



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**

INDICAZIONI PER LA GESTIONE DI EVENTUALI NUOVI INSEDIAMENTI LOGISTICI

A cura di LEL - Laboratorio di Economia Locale dell'Università Cattolica del Sacro Cuore di Piacenza, Politecnico di Milano - Polo di Piacenza e DASTU - Dipartimento di Architettura e Studi Urbani, Nomisma SpA, Fondazione ITL – Istituto sui trasporti e la logistica, Consorzio Poliedra – Politecnico di Milano

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)*



Lo sviluppo della logistica sul territorio richiede una crescente capacità selettiva nelle politiche di localizzazione e nei processi autorizzativi. La forte eterogeneità del settore – che comprende attività con livelli molto diversi di valore aggiunto, intensità occupazionale e impatto territoriale – rende infatti necessario orientare l’insediamento degli operatori verso modelli più coerenti con gli obiettivi di sostenibilità economica, ambientale e sociale del territorio.

Quadro strategico e normativo del PTAV

Nell’ambito delle funzioni di pianificazione strategica di area vasta attribuite alle Province dalla legge regionale E-R n. 24/2017, l’Amministrazione provinciale è chiamata a svolgere un ruolo di indirizzo e coordinamento delle trasformazioni territoriali, attraverso la definizione di criteri, orientamenti e visioni strategiche per la localizzazione e la qualificazione degli insediamenti di rilievo sovracomunale, inclusi quelli del settore logistico.

In questo quadro, il Piano Territoriale di Area Vasta (PTAV) rappresenta lo strumento attraverso cui si esprime tale funzione di governo territoriale, configurandosi come riferimento unitario per l’orientamento delle scelte urbanistiche comunali e per la costruzione di politiche di sviluppo coerenti a scala provinciale. Esso contribuisce a garantire coerenza tra le trasformazioni locali e gli obiettivi strategici di area vasta, promuovendo un approccio integrato alla gestione del territorio.

In particolare, l’Art. 20 disciplina le modalità di localizzazione e realizzazione degli insediamenti logistici di rilievo sovracomunale, individuando nei Poli Produttivi di Sviluppo Territoriale (PPST) gli ambiti prioritari di concentrazione e subordinando l’ammissibilità degli interventi alla verifica della compatibilità infrastrutturale, alla gestione degli impatti sulla mobilità e all’adozione di misure di mitigazione e compensazione.

Tale impianto normativo si inserisce in una visione strategica più ampia delineata dal PTAV, in particolare nell’ambito dell’Obiettivo Generale 2 – “Terra dell’innovazione, vivibile e attrattiva” – che individua nel corridoio insediativo della via Emilia il contesto prioritario per l’evoluzione del sistema produttivo e logistico verso modelli maggiormente sostenibili, innovativi e integrati.

Al PTAV dunque è affidato il compito di costruire la cornice strategica di riferimento per tutti gli attori pubblici e privati in ordine agli usi ed alle trasformazioni del territorio provinciale che hanno natura o rilevanza sovralocale, proponendo una visione del futuro che tenga insieme la dimensione sociale, economica ed ambientale.

Come si afferma all’art. 1 della legge regionale n. 24/2017, il governo del territorio è esercitato, fra gli altri, dai soggetti di area vasta perseguendo la sostenibilità, l’equità e la competitività del sistema sociale ed economico ed il soddisfacimento dei diritti fondamentali



delle attuali e delle future generazioni inerenti, in particolare, alla salute, all'abitazione ed al lavoro, e nel rispetto dei seguenti obiettivi:

- contenere il consumo di suolo quale bene comune e risorsa non rinnovabile;
- favorire la rigenerazione dei territori urbanizzati e la qualità urbana ed edilizia;
- tutelare e valorizzare il territorio nelle sue caratteristiche ambientali e paesaggistiche favorevoli al benessere umano;
- tutelare e valorizzare i territori agricoli e le relative capacità produttive agroalimentari;
- contribuire alla tutela e valorizzazione degli elementi storici e culturali del territorio regionale;
- promuovere le condizioni di attrattività del sistema regionale e dei sistemi locali, promuovere maggiori livelli di conoscenza del territorio e del patrimonio edilizio esistente.

Linee guida per la selezione degli insediamenti logistici

Sulla base di tali premesse, dall'analisi svolta e dalle evidenze emerse nel confronto con gli stakeholder si ricavano alcune **indicazioni di policy utili a orientare la selezione degli operatori e dei segmenti della filiera logistica**.

1. Privilegiare segmenti della filiera a maggiore valore aggiunto

In sede di pianificazione territoriale e valutazione dei progetti, può risultare opportuno favorire operatori che integrano le funzioni logistiche con attività a maggiore contenuto di servizio o trasformazione – quali logistica avanzata, servizi di distribuzione qualificati, lavorazioni leggere e gestione di piattaforme integrate – rispetto a modelli basati prevalentemente su movimentazione e stoccaggio a basso valore aggiunto. Questo può contribuire a un'evoluzione qualitativa della filiera in coerenza con gli obiettivi del PTAV.

2. Favorire operatori con strategie di investimento di medio-lungo periodo

La crescente presenza di attori finanziari nella proprietà degli asset logistici introduce dinamiche che non sempre coincidono con gli interessi territoriali di lungo periodo. In questo contesto, può risultare opportuno valutare non solo la solidità economico-finanziaria degli operatori, ma anche la loro natura industriale e la propensione a sviluppare relazioni stabili con il territorio. Particolare attenzione può essere posta alle modalità di gestione degli immobili lungo il loro ciclo di vita, inclusa la fase di eventuale dismissione. La presenza di un piano che preveda strategie di riuso o riconversione degli edifici, nonché modalità di smaltimento sicuro dei materiali, può costituire un elemento qualificante nella valutazione complessiva dell'insediamento.

3. Valutare la qualità occupazionale degli insediamenti proposti

La selezione degli operatori può tenere conto non solo dei volumi di investimento previsti, ma anche della qualità dell'occupazione generata. Tra gli elementi rilevanti rientrano la stabilità



dei rapporti di lavoro, il rispetto dei contratti collettivi di riferimento, la presenza di percorsi di formazione e qualificazione professionale e il grado di integrazione con il sistema formativo territoriale. Tali aspetti contribuiscono a rafforzare l'impatto positivo degli insediamenti sul contesto socio-economico locale.

4. Considerare l'impatto infrastrutturale e la coerenza con il sistema dei trasporti

Gli insediamenti logistici presentano effetti differenziati sulla rete della mobilità locale. In fase di valutazione delle proposte può risultare opportuno privilegiare operatori che ricorrono all'intermodalità o si collocano in prossimità di infrastrutture adeguate, anche attraverso analisi preventive dei flussi di traffico e dell'accessibilità territoriale.

5. Privilegiare insediamenti logistici in terreni brownfield

Privilegiare le nuove localizzazioni in terreni brownfield piuttosto che greenfield e la riconversione di immobili industriali dismessi ad attività logistiche. In questa prospettiva, può essere utile accompagnare tali interventi con strumenti di incentivazione e semplificazione procedurale, nonché con attività di mappatura e valorizzazione delle aree dismesse disponibili. La rigenerazione di siti esistenti può inoltre contribuire alla riqualificazione di ambiti produttivi in declino, riducendo al contempo la frammentazione territoriale e i costi infrastrutturali associati a nuove urbanizzazioni.

6. Promuovere lo sviluppo verticale e la mitigazione degli impatti paesaggistici

Promuovere, laddove praticabile dal punto di vista della specificità dell'attività logistica, lo sviluppo verticale dei nuovi insediamenti al fine di ridurre il consumo di suolo, ponendo la dovuta attenzione a eventuali implicazioni di natura paesaggistica. In questo quadro, può risultare opportuno prevedere criteri progettuali che favoriscano l'integrazione paesaggistica degli edifici (es. mitigazioni visive, fasce verdi, soluzioni architettoniche compatibili con il contesto) e una valutazione preventiva degli impatti cumulativi sul territorio. L'adozione di standard progettuali condivisi può contribuire a rendere tali interventi maggiormente compatibili con i contesti urbani e periurbani.

7. Integrare criteri ambientali nella valutazione dei nuovi insediamenti

Gli stakeholder evidenziano come i poli logistici possano svolgere un ruolo attivo nel supporto alla transizione energetica, anche attraverso la valorizzazione delle loro caratteristiche edilizie e localizzative. In questa prospettiva, la selezione degli operatori può integrare criteri ambientali volti a promuovere elevate prestazioni energetiche degli edifici, l'utilizzo delle coperture per la produzione di energia da fonti rinnovabili e l'adozione di soluzioni per una gestione più sostenibile dei flussi di trasporto.

Ulteriori elementi di valutazione possono riguardare l'impiego di tecnologie per l'efficienza energetica, la riduzione delle emissioni climalteranti e l'adozione di pratiche operative orientate alla sostenibilità lungo l'intero ciclo di attività logistica.



8. Promuovere retrofitting del patrimonio esistente

Promuovere interventi di retrofitting del patrimonio esistente per favorire la sostenibilità energetica degli edifici già esistenti. In particolare, possono essere incentivati interventi di efficientamento energetico, installazione di impianti da fonti rinnovabili, miglioramento delle prestazioni ambientali e adeguamento tecnologico degli immobili logistici esistenti. Tali interventi consentono di ridurre l'impatto ambientale complessivo del comparto e di prolungare il ciclo di vita degli asset, limitando la necessità di nuove edificazioni.

9. Rafforzare la trasparenza e la comparabilità delle proposte di insediamento attraverso processi partecipativi

La condivisione delle proposte di insediamento, mediante strumenti di consultazione pubblica e tavoli interistituzionali, rende più trasparenti i processi decisionali e consente una comparazione più strutturata tra progetti, supportando le amministrazioni locali nella gestione di negoziazioni complesse con operatori di scala nazionale e internazionale.

10. Costruire una cultura territoriale della logistica responsabile

Può essere opportuno promuovere l'introduzione di una Carta per la Logistica Etica a scala territoriale¹, elaborata nell'ambito di un tavolo tematico partecipato da Pubblica Amministrazione, imprese e parti sociali. La Carta può costituire uno standard condiviso, seppur volontario, in materia di qualità del lavoro, sicurezza, sostenibilità ambientale e responsabilità sociale, in coerenza con gli obiettivi del PTAV.

¹ Assumendo eventualmente come riferimento l'esperienza della [Carta Metropolitana per la Logistica Etica](https://www.cittametropolitana.bo.it/impresecarta_metropolitana_logistica_etica) di Bologna. La Carta si compone di sei capitoli tematici: Sicurezza sul lavoro; Qualità del lavoro e catena degli appalti; Formazione preventiva e continua; Coesione sociale e integrazione territoriale; Innovazione, digitalizzazione e sostenibilità ambientale; Nuovi investimenti in logistica.
https://www.cittametropolitana.bo.it/impresecarta_metropolitana_logistica_etica