CO₂ (0,8% del totale provinciale).
- ❖ Infine, anche gli immobili logistici presentano un impatto non trascurabile: le emissioni legate ai consumi energetici sono stimate in un intervallo compreso tra 44 e 98 kt di CO₂ annue (tra lo 0,6 % e l'1,4% del totale provinciale), evidenziando l'importanza delle prestazioni energetiche degli edifici e delle tecnologie utilizzate.
- ❖ Nel complesso, i risultati confermano la necessità di **orientare le politiche territoriali verso modelli di sviluppo logistico più sostenibili**, capaci di ridurre il consumo di suolo, migliorare l'efficienza energetica e contenere le emissioni, in coerenza con gli obiettivi di tutela ambientale e qualità del territorio.

6. Gli impatti sul sistema ambientale

I Servizi Ecosistemici valutati - Confronto con dati provinciali 1994-2020

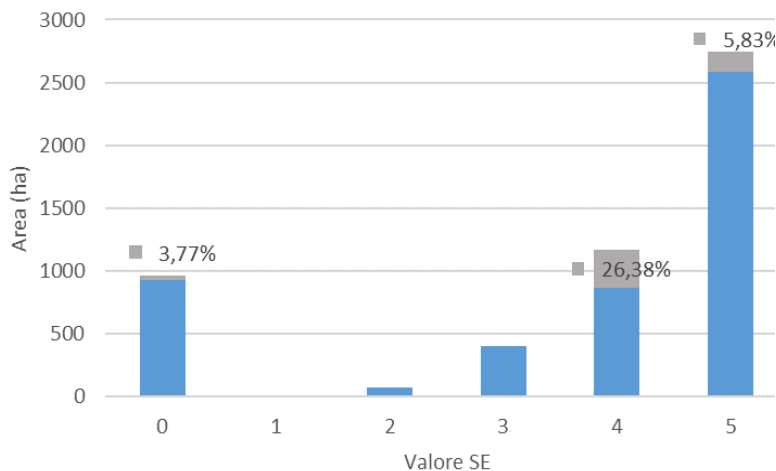
- ❖ Il grafico a radar rappresenta il valore sintetico del SE perso nel periodo 1994-2020, calcolato come media pesata rapportata a un punteggio da 0 a 5.
- ❖ Rispetto al consumo di suolo provinciale complessivo, la logistica ha un'incidenza inferiore su tutti i SE, tranne Produzione agricola, Purificazione acqua, Regolazione CO2



6. Gli impatti sul sistema ambientale

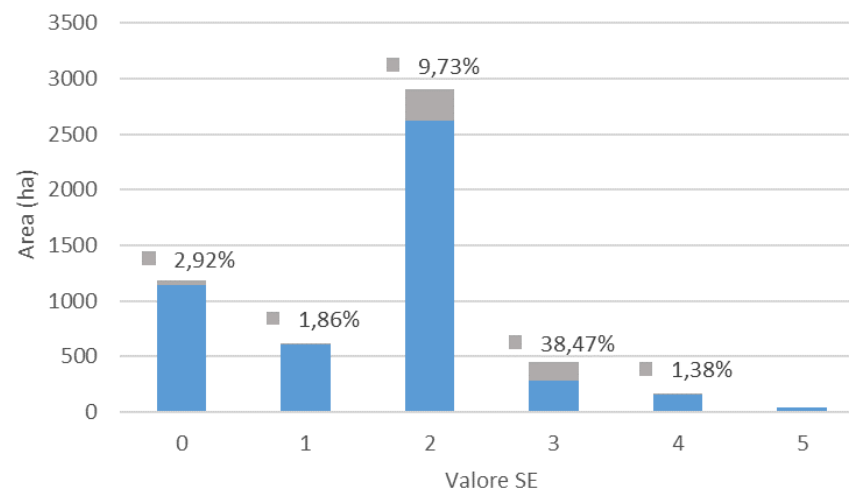
Confronto con dati provinciali 1994-2020: focus

Produzione agricola



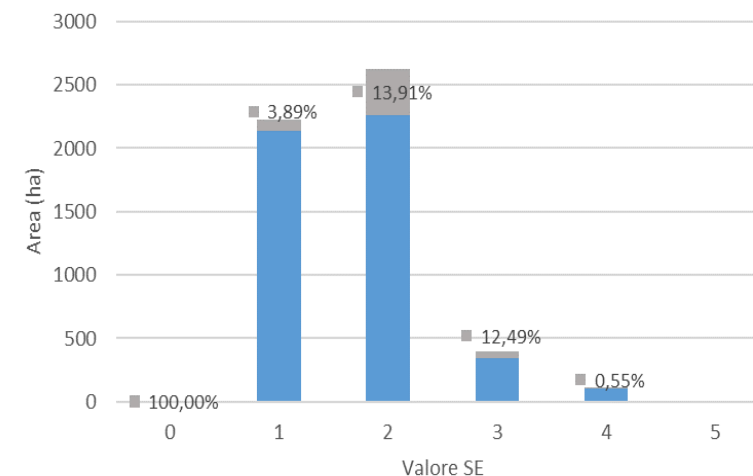
- Il consumo di suolo provinciale interessa soprattutto aree di pianura con valore molto elevato di «produzione agricola» (5), ma c'è anche una quota significativa di aree con valore nullo (es. aree di montagna)
- La logistica incide prevalentemente sul consumo di suolo con valore elevato (26% della perdita di suolo registrata in provincia nella classe 4)

Purificazione acqua



- Rispetto al consumo di suolo provinciale, che interessa soprattutto suoli con valori da nullo a basso, la logistica mostra una maggiore incidenza sul valore medio di «Purificazione acqua» (38% delle aree consumate in provincia)
- Il valore è legato alle caratteristiche chimico-fisiche di alcuni suoli trasformati (in particolare il parametro «capacità depurativa» – BUF Regione Emilia Romagna)

Regolazione della CO₂



- Rispetto al consumo di suolo provinciale, la logistica mostra una concentrazione leggermente superiore sui valori di «Regolazione della CO₂» basso e medio

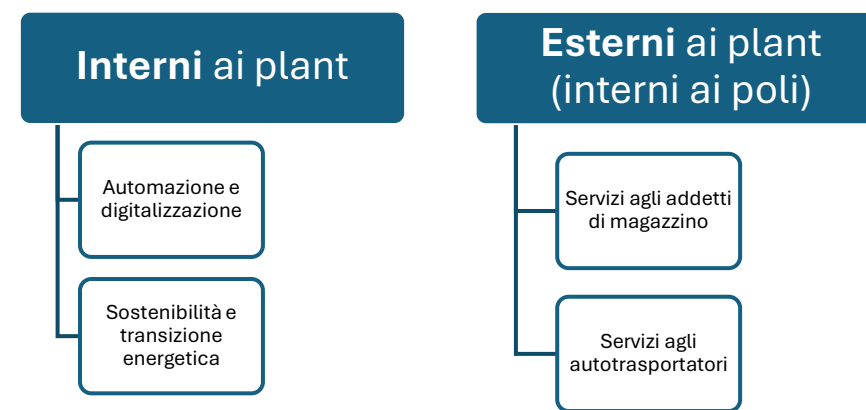
Indagine sulle imprese del settore logistico piacentino – I risultati in sintesi

- ❖ Fondazione ITL e Politecnico di Milano (sede di Piacenza) hanno analizzato **19 operatori dei cinque poli piacentini**, fotografando lo stato attuale e le strategie evolutive del settore.
- ❖ Il campione copre il 42% della superficie coperta e il 77% degli addetti diretti; circa metà appartiene a gruppi esteri. Le unità locali risultano allineate alle strategie della casa madre, con margini di autonomia condizionati dall'assetto proprietario e dalle caratteristiche degli immobili.
- ❖ Sul fronte tecnologico, il WMS (Warehouse Management System) è adottato da tutte le aziende dotate di soluzioni software, affiancato da TMS (Transport Management System) ed ERP (Enterprise Resource Planning) nel 42% dei casi. Il 58% ricorre ancora a soluzioni manuali; il 42% ha implementato automazione fisica eterogenea, concentrata nella logistica conto terzi e nei magazzini a temperatura controllata. Le principali barriere sono la necessità di ripianificare i processi (55%), di adattare le soluzioni al prodotto (45%) e lo skill mismatch (27%).
- ❖ Sul fronte degli investimenti futuri il 45% non ha piani rilevanti, mentre il 55% segnala interventi su ergonomia e benessere dell'operatore (83% di chi investe), sostenibilità ed efficienza energetica (58%) e automazione (58%). Il 67% dei siti è polo strategico nel gruppo di appartenenza, il 33% sito periferico. I macro-trend più sentiti sono sostenibilità, qualità infrastrutturale, automazione come risposta alla carenza di forza lavoro e approccio human-centric. Lo scenario futuro rischia una polarizzazione tra immobili di nuova generazione (efficienti, automatizzati, con spazi di qualità) e un patrimonio obsoleto destinato a perdere competitività in assenza di riqualificazione.

Studi di caso su 19 operatori e gestori di insediamenti a uso logistico

Poli logistici	N. operatori Intervistati
Le Mose (Piacenza)	10
Castel San Giovanni	6
Cortemaggiore/Fiorenzuola	2
Pontenure	1
Monticelli d'Ongina	0

Oggetto analisi di caso



Indagine sulle imprese del settore logistico piacentino - FOCUS AUTOMAZIONE E DIGITALIZZAZIONE: Matrice di posizionamento

Dalla fotografia attuale sono emersi 3 cluster distinti:

- **Cluster 1:** caratterizzato da soluzioni più manuali e da una moderata digitalizzazione, prevalentemente concentrata in ambito magazzino (es. WMS, sistemi per la tracciabilità)
- **Cluster 2:** aziende caratterizzate da una gestione tendenzialmente manuale delle attività di magazzino, ma con soluzioni digitali a supporto dei processi che coprono sia l'ambito magazzino che l'ambito trasporti (es. TMS)
- **Cluster 3:** contraddistinto da un'elevata automazione di magazzino accompagnata dall'impiego di soluzioni digitali sia consolidate che innovative (es. AI) a supporto dei processi logistici, sia lato magazzino sia lato trasporti

Indagine sulle imprese del settore logistico piacentino - FOCUS SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE: Matrice di posizionamento Asset / Processi

Con riferimento alla sostenibilità ambientale, si posizionano i casi in funzione dei seguenti assi di classificazione:

- **Effort ed azioni sugli asset:** includono interventi sull'immobile (es. in ambito «green building»), impiantistica, mezzi; il focus è prevalente su immobili logistici in quanto il trasporto è tipicamente terziarizzato
- **Effort ed azioni lato processi:** includono, ad esempio, azioni su packaging, interventi rivolti alla gestione operativa delle movimentazioni, strategie mirate alla riduzione dei consumi

Nel complesso, emerge una fotografia «as is» che mostra contesti eterogenei:

- **Cluster 1:** forte impegno in atto verso la decarbonizzazione e l'efficientamento energetico, con interventi combinati sia in ambito processi che sugli asset fisici (low hanging fruit, quick wins, trade off benefici e investimenti)
- **Cluster 2:** effort contenuto sul versante della sostenibilità, sia in relazione agli asset che lato processi

Indagine sulle imprese del settore logistico piacentino - FOCUS SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE: focus sulla componenti Asset (edificio / Impianti)

Approfondendo l'effort e le azioni relative agli asset, si posizionano i casi in funzione di:

- Interventi sull'immobile («Green building»)
- Interventi in ambito Impiantistica

Emergono tre cluster prevalenti:

Cluster 1: caratterizzato da un marcato commitment sul fronte asset, sia legate all'immobile/involucro (es. interventi di efficientamento e riqualificazione edilizia attraverso operazioni di rinnovamento e isolamento termico), sia ad una eterogeneità di soluzioni impiantistiche

Cluster 2 e 3: caratterizzati da una prevalenza di interventi di natura impiantistica. Il profilo tecnologico del cluster è primariamente orientato all'implementazione di sistemi di illuminazione ad alta efficienza (brevi tempi di ritorno dell'investimento, alti savings), corredati da sensoristica, e all'installazione di impianti fotovoltaici in autoconsumo

Indagine sulle imprese del settore logistico piacentino – MATRICE DI POSIZIONAMENTO

Presenza e qualità dei servizi: Matrice di posizionamento
Addetti di magazzino e autotrasportatori

Attrattività e radicamento territoriale: Matrice di posizionamento
Centralità della location e competenze

- Da ultimo, sono stati messi a confronto i poli logistici in relazione alla presenza e alla qualità dei servizi e rispetto all'attrattività e il radicamento territoriale.
- Relativamente al primo aspetto, su 19 poli considerati solo due presentano valori elevati per entrambe le dimensioni considerate (presenza e qualità di servizi destinati agli addetti di magazzino e presenza e qualità di servizi per l'autotrasporto), mentre 5 permangono completamente nel quadrante relativo a valori bassi per entrambi i parametri.
- Circa il secondo ambito (grafico a destra), emerge come la centralità della location rispetto ai mercati e alle reti (accessibilità) presenti valori elevati per la totalità dei poli, mentre quella relativa alle competenze/skill/Know-how distintivo abbia valori «alti» per 3 poli in maniera netta.

7. Posizionamento e strategie degli operatori logistici

Indagine sulle imprese del settore logistico piacentino: principali risultati

Posizionamento

- Investitori tipicamente **extra-locali e internazionali** (6 UE, 2 USA, 1 Japan)
- Entità e qualità degli investimenti in ambito twin transition **allineato** rispetto al benchmark internazionale
- **Operations** risorsa chiave per sperimentare e sviluppare processi di innovazione
- Gestione non diretta del trasporto
- Offerta **intermodale** consistente (e in via di potenziamento) ma in prevalenza a servizio di **flussi extra-locali**

Obiettivi

- Riduzione del consumo del **suolo** / miglior utilizzo del suolo e **valorizzazione dell'esistente**
- Gestire carenza **personale operativo**
- Gestire crescente fabbisogno **competenze tecniche**
- Superare il fatto che la scelta localizzativa avvenga unicamente in ragione di una **migliore accessibilità**
- Moltiplicazione dei siti dove si testano e **sviluppano soluzioni** da poi applicare in altri plant a livello quantomeno continentale (1 caso rilevato)
- Best **practice interne** ai siti **VS** sfide da affrontare in termine di **servizi** e reputazione dei Poli

Azioni

- Sostenere e valorizzare le aree logistiche **esistenti** (e promuovere utilizzo in ottica **brownfield** – no ampie metrature)
- Sostenere **Automazione e verticalità** ove possibile, riconversione aree dismesse / Logistica 5.0
- Sostenere **progetti di innovazione** con impatto su **operations** e **nuove tecnologie** per la logistica (1 caso di collaborazione operatore logistico e **start – up**)
- Magazzino come nodo logistico e energetico (elettrificazione e sharing energia) – **collaborazione con autotrasporto** (e cliente)

8. Sintesi strategica del contesto: l'analisi SWOT

Al fine di definire la direzione strategica attesa per il territorio, l'analisi SWOT sintetizza le evidenze emerse dalle indagini di contesto e dall'ascolto degli stakeholders, delineando le priorità per lo sviluppo della logistica a Piacenza.



Che cosa è emerso in sintesi?

Il polo logistico piacentino, efficiente e attrattivo, deve puntare oggi a una più profonda integrazione con il territorio. Questo consente di trattenere più valore economico a livello locale, contenere gli impatti ambientali e tutelare la qualità del lavoro.

La direzione attesa

- ❖ Da piattaforma di transito a sistema a valore.
- ❖ Ridurre gli impatti ambientali e territoriali della logistica mantenendone la competitività.
- ❖ Governare e non subire - Rafforzare la capacità pubblica di governare lo sviluppo logistico, migliorando anche la qualità del lavoro.

Matrice SWOT/1

Punti di forza

- **Nodo logistico strategico nel Nord Italia:** posizione baricentrica e forte accessibilità (autostrade, prossimità ai mercati), che rendono Piacenza un hub naturale per la distribuzione.
- **Elevata attrattività per investimenti e grandi operatori:** presenza consolidata di player nazionali e internazionali e crescita del mercato immobiliare logistico.
- **Ruolo chiave nelle nuove geografie delle supply chain:** beneficia della regionalizzazione delle catene di approvvigionamento e della crescita dell'e-commerce.
- **Capacità di generare occupazione e attivazione economica:** impatti diretti, indiretti e indotti rilevanti su economia locale e domanda di lavoro.
- **Evoluzione verso logistica più avanzata:** crescente diffusione di automazione, digitalizzazione e standard ESG nei nuovi insediamenti.

Punti di debolezza

- **Sistema fortemente orientato al transito più che alla creazione di filiere locali:** la logistica movimentata merci ma è poco integrata con il tessuto produttivo locale.
- **Valore economico solo in parte trattenuto sul territorio:** presenza di grandi operatori con centri decisionali esterni e limitato radicamento locale.
- **Prevalenza di attività a basso valore aggiunto:** forte peso di funzioni operative (stoccaggio, movimentazione) rispetto a servizi avanzati.
- **Pressione elevata su territorio e infrastrutture:** consumo di suolo, traffico pesante, impatti su mobilità e qualità ambientale.
- **Qualità del lavoro disomogenea:** diffusione di contratti flessibili, condizioni operative impegnative e ricorso a appalti.
- **Governance ancora frammentata:** coordinamento non sempre efficace tra enti e capacità limitata di indirizzare lo sviluppo.

Matrice SWOT/2

Opportunità

- **Rafforzamento del ruolo di hub logistico nel contesto europeo:** crescita strutturale della logistica conto terzi e dell'e-commerce.
- **Evoluzione verso modelli a maggiore valore aggiunto:** Sviluppo di logistica avanzata (digitale, integrata, specializzata per filiere strategiche).
- **Miglioramento della sostenibilità ambientale:** intermodalità, energie rinnovabili, efficientamento energetico e innovazione tecnologica.
- **Maggiore selettività negli insediamenti:** possibilità di orientare lo sviluppo verso poli esistenti e operatori più qualificati
- **Rafforzamento della governance territoriale:** costruzione di una regia più coordinata e strumenti di monitoraggio degli impatti (Osservatorio).
- **Qualificazione del lavoro e dei servizi collegati:** investimenti in competenze, welfare e servizi per lavoratori.

Minacce

- **Elevata esposizione a shock esterni:** dipendenza da dinamiche geopolitiche, energetiche e dalle catene globali del valore.
- **Aumento dei costi operativi (energia, trasporti):** rischio di perdita di competitività per gli operatori.
- **Competizione tra territori logistici:** altri hub potrebbero attrarre investimenti con condizioni più favorevoli.
- **Crescente pressione ambientale e sociale:** rischio di conflitti locali e opposizione a nuovi sviluppi.
- **Automazione e trasformazione del lavoro:** possibile riduzione dell'occupazione meno qualificata.
- **Rischio di sviluppo non governato:** espansione logistica non accompagnata da adeguata pianificazione e controllo pubblico.

1) CRITERI DI SELEZIONE E PIANIFICAZIONE TERRITORIALE

OBIETTIVO → orientare lo sviluppo logistico verso modelli a maggiore valore economico, minore impatto territoriale e migliore integrazione con il contesto locale.

❖ Selezione degli operatori

- Privilegiare segmenti della filiera a maggiore valore aggiunto.
- Favorire operatori con strategie di investimento di medio-lungo periodo.
- Valutare la qualità occupazionale generata dagli insediamenti.
- Premiare la coerenza con il sistema infrastrutturale e l'intermodalità.
- Incentivare il riuso di aree brownfield e il retrofitting del patrimonio esistente.
- Integrare criteri energetici e ambientali nella valutazione dei progetti.

❖ Pianificazione urbanistica

- Contenimento del consumo di suolo e delle nuove impermeabilizzazioni.
- Concentrazione insediativa nei poli principali e limitazione della dispersione territoriale.
- Utilizzo della compensazione come strumento di riequilibrio ambientale.
- Sviluppo di infrastrutture verdi e blu e applicazione di nature-based solutions.
- Rafforzamento dell'intermodalità e della connessione ferroviaria dei poli logistici.

2) RIDUZIONE DEGLI IMPATTI AMBIENTALI E DEI COSTI SOCIALI

OBIETTIVO → Mitigare le esternalità ambientali e sociali della logistica, migliorandone sostenibilità, inclusione e qualità territoriale.

❖ Riduzione degli impatti ambientali

- Trasferimento del traffico merci verso la ferrovia e riduzione dell'attraversamento dei centri urbani.
- Ottimizzazione dei carichi e dei percorsi logistici.
- Utilizzo di carburanti alternativi (elettrico, biocarburanti, idrogeno).
- Efficientamento energetico degli immobili logistici e diffusione delle fonti rinnovabili.
- Adozione di tecnologie digitali per il monitoraggio e la gestione dei consumi.
- Sviluppo di pratiche di economia circolare e sistemi di monitoraggio ambientale.
- Rafforzamento delle compensazioni ecologiche a scala territoriale.

❖ Riduzione dei costi sociali

- Formazione continua e riqualificazione professionale dei lavoratori.
- Contrasto alle disuguaglianze di genere.
- Miglioramento dell'accesso all'abitazione e rafforzamento delle politiche abitative.
- Potenziamento dei collegamenti verso i poli logistici tramite trasporto pubblico, navette e reti ciclopedonali.
- Sviluppo di servizi di welfare, informazione e supporto dedicati ai lavoratori.

3) GOVERNANCE TERRITORIALE E STRUMENTI DI ATTUAZIONE

OBIETTIVO → Passare dalla gestione dei singoli poli logistici a una governance di sistema orientata alla sostenibilità economica, sociale e ambientale.

❖ **Priorità strategiche**

- Innovazione tecnologica e organizzativa nei processi logistici.
- Innovazione sociale nei temi di lavoro, formazione e abitazione.
- Innovazione ambientale su economia circolare, efficienza energetica ed energie alternative.
- Rafforzamento del ruolo della formazione e della ricerca.

❖ **Assetto di governance**

- Coinvolgimento coordinato di enti locali, imprese, università, enti di ricerca e società civile.
- Istituzione di un Comitato Strategico per la logistica.
- Creazione di un'Unità di Monitoraggio e di un Laboratorio tecnico-scientifico.
- Introduzione della figura del Logistic Manager.

❖ **Strumenti operativi**

- Piano della mobilità dei poli logistici.
- Piano casa per i lavoratori del settore.
- Progetti strategici con obiettivi, responsabilità e finanziamenti definiti.
- Rapporto periodico sullo stato della logistica e monitoraggio dei risultati.
- Conferenza internazionale periodica dedicata a trend e prospettive del settore.

8. Linee di azione e di policy

Proposta di struttura di governance territoriale

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

PROVINCIA DI PIACENZA

Presidente

Monica Patelli

Responsabile del progetto

Vittorio Silva - Direttore Generale e Dirigente del Servizio Territorio e urbanistica, sviluppo, trasporti, sistemi informativi, assistenza agli enti locali

Gruppo di lavoro

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 – Società di Studi Economici 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)*