



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**

**INDIVIDUAZIONE DI INDICAZIONI PER LA GESTIONE
DI EVENTUALI NUOVI INSEDIAMENTI LOGISTICI**

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)*



Relazione e schede relative a commenti di specificazione e integrazione al PTAV

Il presente testo sintetizza nella prima sezione una serie di indicazioni utili alla gestione di eventuali nuovi insediamenti logistici e produttivi, integrando quanto previsto dal PTAV e dalla normativa regionale. Le schede tecniche individuano criticità ricorrenti - dispersione insediativa, frammentazione degli spazi aperti, qualità delle opere di mitigazione, impatti paesaggistici e forme di segregazione spaziale - e propongono criteri operativi per orientare le future trasformazioni verso insediamenti più integrati, ecologicamente consapevoli e capaci di valorizzare le risorse esistenti.

Parallelamente, la seconda sezione dedicata all'innovazione delle politiche pubbliche colloca tali indicazioni in un quadro di governance più ampio, richiamando i cinque principi OCSE come riferimento per rafforzare la capacità istituzionale, migliorare il coordinamento multiscale e promuovere strumenti decisionali basati su sperimentazione, apprendimento e coinvolgimento degli attori territoriali.

L'insieme delle schede e degli approfondimenti offre pertanto un supporto tecnico-strategico per orientare la pianificazione provinciale e comunale, favorendo una gestione delle aree logistiche e produttive più sostenibile, coerente e sensibile alla qualità territoriale.

La dimensione urbanistica e territoriale

Nonostante il valore prevalentemente di indirizzo, il PTAV potrebbe precisare alcune disposizioni per orientare i suoi strumenti di attuazione (gli accordi territoriali, gli accordi di programma, i piani attuativi, il fondo perequativo, ma anche i piani urbanistici comunali) verso soluzioni di intervento caratterizzate da un radicale cambio di approccio: dalla cessione di aree a standard e dalla definizione di misure di mitigazione e compensazione paesistico-ambientale, ad una progettazione urbanistica caratterizzata da una chiara matrice ecologica e sociale degli interventi di consolidamento e di riqualificazione delle aree destinate ad attività logistiche e produttive.


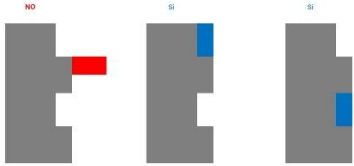

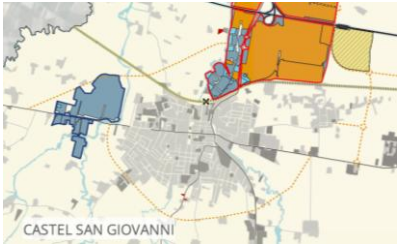
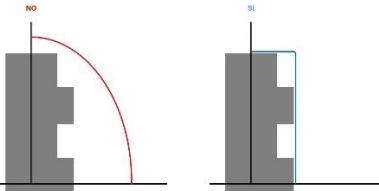
La legge urbanistica regionale 24/2017 dell'Emilia-Romagna e, di conseguenza, la Disciplina del PTAV 2024 della Provincia di Piacenza contengono già numerose limitazioni e indicazioni operative, che consentono di ridimensionare le dinamiche di consumo degli scorsi decenni e di orientare l'attuazione delle previsioni di sviluppo verso obiettivi di qualità territoriale. Però, le maglie larghe degli interventi ancora ammessi dalla stessa legge e i risultati modesti finora ottenuti nella realizzazione dei Poli Produttivi di Sviluppo Territoriale, emersi durante i sopralluoghi sul campo, evidenziano la necessità sia di alcune puntualizzazioni dei dispositivi previsti, sia di una cura costante dei comparti destinati ad attività logistiche e produttive, anche dopo la loro realizzazione.



Ad esempio, anche l'Area Produttiva Ecologicamente Attrezzata (APEA) del polo Le Mose di Piacenza, nel cui Programma Ambientale sono previste misure complessivamente importanti¹, ha generato un insediamento caratterizzato da maggiori dotazioni rispetto ad altre aree logistiche e produttive del territorio provinciale, ma da condizioni di qualità spaziale e del welfare ancora non soddisfacenti.

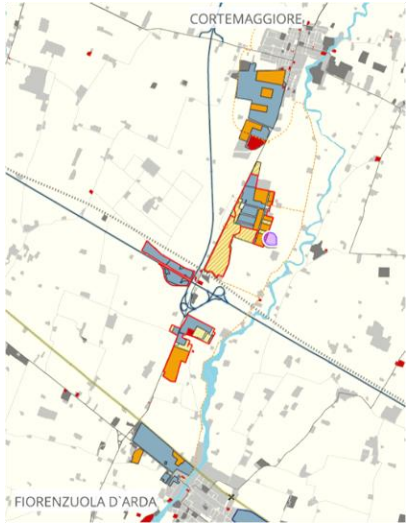
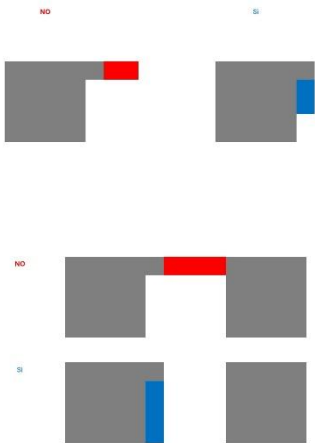

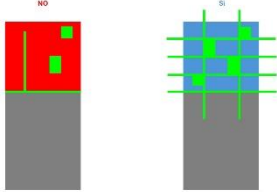
Nella tabella, sono quindi contenute una serie di indicazioni puntuali, mirate a supportare la transizione da dinamiche intensive di degrado e di sfruttamento del suolo a strategie e azioni di cura del territorio, anche in relazione ad attività (logistiche e produttive) ad elevato impatto.

Tali indicazioni risultano necessarie non solo per contenere gli effetti ecologico-ambientali, paesaggistici e insediativi delle trasformazioni, ma anche per promuovere un approccio consapevole delle risorse ambientali e territoriali.

Criticità	Disposizione	Schematizzazione
<p>Dispersione insediativa</p> 	<p>Il comma 6 dell'articolo 19 e il comma 7 dell'articolo 20 contenuti nella Disciplina del PTAV potrebbero essere ulteriormente articolati, ad esempio precisando che le nuove espansioni devono essere contigue al perimetro del tessuto urbanizzato "per almeno due lati" e/o "per almeno il 75%".</p>	
<p>Frammentazione degli spazi aperti</p>  	<p>Al netto della fascia di rispetto, le nuove infrastrutture stradali possono essere realizzate esclusivamente in aderenza al tessuto urbanizzato.</p> <p>Le eventuali alternative tra diversi tracciati devono essere valutate considerando la soluzione meno impattante in termini di frammentazione degli spazi aperti al fine di continuare a garantirne la lavorabilità con mezzi agricoli e di limitarne la compromissione del valore ecologico e paesistico-</p>	

¹ Ad esempio, la cessione di aree a standard urbanistico in aree perimetrali/non intercluse, la conservazione di elementi morfologici di pregio e di elementi di importanza paesaggistica, l'attenzione al comfort urbano attraverso la piantumazione, la realizzazione di percorsi ciclo-pedonali continui, la trasformazione delle fermate del trasporto pubblico in aree attrezzate.



	<p>ambientale: non solo in aree inserite nella rete ecologica provinciale, ma in tutte le aree verdi, anche residuali.</p> <p>Lungo tali nuovi tracciati, la possibilità di future espansioni esterne al perimetro del tessuto urbanizzato deve essere in ogni caso esclusa, al fine di evitare l'impatto indiretto delle nuove infrastrutture sul consumo di suolo.</p>	
<p>Saldatura tra differenti tessuti urbanizzati</p> 	<p>Il comma 6 dell'articolo 19 e il comma 7 dell'articolo 20 contenuti nella Disciplina del PTAV potrebbero essere ulteriormente articolati, ad esempio precisando che le nuove espansioni non possono estendere le aree di frangia e non possono produrre nuove saldature tra tessuti urbanizzati esistenti.</p>	
<p>Frammentazione e scarsa qualità delle opere di mitigazione e compensazione e delle cessioni per attrezzature e spazi pubblici e/o di interesse collettivo</p> 	<p>A precisazione di quanto indicato nell'articolo 25 della Disciplina del PTAV, l'autorizzazione di nuovi insediamenti per attività logistiche e produttive dovrebbe essere subordinata alla realizzazione di interventi di integrazione e ricucitura con il tessuto urbanizzato e/o con il sistema degli spazi aperti, a partire da:</p> <p>a) la progettazione di opere di mitigazione e compensazione ambientale, mirate allo sviluppo di reti "continue, integrate e fruibili in</p>	



condizioni di sicurezza e comfort” del verde, della mobilità ciclopedonale e del trasporto pubblico, che non devono caratterizzarsi come elementi frammentati, ma come elementi di connessione e riconciliazione, costituendo la struttura portante degli insediamenti dedicati alle attività logistiche e produttive e delle relative relazioni con il contesto urbano e paesistico-ambientale circostante;

b) la progettazione degli spazi e delle attrezzature pubbliche e/o di interesse collettivo in relazione a obiettivi di miglioramento della qualità urbana e paesistico-ambientale, ovvero di criteri di accessibilità (lungo le reti indicate nel punto precedente) e di miglioramento della qualità del lavoro di addetti e autisti (a partire dal recupero di manufatti dismessi, anche di origine rurale);

c) la progettazione dei parcheggi per i mezzi leggeri come componenti della rete verde e del sistema degli spazi pubblici attrezzati, dotati di aree specifiche per il commercio ambulante;

d) a precisazione del comma 6, lettera d, dell’art. 20 della Disciplina del PTAV, la progettazione dei parcheggi per i mezzi pesanti come componenti della rete verde e del sistema degli spazi pubblici attrezzati, dotati di aree e di edifici per il ristoro e il riposo;

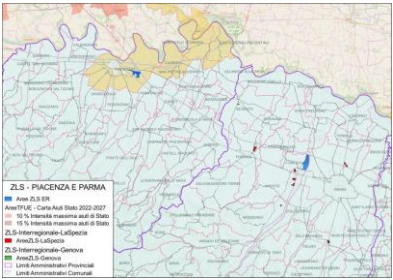






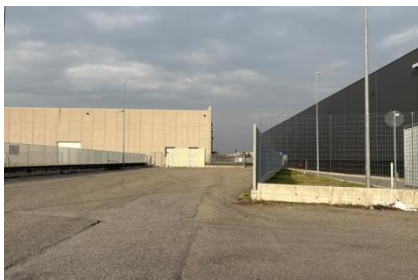
	<p>e) nelle attrezzature pubbliche e/o di interesse collettivo, la realizzazione di alloggi sociali – temporanei (per gli autisti) e permanenti (per gli addetti) – di asili nido, di spazi pre/post-scuola e di mense aperte al pubblico;</p> <p>Tali interventi potrebbero essere realizzati sia nelle nuove aree di intervento, sia nelle piattaforme esistenti.</p>	
<p>Elevato impatto paesaggistico determinato dalla indifferenza morfologica e tipologica degli insediamenti e dei complessi edilizi destinati ad attività logistiche e produttive rispetto ai caratteri del contesto.</p>  	<p>A partire dai criteri indicati nei punti precedenti, la autorizzazione di nuovi insediamenti per attività logistiche e produttive dovrebbe essere subordinata ad una valutazione di impatto paesistico-ambientale dei progetti mirata a:</p> <p>a) evitare la compromissione della qualità paesaggistica e preservare i caratteri identitari e gli elementi strutturali del paesaggio;</p> <p>b) garantire 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.</p> <p>Tale valutazione deve essere effettuata non solo in relazione allo sviluppo orizzontale delle piattaforme logistiche e produttive, ma anche in relazione all'eventuale consolidamento di uno sviluppo verticale, finora sperimentato soltanto in alcune nuove tipologie di spazi dedicati.</p> <p>Lo sviluppo in altezza rappresenta, in linea teorica,</p>	



	<p>una soluzione efficace per il contenimento del consumo di suolo, in quanto consente di incrementare la capacità funzionale degli impianti senza estendere l'impronta territoriale delle strutture esistenti. Tuttavia, la verticalità introduce nuovi elementi di criticità che incidono significativamente sulla qualità paesaggistica dei luoghi.</p> <p>In particolare, l'aumento della volumetria verticale determina un impatto visivo maggiore, con la creazione di emergenze edilizie che alterano la continuità percettiva del paesaggio e modificano lo skyline delle aree agricole o periurbane, tradizionalmente caratterizzate da insediamenti a bassa densità e a limitata altezza. Le strutture elevate risultano percepibili anche a grande distanza, generando fenomeni di inquinamento visivo e una più marcata artificializzazione del contesto. A ciò si aggiungono possibili effetti collaterali quali l'incremento delle ombre portate, l'amplificazione dell'inquinamento luminoso legato alle necessità operative e di sicurezza, e la potenziale alterazione del microclima locale.</p> <p>Pertanto, pur configurandosi come soluzione utile alla riduzione del consumo di suolo, lo sviluppo in altezza richiede un'attenta valutazione paesaggistica, oltre che tecnologica, poiché comporta la comparsa di elementi detrattori che</p>	
--	--	--



	<p>possono compromettere la leggibilità del paesaggio, la coerenza morfologica del territorio e la qualità percettiva dell'ambiente circostante.</p>	
<p>Semplificazione delle procedure autorizzative nelle aree di intervento computate dalle ZLS</p> 	<p>Anche le aree di sviluppo previste nell'ambito della ZLS dell'Emilia-Romagna devono essere assoggettate alle disposizioni previste nei punti precedenti.</p>	
<p>Criticità introdotte dal modello dei parchi logistici chiusi e recintati</p>  	<p>a) Frammentazione territoriale. La chiusura perimetrale crea un'isola funzionale impermeabile agli attraversamenti pedonali e ciclabili. Si interrompono le connessioni di prossimità e si riduce la permeabilità complessiva dell'area. Le grandi dimensioni dei parchi logistici aumentano il vuoto di relazione territoriale, indebolendo la continuità paesaggistica ed ecologica.</p> <p>b) Impatto sulla mobilità. Pochi accessi concentrano i flussi su tratti specifici della rete viaria, generando congestione, inquinamento atmosferico e acustico. La difficoltà di utilizzare il comparto come percorso di attraversamento penalizza la mobilità dolce e rafforza la dipendenza dal trasporto su gomma.</p> <p>c) Segregazione socio-spaziale. Si produce una netta separazione tra interno</p>	 <p>Dotazioni spazi verdi Polo Logistico</p> <ul style="list-style-type: none">Ad uso pubblicoverde stradalevegetazione spontaneaAd uso privatoaiuole/verde di pertinenzavegetazione spontaneacampo sportivo----- Filari----- Recinti <p>Logistic Park Castel San Giovanni, delimitato dal perimetro rosso (<i>Estratto dell'Attività 4.2, tavola T2 – Servizi alla persona</i>)</p>



controllato/privatizzato ed esterno privo di relazioni funzionali. L'insediamento assume caratteri analoghi alle *gated communities*, alimentando percezioni di esclusività e distanza rispetto alla comunità locale.

d) Ridotta capacità di integrazione urbanistica. L'assenza di servizi pubblici, spazi fruibili e funzioni miste impedisce la creazione di connessioni sociali e funzionali con il territorio. Gli spazi aperti e le dotazioni, eventualmente inclusi nelle aree recintate, sono ad uso privato. Quindi, il rischio è il consolidamento della monofunzionalità. Inoltre si limitano le potenzialità di rigenerazione urbana e di resilienza socioeconomica degli ambiti limitrofi. *(Si rinvia all'approfondimento nel report 5.1).*

Dal punto di vista urbanistico, un parco logistico può essere progettato in modo da garantire sicurezza e funzionalità operative senza generare isolamento, frammentazione o segregazione spaziale. A tal fine, è possibile adottare una serie di criteri progettuali che integrano accessibilità, qualità dello spazio aperto, mitigazioni fisiche e relazionali, multifunzionalità e sostenibilità ambientale.

Un primo criterio riguarda la permeabilità territoriale controllata, ottenibile attraverso sistemi di connessioni ciclopedonali e verdi che attraversano o



	<p>costeggiano il comparto, senza interferire con le aree operative. Tali corridoi permeabili garantiscono continuità ecologica e relazionale, trasformando il recinto da barriera a elemento filtrante.</p> <p>Parallelamente, è possibile configurare margini attivi lungo il perimetro, dotati di servizi, spazi pubblici, funzioni a basso impatto e aree verdi fruibili, attenuando l'effetto enclave e favorendo una transizione graduale tra gli ambiti logistici e il tessuto urbano o rurale.</p> <p>Un ulteriore ambito di potenziale intervento riguarda la qualità degli spazi aperti e delle infrastrutture ambientali. L'adozione di fasce verdi perimetrali, parchi lineari, sistemi di drenaggio urbano sostenibile, tetti verdi e comunità energetiche rinnovabili contribuisce non solo a mitigare l'impatto visivo e ambientale, ma anche a generare valore ecologico e a offrire un'immagine più permeabile e inclusiva dell'insediamento. La presenza di spazi pubblici qualificati, anche se collocati all'esterno dell'area operativa, può favorire una connessione più semplice con il territorio circostante.</p> <p>In secondo luogo, è opportuno promuovere una multifunzionalità compatibile. L'inserimento di funzioni complementari, quali laboratori, centri di formazione, servizi per i lavoratori, strutture energetiche condivise o poli</p>	
--	---	--



	<p>di innovazione tecnologica, contribuisce a superare la natura monofunzionale del parco logistico, rendendolo un nodo produttivo complesso ma integrato nel territorio. Tale approccio può essere rafforzato attraverso programmi di governance pubblico-privata, finalizzati a valorizzare i benefici territoriali e a garantire ricadute socioeconomiche locali.</p> <p>Dal punto di vista della mobilità, il progetto dovrebbe ridurre la dipendenza dal trasporto privato e favorire l'intermodalità. L'integrazione con le reti ferroviarie, la predisposizione di parcheggi scambiatori, linee di trasporto pubblico dedicate e sistemi di logistica urbana sostenibile contribuiscono a limitare gli impatti esterni e a qualificare il parco come nodo territoriale piuttosto che come enclave chiusa. La previsione di accessi differenziati per categorie di utenti può inoltre distribuire meglio i flussi, evitando congestioni localizzate.</p> <p>Infine, è possibile introdurre criteri di trasparenza e partecipazione. Strumenti come masterplan condivisi, protocolli di sostenibilità e tavoli permanenti con enti locali, comitati, sindacati, imprese e cittadini consentono di monitorare l'evoluzione dell'insediamento e di adattare le soluzioni progettuali alle esigenze del territorio. Questo approccio può ridurre la percezione di</p>	
--	---	--



	<p>separazione e consolidare il ruolo del parco logistico come infrastruttura “aperta” al sistema urbano.</p> <p>In sintesi, le soluzioni più efficaci si concentrano sulla ricucitura territoriale, sull’attivazione dei margini, sulla qualità ambientale, sull’intermodalità e su forme di governance collaborative. Tali criteri permettono di preservare la funzionalità logistica senza cadere nelle logiche della gated community, promuovendo un modello di sviluppo più aperto, sostenibile e integrato al territorio.</p>	
--	---	--

Nel caso del **polo Le Mose di Piacenza**, opportunità di ricucitura con il contesto urbano e di riqualificazione del comparto sono riconosciute nella proposta del PTAV di realizzazione di una nuova stazione del servizio ferroviario regionale lungo la linea Milano-Bologna, che potrebbe costituire anche un elemento di connessione con il sistema insediativo lungo la via Emilia, ma anche nella riqualificazione del polo fieristico Piacenza Expo e del palazzetto Palabanca, con le relative aree a parcheggio, e della spina della Strada Caorsana, con le relative attività commerciali.

Nei casi dei **poli di Castel San Giovanni e Fiorenzuola d’Arda**, opportunità di riqualificazione vengono rispettivamente riconosciute nel ridisegno dei margini con le aree agricole attraverso interventi di forestazione e nell’attivazione di connessioni con il corridoio fluviale del torrente Arda, oltre al potenziamento trasversale della rete dei percorsi ciclabili verso le stazioni ferroviarie dei due comuni.

Queste proposte sono integrate dalle indicazioni sui Servizi Ecosistemici, contenute nel Report *“Insediamenti logistici sostenibili e modelli di governance. Un repertorio di casi”* e nel Report *“Definizione di possibili interventi per la rigenerazione territoriale ed ecologica degli insediamenti esistenti, anche attraverso il potenziamento dei servizi ecosistemici”* della ricerca, in cui sono precisate le misure di forestazione e le soluzioni verdi per ridurre gli impatti delle isole di calore e degli eventi meteorici rispetto a quanto già contenute nel comma 6 dell’art. 20 e nei commi 2, 3, 4 e 5 dell’art. 25 della Disciplina del PTAV.



Orientare i processi. La logistica come campo di innovazione di policy per la Provincia di Piacenza

Il ciclo delle politiche pubbliche e la governance della logistica

La produzione e la distribuzione delle merci rappresentano oggi ambiti di cruciale attualità, segnati da dinamiche complesse e in rapida evoluzione. Le trasformazioni hanno favorito l'affermazione di nuove modalità di commercio e consegna, ormai radicate nelle abitudini dei consumatori italiani e nei modelli organizzativi delle imprese.

In questo contesto, l'intero sistema distributivo piacentino è stato attraversato da processi di profonda riconfigurazione: da un lato sul piano funzionale, attraverso il ridisegno delle catene di trattamento e recapito; dall'altro sul piano territoriale, con la moltiplicazione delle scale operative e la conseguente diversificazione degli impianti e delle domande insediative.

A fronte di tali mutamenti, è da rafforzare la capacità di governo del fenomeno. Manca una visione strategica complessiva, fondata su una conoscenza aggiornata delle trasformazioni in atto, capace di orientare la pianificazione territoriale e guidare uno sviluppo equilibrato. Tale lacuna risulta particolarmente critica se si considerano le molteplici ricadute della logistica contemporanea: effetti sul sistema territoriale, ambientale e insediativo, pressioni sulla mobilità, richieste crescenti ai servizi, impatti economici e occupazionali.

La forte spinta del mercato, combinata con alcune debolezze dell'apparato di governance, ha favorito nella Provincia di Piacenza la proliferazione di nuovi poli logistici e produttivi. Raramente tali insediamenti hanno contribuito alla rigenerazione di aree industriali dismesse; più spesso, hanno saturato le previsioni di espansione delle zone produttive esistenti o hanno promosso nuove urbanizzazioni su suolo libero.

Questo processo, poco governato, ha comportato rilevanti impatti ambientali e territoriali: aumento del consumo di suolo, crescita delle emissioni in atmosfera, aggravio del traffico e peggioramento delle condizioni di circolazione su un sistema infrastrutturale già fortemente sollecitato.

Da qui emerge con forza l'urgenza di una governance capace di anticipare le dinamiche del settore, coordinare gli attori coinvolti e indirizzare lo sviluppo verso un equilibrio tra esigenze economiche, sostenibilità ambientale e qualità territoriale.

Al di là dell'indicazione di specifici modelli di governance (si veda anche la sezione sui casi internazionali) **occorre sottolineare che, sovente, la governance in contesti multi-attore, complessi e non gerarchici fallisce non tanto per mancanza di competenze, ma per tre cause principali: incentivi contrastanti, asimmetrie di informazione e interessi non allineati.**



I cicli delle politiche pubbliche si articolano generalmente nelle seguenti cinque fasi fondamentali, che possono variare a seconda dei contesti organizzativi e istituzionali, ma che è importante ripercorrere anche per il caso piacentino.

1. Definizione dell'agenda
2. Formulazione delle politiche
3. Adozione delle decisioni
4. Implementazione
5. Valutazione

Tra gli impulsi che alimentano il processo decisionale rientrano: risultati elettorali, opinione pubblica, comunicazioni agli eletti, copertura mediatica delle questioni rilevanti, oltre all'esperienza diretta dei decisori e del personale tecnico e alla natura e cultura organizzativa degli stakeholder. Gli output comprendono leggi, regolamenti e decisioni operative che incidono su risorse, programmi e attori anche esterni alla pubblica amministrazione.

La configurazione del ciclo di policy è strettamente connessa alle dinamiche politiche, alle priorità dei decisori e al sistema di governo vigente. **Le politiche pubbliche, come quelle che stiamo osservando nella Provincia di Piacenza in relazione ai temi e ai problemi della logistica, si collocano all'intersezione tra ciò che può essere fatto e ciò che dovrebbe essere fatto.** Pertanto, costituiscono un processo complesso, in continua evoluzione, influenzato da fattori culturali, socioeconomici e territoriali.

L'**innovazione** nelle politiche pubbliche riguarda proprio la trasformazione di tali processi per soddisfare esigenze emergenti o conseguire risultati diversi.

Molti processi di **innovazione** si fondano su metodologie di design, mentre le politiche pubbliche seguono metodologie cicliche consolidate. Questi approcci non sono incompatibili, ma operano su logiche differenti: la policy è vincolata da norme e responsabilità formali, **l'innovazione esplora possibilità meno strutturate e più aperte all'incertezza.** Strumenti orientati al design e ai servizi richiedono quindi adattamenti significativi per essere integrati efficacemente in contesti di policy.

Negli ultimi decenni, nei contesti europei e nordamericani, le riforme del **New Public Management** hanno introdotto un orientamento più aziendale nella gestione delle amministrazioni, con enfasi su efficienza, *value for money* (per ottimizzare il rapporto tra costi, qualità e risultati), modelli privatistici di ritorno sugli investimenti e una visione dei cittadini come "clienti".

Più recentemente, **la crescente difficoltà dell'azione pubblica di fronte all'incertezza, alla complessità dei problemi di policy e agli esiti inattesi** ha prodotto nuovi orientamenti degli



approcci. Si sono affermate tendenze quali gli approcci basati sugli esiti (*outcomes-based*) o le innovazioni guidate da missioni (*mission-oriented innovation*).

Per tali ragioni sembra poco utile suggerire un “**modello**” di governance da replicare. Sembra più efficace definire punti di partenza e opzioni per **migliorare la capacità di definizione di policy della Provincia di Piacenza nel campo dell’innovazione dei territori della logistica.**

Secondo l’**OPSI**, l’Osservatorio per l’Innovazione del Settore Pubblico dell’OCSE (<https://oecd-opsi.org/>), per le amministrazioni e gli organismi che si occupano principalmente di politiche pubbliche, l’adozione di **toolkit specifici per le politiche pubbliche** può costituire un punto di partenza più appropriato rispetto ai modelli generali per l’innovazione. In **particolare, la Dichiarazione dell’OCSE sull’innovazione nel settore pubblico del 2019** è uno strumento giuridico fondato su cinque principi e azioni correlate che i governi o le organizzazioni pubbliche possono impiegare per informare e migliorare l’innovazione.

La Provincia di Piacenza ospita un sistema logistico altamente dinamico e strategico, caratterizzato dalla presenza di più poli – in particolare Castel San Giovanni, Le Mose-Piacenza, Fiorenzuola – e da una domanda di coordinamento crescente tra enti pubblici, operatori privati e comunità locali.

Le **sfide principali** riguardano la sostenibilità ambientale, l’incremento del traffico veicolare, un uso attento del suolo con un controllo della sua impermeabilizzazione, l’attrattività territoriale e la convivenza con i tessuti urbani e rurali con una gestione lungimirante delle interferenze che si generano tra la logistica e le altre funzioni di un territorio, come l’abitare, la produzione agricola, il commercio, ecc..

In questo contesto, i cinque principi dell’**OECD Declaration on Public Sector Innovation** (2019) costituiscono una cornice metodologica valida per sperimentare la definizione di un modello di governance e di gestione innovativo, collaborativo e capace di affrontare la complessità del sistema logistico provinciale.

Applicazione dei cinque principi OCSE al contesto logistico provinciale

1. Promuovere e rafforzare l’innovazione nel settore pubblico

Rilevanza per la Provincia di Piacenza

La gestione dei poli logistici richiede soluzioni integrate su energia, mobilità, ambiente, digitalizzazione e pianificazione territoriale. Il principio OCSE invita le amministrazioni a:

- adottare strumenti innovativi (microgrid, piattaforme di monitoraggio ambientale);
- valorizzare pratiche già in atto nei diversi poli;



- costruire coordinamento interistituzionale stabile (Provincia-Comuni-Regione-stakeholder).

Beneficio atteso

Evita la frammentazione decisionale, migliora l'efficacia della governance e abilita politiche più coerenti per l'intero sistema logistico.

2. Favorire e abilitare l'innovazione tra i dipendenti pubblici***Rilevanza per la Provincia di Piacenza e per le amministrazioni comunali***

La logistica contemporanea richiede nuove competenze tecniche (energia, digitale, sostenibilità, regolazione). Applicare questo principio significa:

- aggiornare competenze interne e strumenti operativi;
- facilitare collaborazione tra diverse aree amministrative (ambiente, pianificazione, sviluppo economico);
- aprire alla sperimentazione di policy, normativa e organizzativa.

Beneficio atteso

Un'amministrazione più agile, capace di rispondere rapidamente a problemi emergenti e di gestire il settore logistico in modo anticipatorio.

3. Coltivare nuove partnership e coinvolgere voci diverse***Rilevanza per la Provincia di Piacenza***

I poli logistici coinvolgono una pluralità di soggetti: operatori privati, associazioni sindacali, gestori infrastrutturali, cittadini, ambientalisti, amministrazioni comunali. Il principio OCSE incoraggia:

- tavoli di governance tematici, ma permanenti;
- coinvolgimento strutturato delle comunità locali, dei comitati, dei sindacati, oltre alle imprese;
- partnership pubblico-private e scambi interregionali;
- ascolto di "segnali deboli" (tensioni sociali, fragilità ambientali, congestione, nuove tecnologie).

Beneficio atteso



Decisioni più solide e legittimate, riduzione della conflittualità e maggiore capacità di cogliere opportunità emergenti.

4. Sostenere esplorazione, iterazione e sperimentazione

Rilevanza per la Provincia di Piacenza

La logistica cambia rapidamente: automazione, intermodalità, sostenibilità energetica.

Applicare questo principio consente di:

- testare **progetti pilota prima** della piena implementazione (microgrid, mitigazioni ambientali);
- adottare approcci adattivi nella regolazione delle attività logistiche;
- misurare gli impatti e correggere la rotta.

Beneficio atteso

Riduce i rischi delle decisioni, migliora la qualità delle politiche e permette un adattamento continuo in un settore in evoluzione.

5. Diffondere apprendimenti e condividere buone pratiche

Rilevanza per la Provincia di Piacenza

Il territorio dispone già di esperienze significative nei poli esistenti. Il principio OCSE supporta:

- costruzione di un **repository comune** di pratiche, dati e soluzioni;
- apprendimento intercomunale (comuni più esperti supportano quelli meno esposti);
- confronto con territori europei avanzati (Venlo, Park 20|20);
- sviluppo di sistemi di monitoraggio e valutazione.

Beneficio atteso

Una governance capace di evolvere nel tempo, migliorare costantemente e offrire servizi più efficienti e sostenibili.

Vantaggi complessivi per un modello di governance della logistica

Applicare i cinque principi OCSE consentirebbe alla Provincia di Piacenza di:



- superare la frammentazione amministrativa e delle politiche, costruendo politiche integrate e una visione di area vasta;
- migliorare la sostenibilità ambientale, energetica e sociale dei poli;
- attrarre investimenti e operatori logistici di qualità, grazie a un contesto governato e innovativo;
- integrare pianificazione urbanistica e gestione operativa;
- aumentare la trasparenza e il coinvolgimento della cittadinanza;
- abilitare politiche basate su dati e sperimentazioni controllate.

Conclusioni

I cinque principi OCSE non rappresentano soltanto un riferimento teorico, ma anche un quadro operativo concreto per guidare la Provincia di Piacenza verso un modello di governance dei territori della logistica più cooperativo e sostenibile. La loro adozione consentirebbe di affrontare le attuali sfide territoriali con un approccio sistemico e orientato all'innovazione, mettendo il territorio in condizione di competere con le migliori esperienze europee.