

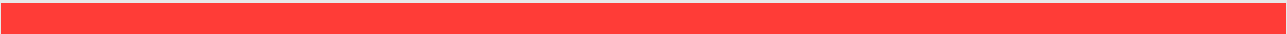


Provincia
di Piacenza

**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**

**RAPPORTI CON L'ECONOMIA, LA SOCIETÀ,
L'AMBIENTE E IL TERRITORIO E INDICAZIONI DI
POLICY PER GLI ENTI LOCALI**

A cura di Nomisma SpA



Provincia di Piacenza

Presidente

Monica Patelli

Responsabile del progetto

Vittorio Silva

Staff

Giovanna Baiguera, Rosella Caldini, Antonio Colnaghi, Sara Ferrari, Barbara Leoni, Vincenza Ruocco, Valeria Toscani

Contributi specialistici esterni

Consorzio Poliedra - Politecnico di Milano

Silvia Arcari, Alessandra Cappiello, Selene Cremonesi, Alessandro Luè, Silvia Pezzoli, Cristina Ragazzi, Claudia Romelli, Silvia Vaghi

Fondazione ITL – Istituto sui trasporti e la logistica

*Andrea Bardi, Antonio Dallara, Daniela Mignani
con Luca Cannava e Sara Perotti (Politecnico di Milano)*

Nomisma SpA

Giulia Bassani, Cristina Bernini, Francesco Capobianco, Johnny Marzialetti, Chiara Pelizzoni, Paola Piccioni, Eleonora Spina, Elisabetta Tarroni

Politecnico di Milano - Polo territoriale di Piacenza > DASTU - Dipartimento di Architettura e Studi Urbani

Simonetta Armondi, Stefano Di Vita, Beatrice Mosso, Silvia Ronchi, Samuele Silvestri

Università Cattolica del Sacro Cuore > LEL - Laboratorio di Economia Locale di Piacenza

*Barbara Barabaschi, Enrico Ciciotti, Paolo Rizzi, Lorenzo Turci
con Giuseppe Gambazza (Università degli Studi di Milano Statale)*

INDICE

PREMESSA | PERCHÉ UNO STUDIO SULLA LOGISTICA NELLA PROVINCIA DI PIACENZA 4

ATTIVITÀ OGGETTO DELL'INCARICO..... 5

1. ANALISI DEL CONTESTO GENERALE – REPORT SULLE DINAMICHE MACROECONOMICHE 7

1.1 Congiuntura economica internazionale e prospettive8

1.2 Il contesto italiano 17

1.2 Frammentazione produttiva, risorse critiche e logistica globale: le dinamiche strategiche in gioco24

1.3 Effetti della pressione geopolitica nei contesti territoriali locali30

2. ANALISI DEI POLI LOGISTICI – REPORT SUGLI ASPETTI IMMOBILIARI 34

2.1 Evoluzione e nuove tendenze del mercato immobiliare della logistica nel contesto europeo.....34

2.2 Mercato immobiliare della logistica in Italia46

2.3 Sintesi delle dinamiche in atto nel contesto europeo applicabili e predittive per il mercato italiano.....52

2.4 Audit territoriale dei poli logistici in Provincia di Piacenza: la gestione degli immobili logistici55

3. STIMA DEGLI EFFETTI DI ATTIVAZIONE DIRETTA E INDIRETTA SULL'ECONOMIA PIACENTINA (ANALISI INPUT-OUTPUT) 56

3.1 L'impatto economico e occupazionale del settore della Contract Logistics in provincia di Piacenza.....56

3.1.1. I dati economici del settore della Contract Logistics 57

3.1.2. I risultati dell'analisi di impatto del settore della Contract Logistics della Provincia di Piacenza..... 59

3.2 L'impatto economico e occupazionale della costruzione dei poli logistici della provincia di Piacenza.....69

3.2.1. Il sistema logistico piacentino: stima dei costi di costruzione dei poli logistici69

3.2.2. L'impatto economico dell'investimento..... 70

3.2.3. L'impatto occupazionale dell'investimento..... 73

4. STIMA DELL'IMPATTO SULLA DINAMICA DEMOGRAFICA 85

4.1 Dinamiche demografiche e migratorie dai primi anni 2000.....85

4.2 Dinamiche demografiche nei poli logistici in provincia di Piacenza94

4.3 Previsioni demografiche al 2035 e 2050 a Piacenza e nei poli logistici..... 110



5. RICOSTRUZIONE DELLE STRATEGIE IN CORSO DI ATTUAZIONE DA PARTE DEI PRINCIPALI PLAYER LOGISTICI PRESENTI A PIACENZA E DEL RUOLO GIOCATO AL LORO INTERNO DAI SITI PIACENTINI [A CURA DI NOMISMA, FONDAZIONE ITL/POLITECNICO DI MILANO POLO DI PIACENZA]	121
5.1 Introduzione	121
5.1.1 Nota metodologica	121
5.1.2 Aziende intervistate	123
5.2 Contesto aziendale: i poli logistici piacentini [a cura di Fondazione ITL] ..	125
5.3 Caratterizzazione e posizionamento strategico dei siti logistici piacentini [a cura di Fondazione ITL]	126
5.3.1 Attività principali svolte nei siti logistici piacentini	128
5.3.2 Gruppi societari di appartenenza.....	129
5.3.3 Flussi di merci e di mezzi in & out	129
5.4 Aspetti occupazionali [a cura di Fondazione ITL].....	130
5.4.1 Addetti diretti ed indiretti degli operatori intervistati	130
5.4.2 CCNL adottati con i lavoratori diretti dagli operatori intervistati	131
5.4.3 Tipologie di contratti di assunzione.....	132
5.4.4 Lavoratori diretti per genere	133
5.4.5 Lavoratori diretti per fascia di età	134
5.4.6 Lavoratori diretti per nazionalità	136
5.5 La gestione immobiliare dei siti piacentini [a cura di Nomisma e Politecnico di Milano Polo di Piacenza].....	141
5.5.1 Tendenze emergenti del mercato immobiliare della logistica a Piacenza [a cura di Nomisma].....	141
5.5.2 Prospettive e investimenti futuri [a cura di Politecnico di Milano Polo di Piacenza]	143
5.5.3 Analisi SWOT – mercato immobiliare della logistica piacentina: indagine rivolta agli operatori [a cura di Nomisma]	145
5.6 Sostenibilità dei siti logistici piacentini [a cura di Nomisma e Politecnico di Milano Polo di Piacenza].....	148
5.6.1 Il rapporto delle imprese insediate con le parti sociali [a cura di Nomisma] ...	148
5.6.2 Approccio dei player insediati nei poli logistici piacentini in tema ESG [a cura di Nomisma].....	149
5.6.3 Soluzioni implementate all’interno dei siti logistici piacentini per ridurre l’impatto ambientale [a cura di Politecnico di Milano Polo di Piacenza]	151
5.6.4 Analisi SWOT: sostenibilità ESG dei siti logistici [a cura di Nomisma]	154
5.7 Livello di digitalizzazione ed automazione [a cura di Politecnico di Milano Polo di Piacenza].....	157



6. IDENTIFICAZIONE DELLE ESIGENZE DEL TERRITORIO IN UN’OTTICA MULTISTAKEHOLDER [A CURA DI NOMISMA E FONDAZIONE ITL]	160
6.1 Sintesi strategica dei temi emersi in ottica multistakeholder	160
6.2 Stakeholder consultation e analisi SWOT delle evidenze raccolte per tipologia di interlocutore e ambito tematico	163
6.2.1 Fase di ascolto: Sindaci del territorio	163
6.2.2 Fase di ascolto: Organizzazioni sindacali	169
6.2.3 Fase di ascolto Multi-stakeholder	171
7. INDICAZIONI PER LA GESTIONE DI EVENTUALI NUOVI INSEDIAMENTI [A CURA DI NOMISMA, FONDAZIONE ITL/POLITECNICO DI MILANO POLO DI PIACENZA E UNIVERSITÀ CATTOLICA-LEL]	180
6.2 Quadro strategico e normativo del PTAV	180
6.3 Linee guida per la selezione degli insediamenti logistici	181



PREMESSA | PERCHÉ UNO STUDIO SULLA LOGISTICA NELLA PROVINCIA DI PIACENZA

Negli ultimi decenni la crescita degli insediamenti logistici ha rappresentato uno dei fenomeni più significativi nell'evoluzione del sistema economico e territoriale di Piacenza. La posizione geografica baricentrica, unita alla dotazione infrastrutturale, ha reso l'area un punto di naturale attrazione per lo sviluppo di poli logistici di rilievo.

La recente approvazione del PTAV conferma la rilevanza strategica del comparto, inserendo specifiche indicazioni per l'orientamento delle future traiettorie di sviluppo. In particolare, il Piano richiama la necessità di contenere l'espansione di nuove attività logistiche al di fuori dei poli già consolidati, privilegiando insediamenti localizzati in aree dotate di adeguate connessioni ferroviarie e autostradali e subordinando ogni intervento all'adozione di misure di sostenibilità ambientale, sociale e territoriale.

Parallelamente, viene posta attenzione alla creazione di sistemi di governance strategica, capaci di rafforzare gli obiettivi di riduzione del trasporto merci su gomma e di garantire standard più elevati in termini di condizioni di lavoro e sicurezza.

In questo quadro, diventa fondamentale per l'Amministrazione Provinciale di Piacenza disporre di un'analisi aggiornata e approfondita che consenta di misurare il peso della contract logistics sul territorio provinciale, valutarne le esternalità – sia positive che negative – e delinearne le possibili traiettorie evolutive.

L'obiettivo è fornire un quadro conoscitivo solido su cui impostare scelte di policy e linee di azione efficaci, sia per migliorare la gestione degli insediamenti esistenti sia per governare l'eventuale sviluppo di nuove polarità logistiche.

Il presente studio – unitamente al contributo del Politecnico di Milano, dell'Università Cattolica di Piacenza e della Fondazione ITL Emilia-Romagna – ha l'obiettivo di offrire tale strumento di analisi e supporto decisionale.



ATTIVITÀ OGGETTO DELL'INCARICO

Di seguito si riepilogano le attività concordate fra Nomisma e la Provincia di Piacenza.

- Costruire un quadro conoscitivo aggiornato e dettagliato della contract logistics nel territorio provinciale

Attività	Descrizione
1. Analisi del contesto generale	Delineare il quadro delle dinamiche macroeconomiche in atto, specie alla luce dell'attuale scenario internazionale caratterizzato da forti tensioni geopolitiche, con particolare riferimento agli impatti che tali tensioni hanno avuto sulle dinamiche dei costi di trasporto e più in generale sulle catene di approvvigionamento (distribuzione delle merci, gestione del magazzino, tempi di consegna...);
2. Analisi dei poli logistici	Focus sugli aspetti immobiliari mediante analisi sul campo e utilizzo della banca dati Nomisma: dimensione del mercato degli investimenti negli ultimi 5 anni, caratteristiche degli immobili realizzati, profilo dei componenti della filiera dell'immobiliare logistico piacentino, forme di utilizzo degli immobili (tipologia di azienda della filiera, forma di godimento dell'immobile, tipologia di provider logistico), performance di mercato, tendenze emergenti e ricadute sul territorio piacentino

- Effettuare una valutazione integrata delle esternalità positive e negative indotte dal comparto

Attività	Descrizione
3. Stima degli effetti di attivazione diretta ed indiretta sull'economia piacentina	Mappatura, attraverso intervista degli operatori economici, delle reti e rapporti economici, commerciali e imprenditoriali con il territorio; stima, attraverso tecniche statistiche, degli effetti di attivazione.
4. Stima dell'impatto sulla dinamica demografica	Stima dell'incidenza, a partire dall'inizio del nuovo millennio, sui flussi migratori della provincia, e quindi su dinamica e struttura della popolazione rispetto ai trends precedenti (incremento demografico, ringiovanimento, offerta di lavoro, ecc).



- Delineare gli scenari evolutivi del comparto nella nostra provincia, in una prospettiva di medio lungo termine, alla luce dei trends settoriali e generali (incluse le evoluzioni che si prospettano nel sistema dei trasporti) e delle strategie ipotizzabili per i player presenti a Piacenza

Attività	Descrizione
5. Ricostruzione delle strategie in corso di attuazione da parte dei principali player logistici presenti a Piacenza e del ruolo giocato al loro interno dai siti piacentini <i>(Attività da svolgere con altro soggetto indicato dalla committenza)</i>	Realizzazione di interviste presso i referenti dei gruppi che controllano gli insediamenti piacentini. Realizzazione di un'analisi swot per il sistema logistico piacentino
6. Identificazione delle esigenze del territorio in un'ottica multi-stakeholder <i>(Attività da svolgere con gli altri soggetti incaricati della ricerca)</i>	Realizzazione interviste e di focus group con i portatori di interessi

- Definire, sulla base della strategia e degli obiettivi del PTAV, linee di azione e policy per il miglioramento della situazione attuale e per la gestione di eventuali nuovi insediamenti

Attività	Descrizione
7. Individuazione di indicazioni per la gestione di eventuali nuovi insediamenti <i>(Attività da svolgere con altro soggetto indicato dalla committenza)</i>	Individuazione di indicazioni per la selezione della tipologia di operatori e dei segmenti della filiera logistica da privilegiare rispetto a eventuali nuovi insediamenti

- Comunicazione e disseminazione dei risultati

Attività	Descrizione
8. Presentazione dei risultati <i>(Attività da svolgere con gli altri soggetti incaricati della ricerca)</i>	Realizzazione di due focus group con stakeholder ed Enti Locali un incontro pubblico di presentazione



1. ANALISI DEL CONTESTO GENERALE – REPORT SULLE DINAMICHE MACROECONOMICHE

Lo scenario macroeconomico: la sintesi

Il quadro macroeconomico a inizio 2026 appare più ordinato rispetto agli anni della forte volatilità, ma la stabilità resta fragile e fortemente condizionata dal contesto geopolitico. La crescita globale prosegue a ritmi moderati, con economie avanzate che mostrano segnali di rallentamento strutturale e aree emergenti che continuano a sostenere l'espansione, in particolare lungo le direttrici asiatiche.

Nel corso del 2025 si era progressivamente consolidata una fase di normalizzazione. L'inflazione era rientrata su livelli più gestibili, i tassi di interesse avevano iniziato a stabilizzarsi e i rincari dei prezzi energetici si erano attenuati, contribuendo a ricostruire un clima di maggiore fiducia tra imprese e famiglie. Questo equilibrio si è però rivelato instabile e in parte illusorio. Le recenti tensioni nel Golfo Persico hanno riportato al centro dello scenario economico globale il tema della sicurezza energetica e della vulnerabilità delle principali rotte di approvvigionamento, evidenziando come shock localizzati possano rapidamente trasmettersi all'intero sistema economico.

In questo contesto, i mercati finanziari hanno iniziato a riflettere un aumento dell'incertezza. La volatilità è tornata a crescere e si è rafforzata la domanda di asset rifugio, segnalando un deterioramento delle aspettative e una maggiore attenzione al rischio di eventi improvvisi. Dopo una lunga fase di resilienza, anche i mercati azionari mostrano segnali di maggiore sensibilità al quadro geopolitico e alle dinamiche energetiche.

Le politiche monetarie si muovono oggi in un contesto meno lineare rispetto al recente passato. BCE e Federal Reserve hanno entrambe avviato una fase di riduzione dei tassi, ma con tempi e motivazioni differenti. L'istituto europeo procede in modo graduale, coerentemente con una domanda interna ancora debole, mentre la banca centrale americana ha adottato un approccio più incerto, anche alla luce di pressioni politiche e segnali contrastanti provenienti dall'economia statunitense. Questa divergenza contribuisce ad alimentare cautela nei mercati e rende più complessa la lettura dello scenario.

Per l'Italia, il quadro si presenta articolato. La crescita resta moderata ma positiva e trova sostegno in un mercato del lavoro in rafforzamento e in una domanda interna che mostra segnali di recupero. Allo stesso tempo, la forte dipendenza energetica e l'elevata esposizione



alle dinamiche del commercio internazionale rendono il sistema economico particolarmente sensibile agli shock esterni, soprattutto in una fase di riorganizzazione delle catene globali del valore.

Nel complesso, l'economia italiana si colloca in una fase di equilibrio delicato. Mostra una buona capacità di tenuta, ma fatica a esprimere una dinamica di crescita più sostenuta, rimanendo esposta a un contesto internazionale ancora incerto e in rapido mutamento.

1.1 Congiuntura economica internazionale e prospettive

Nei primi mesi del 2026 si registra un improvviso riacutizzarsi delle tensioni sui mercati energetici. L'escalation militare in Medio Oriente, innescata dai raid congiunti di Stati Uniti e Israele contro obiettivi in Iran, ha riportato in primo piano il rischio geopolitico globale, con effetti immediati sulle quotazioni di petrolio e gas. Le reazioni di Teheran, inclusi attacchi con droni tuttora in corso, contribuiscono a mantenere elevato il livello di instabilità, incidendo in misura più diretta sui mercati energetici rispetto a quelli azionari.

Dopo una fase di relativa stabilità, la volatilità nel comparto energetico torna dunque a rappresentare un elemento centrale dello scenario macroeconomico, riaprendo interrogativi circa l'evoluzione dei prezzi e le prospettive di crescita.

Il 2025 aveva delineato un contesto solo apparentemente più solido, caratterizzato da un progressivo rientro dell'inflazione, condizioni finanziarie meno restrittive, un mercato del lavoro resiliente e una stabilizzazione dei prezzi delle materie prime. Tale equilibrio si è tuttavia rivelato fragile, già messo sotto pressione dalle tensioni commerciali legate ai dazi statunitensi che, pur con effetti diretti inferiori alle attese, hanno contribuito a deteriorare le aspettative degli operatori e a rallentare le decisioni di investimento nel medio periodo.

In questo quadro, il ritorno del rischio energetico non si configura unicamente come uno shock congiunturale, ma come un ulteriore fattore di pressione su un sistema globale strutturalmente esposto a variabili esogene e particolarmente sensibile alle dinamiche geopolitiche.

A ciò si aggiunge il perdurante confronto tra Stati Uniti e Cina, che ha orientato i flussi di investimento verso beni rifugio, in particolare l'oro, il cui prezzo ha superato la soglia dei 4.000 dollari, raggiungendo successivamente un picco di 5.300 dollari all'inizio di marzo.

La crescita economica mondiale si mantiene da tre anni su livelli leggermente superiori al 3%. Il 2025 si è chiuso con un incremento del 3,3% e le stime del Fondo Monetario Internazionale indicano valori analoghi anche per il 2026 e il 2027. Tuttavia, si osserva una diversa composizione del contributo delle principali economie: la Cina conferma un ritmo di crescita pari al 5%, gli Stati Uniti rallentano al 2,1%, mentre il Giappone evidenzia un



recupero fino all'1,1%. L'Area euro mostra un graduale miglioramento, attestandosi all'1,4%. Le criticità della Germania risultano in lieve attenuazione, ma il quadro complessivo resta debole: una crescita dello 0,2% dopo una contrazione dello 0,5% non configura una ripresa strutturale. In tale contesto, l'Italia registra per il quinto anno consecutivo un tasso di crescita superiore a quello tedesco.

L'inflazione nelle principali economie si colloca complessivamente al di sotto dei livelli obiettivo, con l'eccezione degli Stati Uniti, dove si attesta al 2,4%.

Tabella 1.1 - PIL e previsioni di crescita (variazioni % annue)

	2021	2022	2023	2024	Previsioni FMI - Gennaio 2026		
					2025	2026	2027
Mondo	6,6	3,6	3,5	3,3	3,3	3,3	3,2
Stati Uniti	6,1	2,5	2,9	2,8	2,1	2,4	2,0
Cina	8,6	3,1	5,4	5,0	5,0	4,5	4,0
Giappone	2,7	0,9	1,5	0,1	1,1	0,7	0,6
Area Euro	6,3	3,5	0,4	0,9	1,4	1,3	1,4
- <i>Italia</i>	8,9	4,8	0,7	0,7	0,5	0,7	0,7
- <i>Germania</i>	3,7	1,4	-0,3	-0,5	0,2	1,1	1,5
- <i>Francia</i>	6,8	2,6	0,9	1,1	0,8	1,0	1,2
Regno Unito	8,6	4,8	0,4	1,1	1,4	1,3	1,5

Fonte: elaborazioni Nomisma su dati OECD e IMF (World Economic Forum, Gennaio 2026)

L'impatto dei conflitti geopolitici sui mercati energetici e sui costi logistici

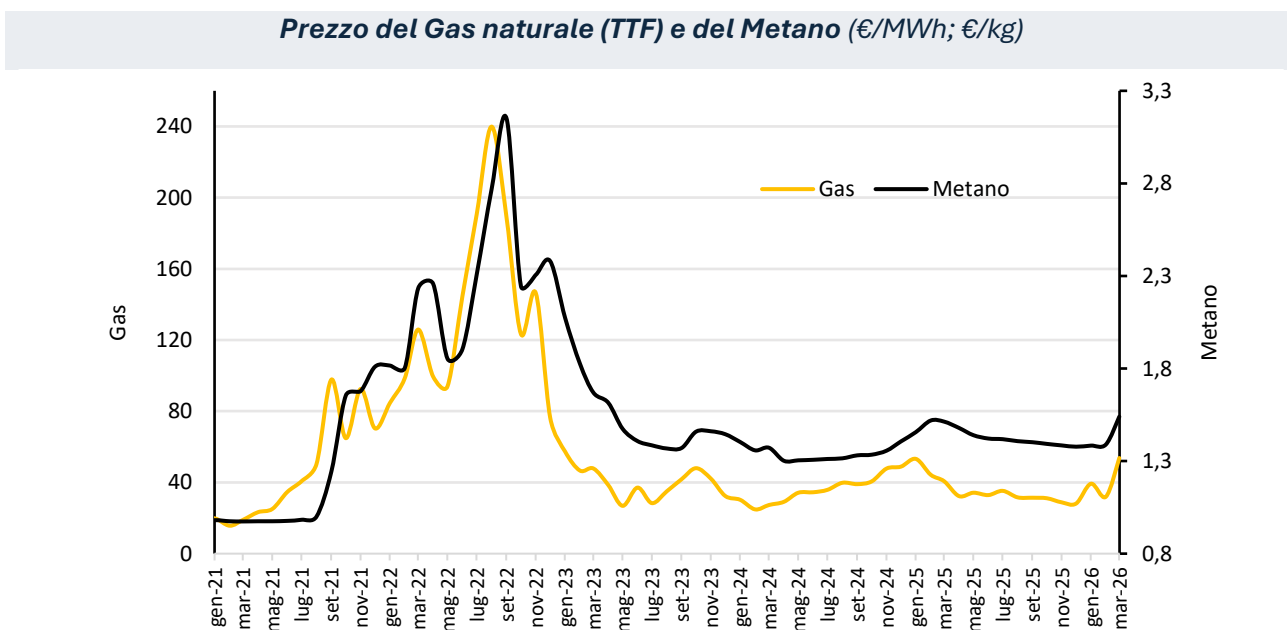
Nel corso del 2025 e nei primi mesi del 2026, le tensioni geopolitiche hanno continuato a esercitare un'influenza rilevante sull'andamento dei prezzi energetici e, conseguentemente, sui costi di trasporto.

Il prezzo del gas ha inciso in misura significativa sui costi logistici, sia direttamente — attraverso l'impatto sulle flotte alimentate a metano — sia indirettamente, influenzando il prezzo del petrolio e dell'energia elettrica, di cui rappresenta una fonte primaria nelle centrali termoelettriche. Durante la fase più acuta della crisi energetica del 2022, gli operatori del settore logistico hanno dovuto fronteggiare un marcato incremento dei costi operativi, determinato non solo dall'aumento dei carburanti, ma anche dall'impennata dei costi energetici dei magazzini, in particolare di quelli a temperatura controllata, ulteriormente aggravata dalle spese per il riscaldamento.

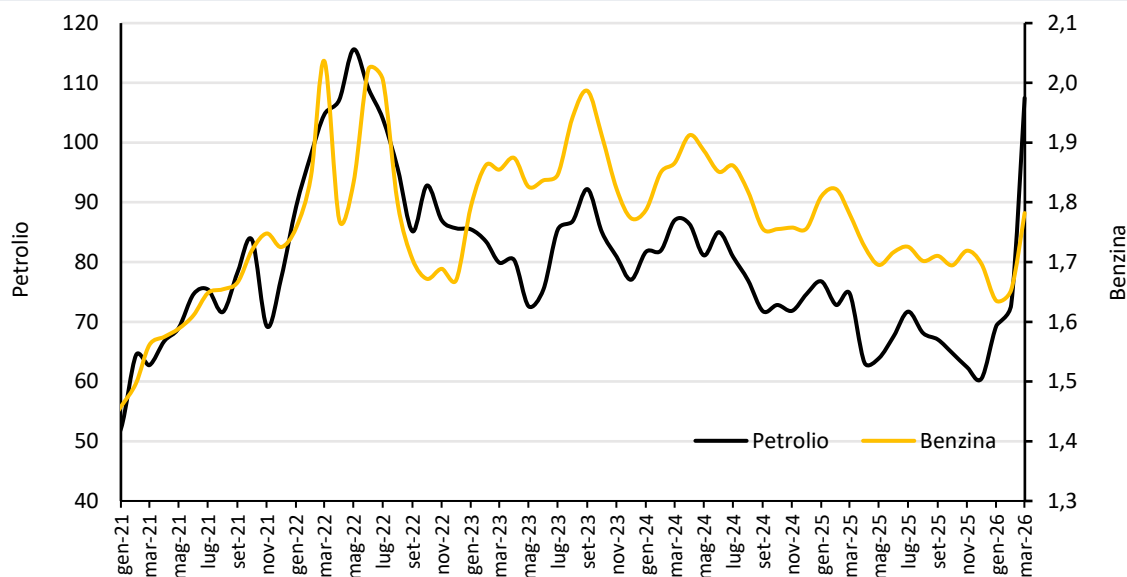
La successiva riduzione del prezzo del gas, registrata verso la fine del 2023, ha contribuito a un contenimento dei costi per il comparto logistico, sebbene in misura non pienamente proporzionale rispetto alla diminuzione dei prezzi delle materie prime. In particolare, mentre gli incrementi di petrolio e gas si trasmettono rapidamente ai prezzi finali, le fasi di ribasso tendono a riflettersi con maggiore gradualità, determinando un disallineamento persistente tra l'andamento delle materie prime e i prezzi effettivamente sostenuti da imprese e consumatori.

Il mercato petrolifero ha evidenziato dinamiche analoghe, amplificate dalla contrazione dell'offerta e dal contestuale aumento del prezzo del gas, utilizzato congiuntamente al greggio nella produzione energetica. L'interdipendenza tra le diverse fonti ha così accentuato la pressione sui costi, contribuendo a mantenere elevata la volatilità dei mercati e a rendere più complessa la gestione economica per gli operatori.

Figura 1.1 - Prezzo dei beni energetici



Fonte: elaborazioni Nomisma su dati Investing e MIMIT

Prezzo del Petrolio (Brent Oil) e della Benzina (US\$/barile; €/litro)

Fonte: elaborazioni Nomisma su Investing, Sole 24 Ore e Mase

L'escalation militare nel Golfo Persico riporta al centro delle dinamiche economiche internazionali uno snodo strategico per la logistica globale quale lo Stretto di Hormuz. Il corridoio, largo poco più di 30 chilometri, convoglia quotidianamente circa 20 milioni di barili di petrolio, pari a circa il 20% della domanda globale, oltre a una quota analoga del commercio mondiale di gas naturale liquefatto. Nel complesso, lungo tale direttrice transitano merci per un valore superiore ai 1.000 miliardi di dollari annui. Arabia Saudita, Iraq, Kuwait, Qatar ed Emirati Arabi Uniti dipendono in misura prevalente da questa rotta per le esportazioni energetiche. In tale contesto, anche in assenza di una chiusura formale dello stretto, l'incremento del rischio militare è sufficiente a determinare un peggioramento delle condizioni operative, con revisione al rialzo dei premi assicurativi, allungamento dei tempi di percorrenza e, in alcuni casi, sospensione dei transiti.

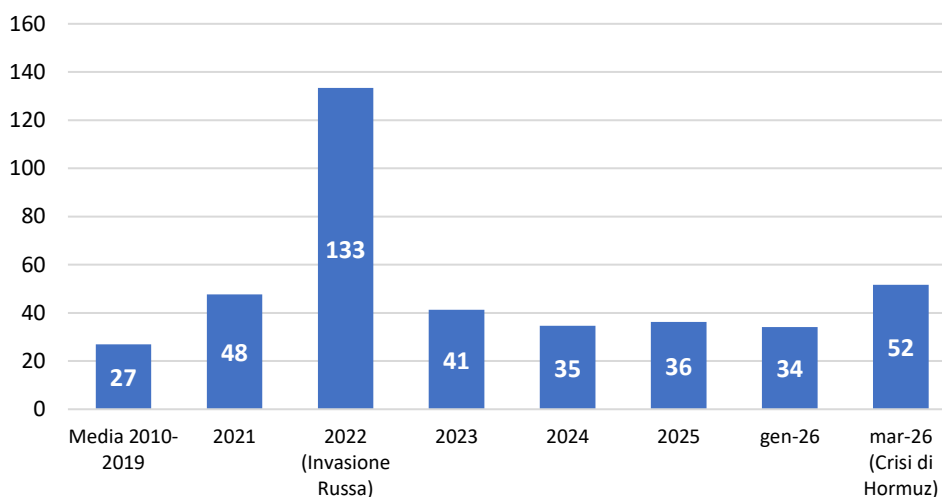
Il mercato petrolifero è stato il primo a recepire tali tensioni. Il Brent ha superato rapidamente la soglia dei 100 dollari al barile, attestandosi su livelli elevati in presenza di un quadro di incertezza che, nel breve periodo, non evidenzia segnali di attenuazione. La trasmissione ai prezzi finali dei carburanti risulta immediata: un incremento di 10 dollari del prezzo del greggio si traduce mediamente in un aumento di circa 5-6 centesimi al litro.

La dinamica dei prezzi al consumo ha reso necessario un intervento pubblico volto a contenere gli effetti su famiglie e sistema produttivo, attraverso una riduzione temporanea delle accise sui carburanti. Si tratta tuttavia di misure di natura transitoria, che non incidono sulle determinanti strutturali dello shock e che, in caso di protrazione, comportano oneri rilevanti per la finanza pubblica. Le marcate oscillazioni delle quotazioni — con picchi fino a

117 dollari al barile e successive correzioni — risultano riconducibili anche alle dinamiche dell’offerta: nell’area del Golfo Persico la produzione si è ridotta di circa un quarto. Gli interventi di rilascio delle riserve strategiche da parte dei Paesi del G7 hanno contribuito solo parzialmente a contenere gli incrementi, mentre i vincoli di stoccaggio stanno inducendo i produttori a ridurre ulteriormente l’estrazione, accentuando le tensioni.

Il gas naturale rappresenta il principale fattore di rischio per l’economia europea. Nei giorni successivi all’inasprimento del conflitto, le quotazioni hanno registrato un rapido incremento, prossimo al raddoppio, seguito da una parziale flessione fino agli attuali 52 euro per megawattora, corrispondente a un aumento settimanale del 67%. Come evidenziato nella Figura 1.1, dopo una fase di riduzione nel biennio 2024-2025, il prezzo del gas europeo ha ripreso a crescere in modo significativo in concomitanza con la crisi dello Stretto di Hormuz.

Figura 1.2 - Prezzo medio del gas TTF Amsterdam (2010 – marzo 2026; euro/megawatt ora)



Fonte: Elaborazione Nomisma su dati Investing

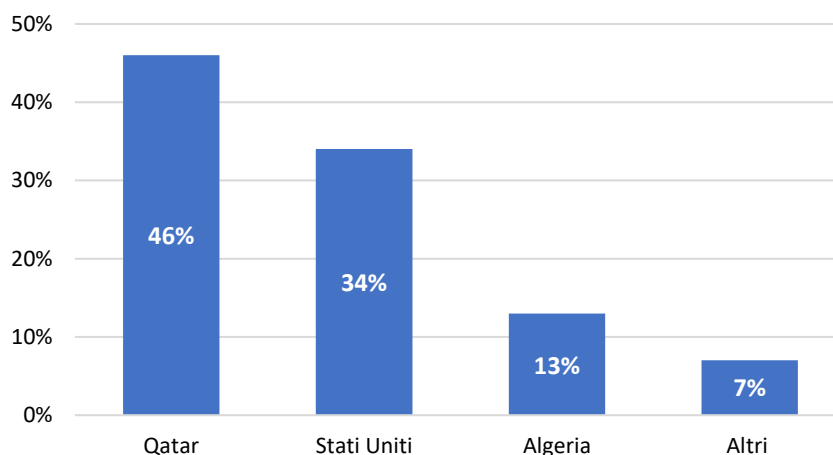
Alcuni Paesi risultano particolarmente esposti alle forniture di gas naturale liquefatto (GNL) provenienti dal Qatar, tra cui Pakistan, India e Taiwan. Nel contesto europeo, la dipendenza complessiva dal gas qatarino si mantiene relativamente contenuta; tuttavia, il caso italiano presenta elementi di maggiore vulnerabilità, riconducibili a una duplice dimensione.

Da un lato, il Qatar copre circa l’11% delle importazioni complessive di gas dell’Italia, considerando sia il GNL sia il gas trasportato tramite pipeline. Dall’altro lato, limitando l’analisi al solo segmento del gas naturale liquefatto, la dipendenza risulta significativamente più elevata: circa il 46% del GNL importato proviene dal Qatar. Ne deriva che, a fronte di una diversificazione delle fonti complessive, il sistema energetico nazionale rimane esposto a

potenziali interruzioni lungo la rotta del Golfo con riferimento a una componente strategica quale il GNL, essenziale per garantire la flessibilità degli approvvigionamenti.

La crisi dello Stretto di Hormuz presenta inoltre implicazioni che travalicano il comparto energetico. In particolare, il settore dell'alluminio — materia prima di rilievo per l'industria globale — risulta significativamente esposto. I Paesi del Golfo contribuiscono per circa l'8% alla produzione mondiale, pari a 6-7 milioni di tonnellate annue, gran parte delle quali viene esportata attraverso lo stretto. Ciò comporta effetti diretti su numerosi comparti industriali, tra cui automotive, edilizia, packaging e aeronautica.

Figura 1.3 - Import italiano di GNL per paese di origine (quota %; 2024)

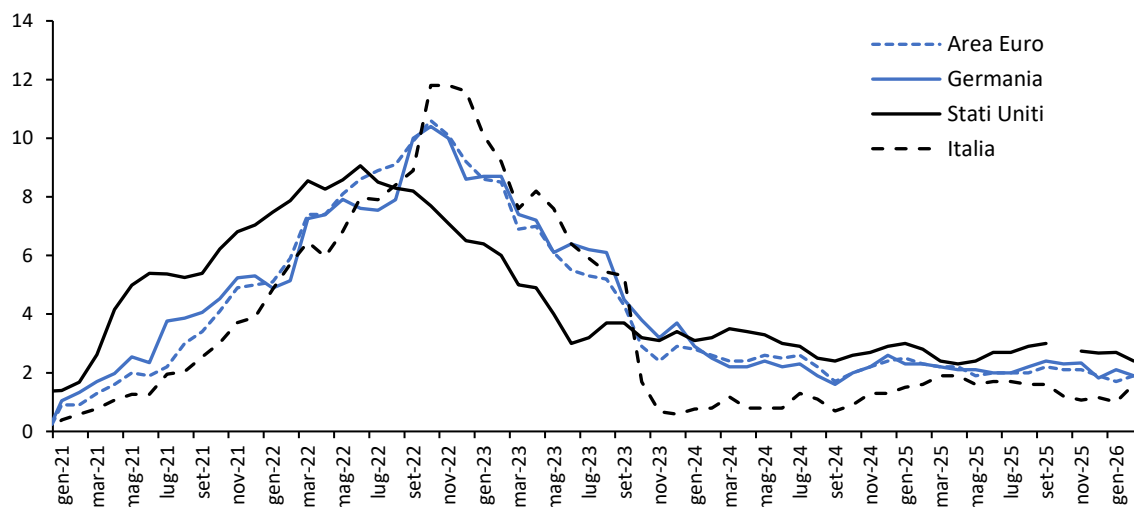


Fonte: elaborazioni Nomisma su dati International Group of Liquefied Natural Gas Importers, Annual Report 2025 Edition

Nel corso del 2024, il processo di rientro dell'inflazione aveva mostrato segnali di stabilizzazione, sostenuto in larga parte dalla flessione dei prezzi energetici. Tuttavia, un eventuale prolungamento delle attuali tensioni geopolitiche potrebbe determinare una riattivazione delle pressioni inflattive. Allo stato attuale, i livelli di inflazione si collocano al 1,9% nell'Area euro e in Germania, all'1,6% in Italia e allo 0,2% in Cina, mentre gli Stati Uniti si mantengono al di sopra del target, con un tasso pari al 2,4%.

Un elemento comune alle principali economie è rappresentato dal differenziale tra inflazione complessiva e inflazione core, che permane sistematicamente a favore di quest'ultima. Tale dinamica riflette il progressivo ridimensionamento della componente più volatile, in particolare quella energetica, che ha contribuito a contenere l'inflazione headline. In questo contesto, la variazione dei prezzi energetici risulta negativa, con un contributo pari a -0,5 in Italia, -0,6 in Germania e -0,4 nell'Area euro.

Figura 1.4 - Tasso di inflazione mensile (gennaio 2021 – febbraio 2026; variazione % tendenziale)



Fonte: elaborazioni Nomisma su OECD e ISTAT

Nel corso del 2024, le principali banche centrali avevano adottato un orientamento di politica monetaria prudente e strettamente dipendente dai dati macroeconomici, in assenza di indicazioni predefinite sul percorso dei tassi.

Nel 2025 è emersa una crescente divergenza tra le due principali aree economiche: da un lato, l'Area euro ha avviato un ciclo di graduale allentamento monetario; dall'altro, gli Stati Uniti hanno mantenuto più a lungo una postura restrittiva, determinando un ampliamento del differenziale nei tassi di interesse. Solo nella parte finale dell'anno si è osservato un parziale riavvicinamento, a seguito dell'avvio di una fase di riduzione dei tassi anche negli Stati Uniti, pur in presenza di un gap ancora significativo.

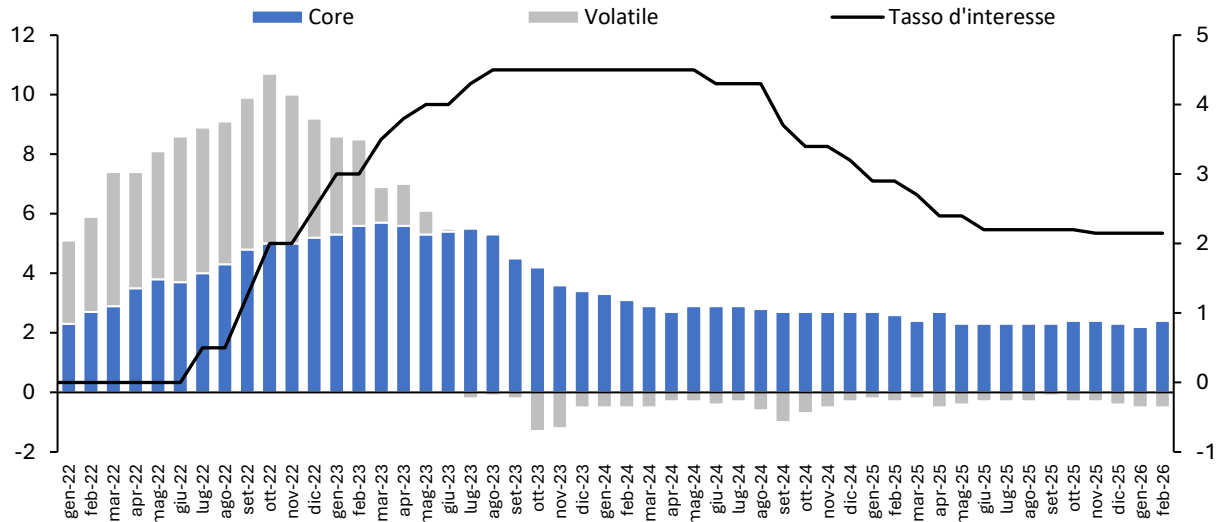
Parallelamente, il dibattito si è progressivamente spostato dal livello dei tassi al ruolo e al posizionamento delle autorità monetarie, evidenziando un contesto caratterizzato da crescenti pressioni e da una maggiore esposizione al ciclo politico. Ciò solleva profili di attenzione in termini di credibilità e capacità di orientamento delle aspettative, elementi centrali per l'efficacia della politica monetaria.

Nel contesto europeo, il progressivo rientro dell'inflazione e la debolezza del ciclo economico hanno giustificato un orientamento più espansivo, attuato attraverso un percorso di riduzione graduale dei tassi. Tale fase si è tuttavia recentemente stabilizzata, con un'interruzione del ciclo di allentamento.

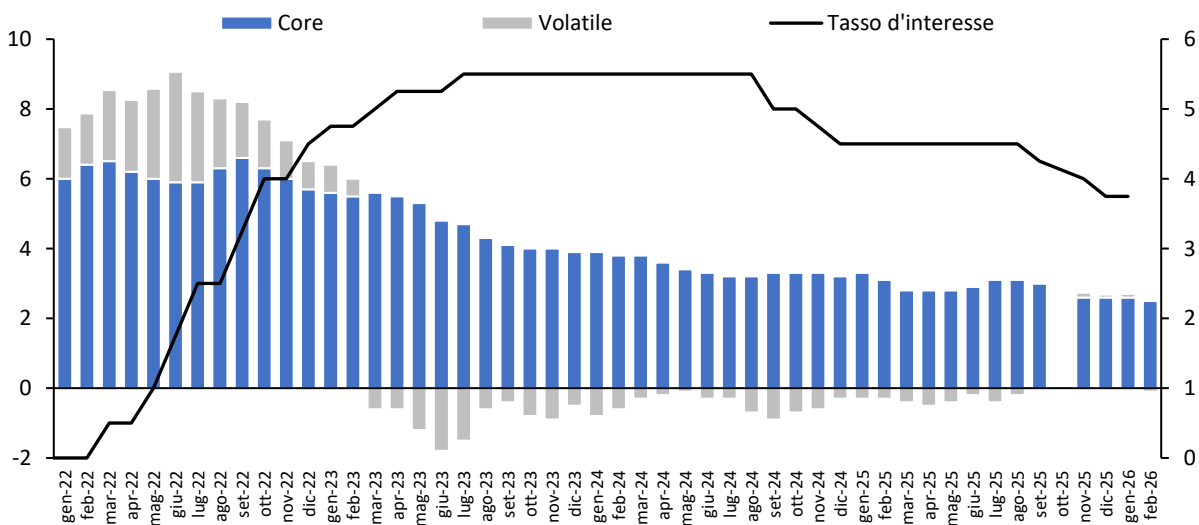


Figura 1.5 - Andamento dei tassi delle banche centrali e dell'inflazione core e volatile

Indice dei prezzi al consumo Area Euro e tasso d'interesse della BCE



Indice dei prezzi al consumo USA e tasso d'interesse della FED



Fonte: elaborazioni Nomisma su dati Trading Economics

La dinamica dell'inflazione core si conferma l'elemento centrale dello scenario macroeconomico. Sia negli Stati Uniti sia nell'Area euro, tale componente ha mostrato una persistente rigidità, risultando meno reattiva del previsto alle politiche monetarie restrittive. Parallelamente, la propensione al consumo si è dimostrata più resiliente rispetto alle attese: le famiglie hanno sostenuto i livelli di spesa attraverso il ricorso al credito, all'indebitamento

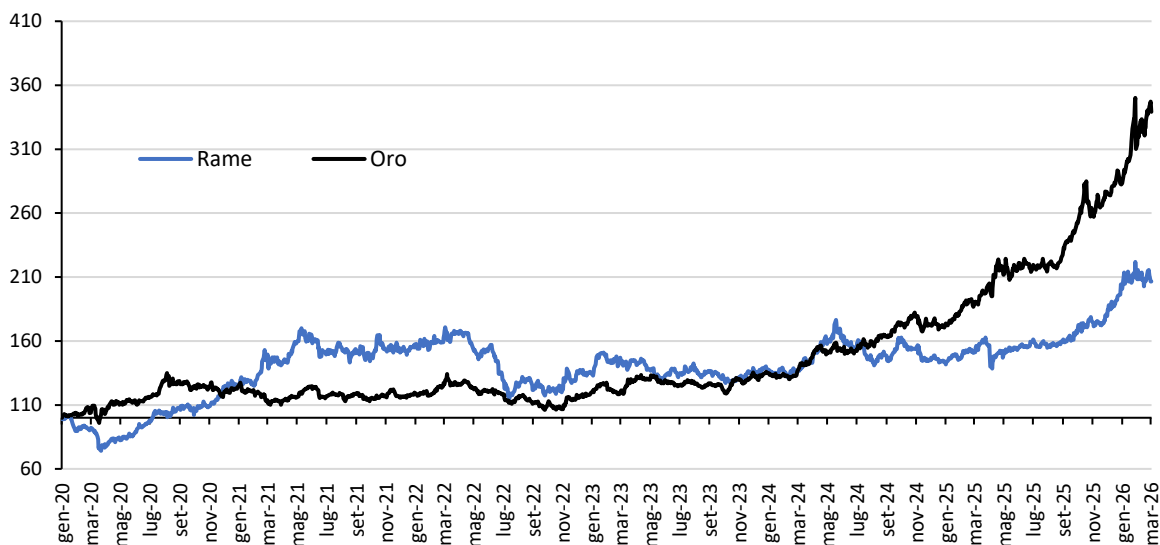
e all'utilizzo dei risparmi accumulati, attenuando l'impatto dell'aumento dei tassi e della perdita di potere d'acquisto.

Con l'esaurirsi del contributo disinflattivo derivante dalla componente energetica, l'inflazione core è tornata a rappresentare il principale driver della dinamica dei prezzi. Il riemergere delle tensioni sui mercati energetici introduce tuttavia un ulteriore fattore di rischio, in quanto potrebbe riattivare anche la componente più volatile, determinando una pressione inflattiva combinata. In tale contesto, soprattutto in Europa, si prospetta un possibile rialzo dei prezzi al consumo, con effetti negativi sui redditi reali e sulla capacità di spesa delle famiglie. L'aggiustamento attraverso la contrazione dei consumi, atteso in condizioni ordinarie, appare tuttavia attenuato, aumentando il rischio di una fase di inflazione più persistente e diffusa.

Sul piano delle aspettative, nel corso del 2025 si è registrato un progressivo deterioramento del clima di fiducia, che ha interessato sia gli operatori finanziari sia il comparto manifatturiero. Un indicatore emblematico è rappresentato dalla crescente divergenza tra le quotazioni delle materie prime industriali e quelle dei beni rifugio, segnale di un orientamento degli investimenti verso asset difensivi. Tale dinamica riflette una crescente percezione di rischio sistemico e un rafforzamento delle aspettative di rallentamento dell'economia globale.

In questo quadro, il rischio recessivo viene sempre più interpretato non come esito di un progressivo deterioramento ciclico, ma come possibile conseguenza di shock improvvisi, in grado di innescare rapide correzioni sui mercati e di amplificare le vulnerabilità del sistema economico.

Figura 1.6 - Trend del prezzo del rame e dell'oro (Numeri indice, Base gennaio 2020 = 100)



Fonte: elaborazioni Nomisma su dati Sole 24 Ore



1.2 Il contesto italiano

Dopo il +0,7% del 2024, il 2025 ha confermato una crescita moderata pari allo 0,5%, ma è opportuna una lettura di più lungo orizzonte per comprendere il comportamento dell'economia italiana. Nel 2021 l'Italia ha registrato un rimbalzo dell'8,9%, recuperando integralmente la caduta del 2020. Nel 2022 la crescita si è attestata al +4,6%, non più riconducibile a un semplice effetto rimbalzo, ma a una fase di espansione reale che ha collocato l'Italia tra le economie con le migliori performance a livello globale. Il rallentamento osservato negli anni successivi deve quindi essere interpretato come una fisiologica normalizzazione, più che come un segnale di debolezza strutturale.

Un elemento di fragilità deriva tuttavia dal contesto europeo, in particolare dalla Germania, storico partner commerciale e principale competitor manifatturiero. Dal 2023 l'economia tedesca attraversa una fase recessiva prolungata. Una crescita dello 0,2% nel 2025, dopo il -0,5% dell'anno precedente, non rappresenta ancora un'inversione di tendenza. Questo si riflette direttamente sull'economia italiana, attraverso una contrazione della domanda estera. L'Italia ha in parte compensato la perdita di quote sul mercato tedesco con una maggiore penetrazione negli Stati Uniti, successivamente colpiti dalla politica dei dazi, introducendo un ulteriore elemento di incertezza.

Sul fronte produttivo, i segnali sono contrastanti. A dicembre 2025 la produzione industriale registra una flessione congiunturale dello 0,4% rispetto al mese precedente, ma cresce del 3,2% su base annua. Nel quarto trimestre si osserva un recupero (+0,9%), mentre nel complesso dell'anno il dato rimane sostanzialmente stabile (-0,2%). Il quadro complessivo è quindi quello di un sistema produttivo che non arretra in modo significativo, ma fatica a ritrovare una traiettoria di crescita sostenuta. In questo contesto, la riaccensione dei prezzi energetici rappresenta un fattore di rischio rilevante. L'economia italiana resta fortemente dipendente sia dagli input energetici sia dalle materie prime e dalle catene di approvvigionamento globali, che continuano a mostrare elementi di fragilità.

Diventa quindi centrale, a livello europeo, l'avvio di una strategia strutturale volta a ridurre la dipendenza energetica dall'estero e a rafforzare la resilienza delle catene logistiche. Si tratta di un percorso che richiede tempo e ingenti investimenti, ma che appare ormai non più rinviabile.

La dinamica occupazionale conferma un trend di espansione ininterrotto dal 2021, in linea con la moderata crescita economica. Gli occupati hanno superato la soglia dei 24 milioni, con un tasso di occupazione pari al 62,6%, massimo storico della serie. Il dato evidenzia un miglioramento significativo rispetto al biennio 2018–2019, quando il tasso si collocava tra il 58% e il 59%.



A gennaio 2026 l'occupazione registra un incremento dello 0,3% su base mensile (+80 mila unità) e dello 0,3% su base annua (+70 mila unità). La crescita presenta inoltre una componente qualitativa: nel quinquennio la quota di occupazione permanente è aumentata dell'11%, raggiungendo il 68% del totale, mentre i contratti a termine si sono ridotti al 10%. Il lavoro autonomo mostra un incremento moderato (+5%), attestandosi al 22% degli occupati. Nel complesso, il peso del lavoro non stabile risulta in progressiva riduzione.

Il tasso di disoccupazione scende al 5,1%, minimo storico nella serie comparabile degli ultimi vent'anni. La dinamica riflette sia l'aumento dell'occupazione sia la contrazione delle persone in cerca di lavoro (-7,1%, pari a circa 99 mila unità). In una prospettiva di medio-lungo periodo, il miglioramento appare strutturale: dai livelli del 12–13% registrati durante la crisi finanziaria globale, al 9–11% nel periodo 2014–2019, fino al 6–7% nel triennio 2023–2025.

Figura 1.7 – Tasso di occupazione in Italia

(% popolazione 15-64 anni)

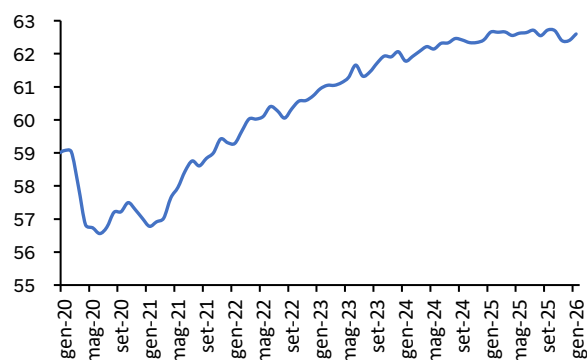
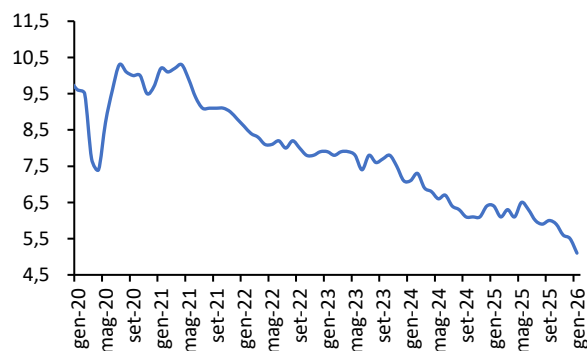


Figura 1.8 – Tasso di disoccupazione in Italia

(% popolazione 15-64 anni)



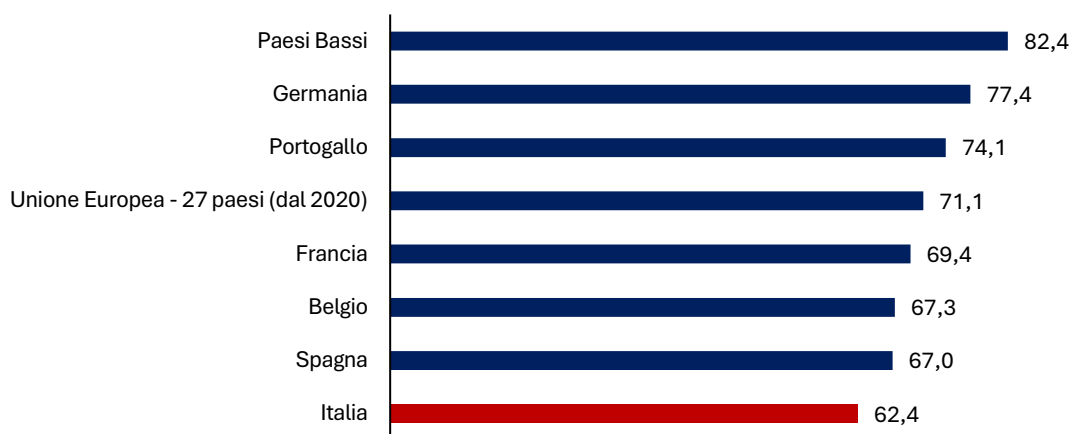
Fonte: elaborazioni Nomisma su dati ISTAT

Il tasso di occupazione italiano rappresenta oggi un massimo storico, pur continuando a collocarsi al di sotto dei principali benchmark europei. La media dell'Unione Europea si attesta al 71,1%, mentre la Germania – principale riferimento competitivo – supera il 77,4%, evidenziando un divario strutturale ancora ampio. La Francia si posiziona al 69,4%, sostanzialmente in linea con la media europea, mentre la Spagna, pur condividendo alcune caratteristiche del mercato del lavoro italiano, raggiunge il 67,0%, mantenendo un vantaggio di quasi 5 punti percentuali rispetto all'Italia, ferma al 62,4%. Il dato conferma il posizionamento del Paese nelle retrovie europee, nonostante i progressi registrati negli ultimi anni.

Da questa evidenza emergono due elementi chiave per l'interpretazione dello scenario: da un lato, l'Italia ha raggiunto un livello occupazionale mai toccato in precedenza; dall'altro, le

imprese – trasversalmente a settori e dimensioni – continuano a segnalare difficoltà persistenti nel reperimento di manodopera, sia qualificata sia non qualificata. Questo paradosso evidenzia un disallineamento strutturale tra domanda e offerta di lavoro, che rappresenta uno dei principali vincoli alla crescita.

Figura 1.6 - Italia - Tasso di occupazione europeo (Q4 2025 - % pop. 15-64 anni)

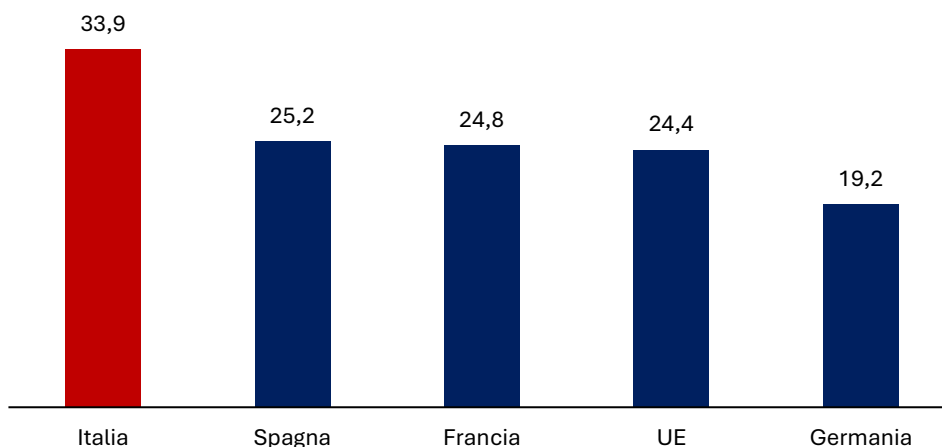


Fonte: elaborazioni Nomisma su dati Eurostat

La crescita economica, seppur moderata, non si traduce più in un'espansione significativa dell'occupazione, suggerendo il raggiungimento di una soglia di saturazione. Tale dinamica trova spiegazione in una specificità strutturale del mercato del lavoro italiano: l'elevato livello di inattività. Nel quarto trimestre del 2025, il tasso di inattività si attesta al 33,9%, confermando come circa un individuo su tre in età lavorativa rimanga fuori dal mercato del lavoro.

Il confronto europeo rafforza ulteriormente la lettura del fenomeno: la media UE si ferma al 24,4%, mentre Francia (24,8%) e Spagna (25,2%) presentano livelli significativamente inferiori. Ancora più marcato il divario con la Germania, dove l'inattività scende al 19,2%, ovvero oltre 14 punti percentuali in meno rispetto all'Italia. Questo gap rappresenta un vincolo strutturale alla crescita potenziale del Paese, limitando l'espansione della base occupazionale e, conseguentemente, della produttività complessiva.

Figura 1.7 - Tasso di inattività europea (Q4 2025 - % pop. 15-64 anni)

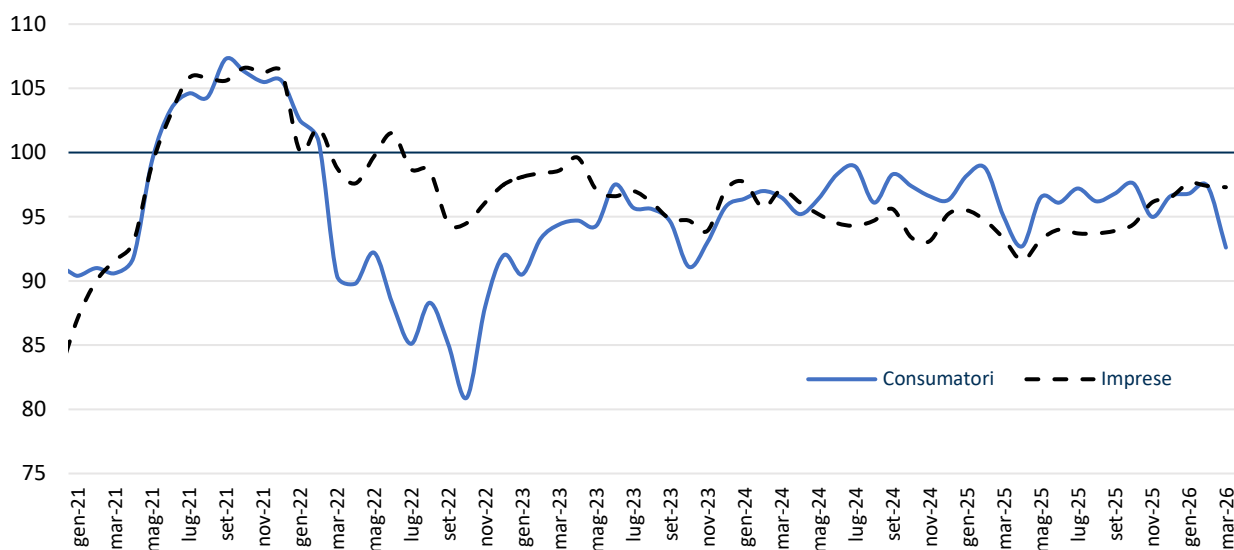


Fonte: elaborazioni Nomisma su dati Eurostat

In questo contesto, la dinamica economica recente, unita al consolidamento dei livelli occupazionali, ha inizialmente contribuito a sostenere il clima di fiducia. Tuttavia, tale miglioramento si è rivelato fragile. Dopo una fase di recupero nel corso del 2025, nei primi mesi del 2026 si osserva una nuova flessione, con un crollo marcato nel mese di marzo, che interrompe la traiettoria di stabilizzazione. La contrazione risulta particolarmente evidente sul lato dei consumatori, ma coinvolge anche le imprese, segnalando un deterioramento diffuso delle aspettative.

Questo peggioramento appare coerente con il riacutizzarsi delle tensioni geopolitiche internazionali, in particolare sul fronte energetico, che incidono direttamente sulle aspettative di inflazione, sui costi di produzione e sul potere d'acquisto. In questo scenario, la componente relativa al clima economico – tradizionalmente la più sensibile agli shock esterni – torna a mostrare una maggiore volatilità, evidenziando come il quadro di fiducia resti esposto a fattori esogeni e ancora lontano da una piena stabilizzazione.

Figura 1.8 - Clima di fiducia delle imprese e dei consumatori italiani (Numeri Indice: base 2021 = 100)



Fonte: elaborazioni Nomisma su dati ISTAT

A partire dal 2022, l'inflazione ha rappresentato uno dei principali vincoli alla crescita economica, condizionando in modo significativo l'orientamento della politica monetaria europea. Dopo il picco registrato tra la fine del 2022 e l'inizio del 2023 – quando l'inflazione ha raggiunto livelli prossimi al 12% – si è avviato un percorso di progressivo rientro. In questo contesto, l'Italia si colloca oggi su livelli relativamente contenuti, con un'inflazione pari all'1,7%, inferiore rispetto a diversi benchmark europei e coerente con una fase di raffreddamento della dinamica dei prezzi. Tuttavia, tale posizionamento riflette più una dinamica di rientro ciclico che un rafforzamento strutturale del sistema economico.

La discesa dell'inflazione, iniziata alla fine del 2022, è stata inizialmente trainata dalla componente più volatile, in particolare quella energetica. Come evidenziato dal grafico, la componente volatile ha registrato una forte contrazione già nel corso del 2023, arrivando in territorio negativo nella parte finale dell'anno e contribuendo in modo determinante alla rapida riduzione dell'inflazione complessiva. Questo effetto ha rappresentato il principale fattore disinflazionistico nella fase iniziale.

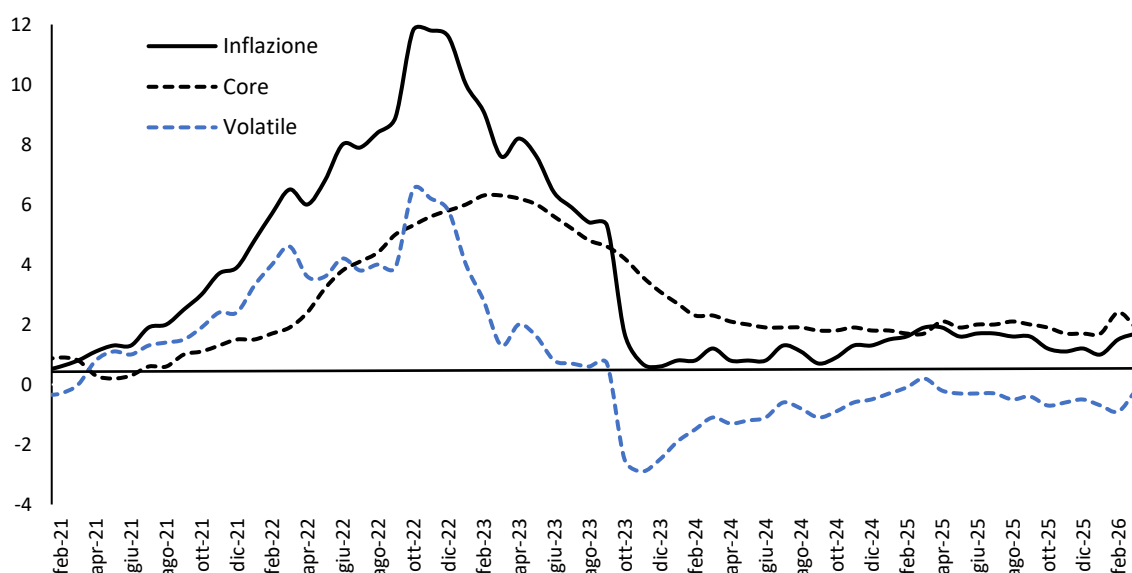
A partire dalla metà del 2023, anche la componente core ha iniziato a rallentare, seppur con maggiore gradualità. Dopo aver raggiunto un picco superiore al 6%, l'inflazione core ha progressivamente ridotto la propria intensità, stabilizzandosi nel corso del 2024 su livelli intorno al 2%. Questo rientro più lento riflette la natura più persistente delle pressioni interne, legate in particolare ai servizi e ai beni alimentari trasformati.

Nel corso del 2024, la combinazione tra il crollo della componente volatile e il progressivo raffreddamento della componente core ha portato l'inflazione complessiva su livelli molto contenuti, in alcuni momenti prossimi allo zero. Tuttavia, tra la fine del 2024 e l'inizio del

2025, l'effetto disinflazionistico degli energetici si è progressivamente esaurito: la componente volatile, pur rimanendo debole, ha smesso di esercitare una spinta al ribasso così intensa, mentre la componente core ha mostrato una certa rigidità, mantenendosi stabilmente intorno al 2%.

Ne deriva un nuovo equilibrio dell'inflazione, in cui il livello complessivo tende a convergere verso la componente core, segnalando come la fase di rientro rapido sia ormai esaurita. Tuttavia, questo equilibrio appare fragile. Le crescenti tensioni sul fronte energetico e geopolitico alimentano infatti forti elementi di incertezza, riaprendo il rischio di una nuova fase di rialzo dei prezzi. In particolare, eventuali shock sulle materie prime energetiche potrebbero trasmettersi rapidamente all'inflazione complessiva, interrompendo il percorso di stabilizzazione osservato negli ultimi mesi e riaccendendo pressioni inflazionistiche anche sulla componente core.

Figura 1.9 - Inflazione (variazioni % tendenziali)



Fonte: elaborazioni Nomisma su dati ISTAT

Il rafforzamento del mercato del lavoro ha sostenuto la dinamica salariale, con una crescita dei salari nominali, dalla fine del 2023, superiore all'inflazione. Ciò ha consentito un parziale recupero del potere d'acquisto delle famiglie, fortemente eroso nella fase inflattiva, durante la quale la perdita massima ha raggiunto il 12,5% all'inizio del 2023. Nonostante il recupero in corso, il divario tra redditi nominali e reali rimane ancora significativo (circa -6,4%).

Il miglioramento della stabilità occupazionale ha inoltre inciso sui comportamenti delle famiglie, riducendo il risparmio precauzionale e sostenendo la propensione al consumo e le decisioni di investimento di medio-lungo periodo, in particolare nel comparto immobiliare.



Permangono tuttavia rischi rilevanti legati al contesto energetico. Un eventuale prolungamento delle tensioni potrebbe determinare un aumento dei costi di produzione, con compressione dei margini aziendali e possibile rallentamento della dinamica salariale, con conseguente riduzione del reddito disponibile reale e impatti negativi su consumi, mercato immobiliare e domanda interna.

In sintesi, l'economia italiana si colloca in una fase di resilienza senza accelerazione, caratterizzata da un mercato del lavoro in miglioramento ma da una crescita complessivamente moderata. Il sistema resta esposto agli shock esterni, in particolare energetici e geopolitici, con effetti amplificati dalla struttura manifatturiera e dalla forte integrazione nelle catene globali del valore. Gli sviluppi futuri dipenderanno dall'evoluzione degli equilibri internazionali, dalla politica industriale ed energetica europea e dalla capacità di rafforzamento della resilienza delle supply chain.

Figura 1.11 - Differenziale tra dinamica salariale e dinamica inflazionistica
(numeri indice: base 100 = gennaio 2021)



Fonte: elaborazioni Nomisma su dati ISTAT



1.2 Frammentazione produttiva, risorse critiche e logistica globale: le dinamiche strategiche in gioco

La crescente frammentazione dei processi produttivi, il progressivo ridisegno delle rotte logistiche e la concentrazione dell'attività estrattiva in aree geografiche circoscritte hanno impattato sempre più severamente negli ultimi anni sull'industria produttiva e logistica.

In questo contesto, l'intersezione tra logistica delle catene di approvvigionamento, innovazione tecnologica e dinamiche geopolitiche si configura come una nuova condizione strutturale, destinata a caratterizzare in modo permanente il funzionamento dei sistemi economici globali.

Lo scenario globale

Nel corso degli ultimi venticinque anni, il processo di globalizzazione ha determinato una profonda trasformazione strutturale dei sistemi produttivi su scala mondiale. Tale evoluzione ha favorito una rilevante redistribuzione del benessere economico, estendendolo progressivamente dai Paesi industrializzati a quelli in via di sviluppo. Secondo le stime fornite dalla Banca Mondiale, circa 1,5 miliardi di persone sono uscite da condizioni di povertà estrema grazie all'integrazione economica internazionale e all'espansione delle catene globali del valore.

Contestualmente, la globalizzazione ha incentivato una crescente specializzazione produttiva su base geografica, con aree e Paesi che hanno sviluppato competenze distintive all'interno di filiere caratterizzate da un'elevata frammentazione. Questo fenomeno ha contribuito a migliorare l'efficienza dei processi produttivi, ma ha anche aumentato la loro esposizione a shock esterni e a tensioni di natura geopolitica.

Il caso globale dei semiconduttori (chip) e la risposta europea

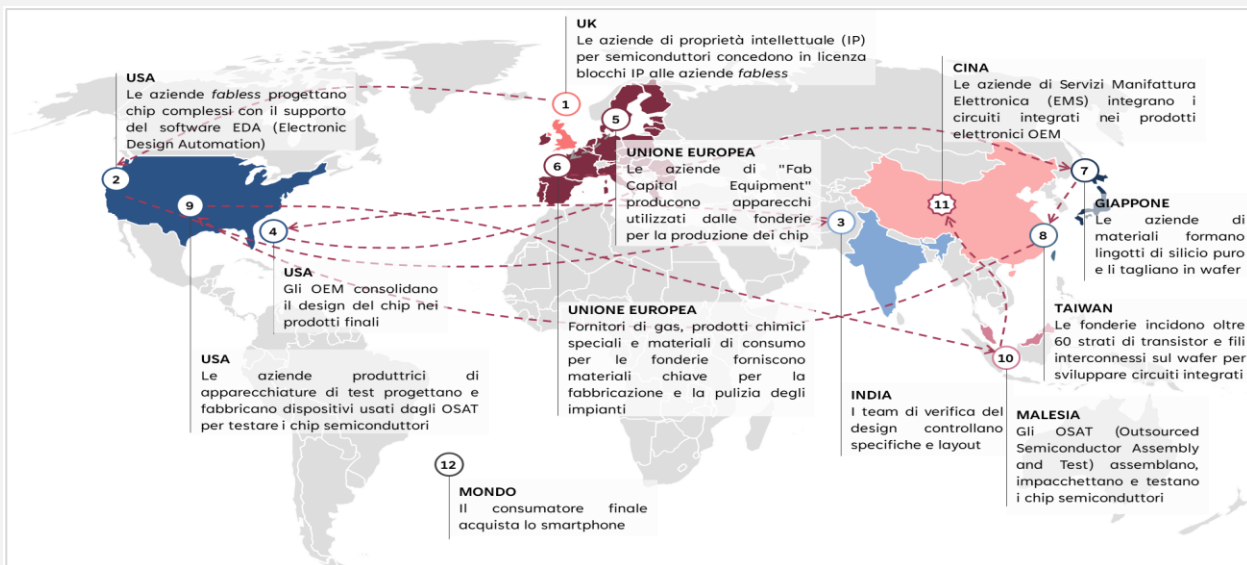
Un caso emblematico è rappresentato dalla filiera dei semiconduttori, componente fondamentale per dispositivi elettronici, veicoli e apparecchiature industriali.

La produzione di microprocessori è distribuita tra diverse regioni del mondo, con una forte concentrazione delle attività ad alta intensità tecnologica nell'Asia orientale, mentre le fasi di progettazione e parte dell'assemblaggio si svolgono prevalentemente negli Stati Uniti e in Europa.

Questa configurazione ha consentito di ottimizzare i costi e stimolare l'innovazione, ma ha al contempo accentuato la dipendenza da snodi produttivi critici, esponendo le economie avanzate al rischio di interruzioni nelle forniture. Tali vulnerabilità sono emerse con particolare evidenza durante la crisi globale generata dalla pandemia da Covid-19, che ha messo in luce la fragilità delle

catene logistiche internazionali.

Figura 1.12 – I passaggi per la produzione di un chip per smartphone



Fonte: elaborazione su dati di fonti istituzionali ed economiche

Il governo della catena di fornitura dei semiconduttori è altamente strategico, tanto da avere indotto l'Unione Europea ad approvare nel 2023 il Chips Act europeo, con l'obiettivo di rafforzare la sovranità tecnologica e la resilienza industriale nel settore dei semiconduttori. L'obiettivo è ridurre la dipendenza da fornitori extraeuropei – in particolare da Asia e Stati Uniti – e portare la quota di produzione mondiale dell'UE di microchip al 20% entro il 2030. Il piano mobilita circa 43 miliardi di euro in investimenti pubblici e privati per sostenere ricerca, innovazione e capacità produttiva, promuovendo lo sviluppo di c.d. mega-fabbriche di nuova generazione e il potenziamento delle filiere strategiche nazionali.

Il Chips Act si articola in tre pilastri: il rafforzamento della ricerca e dell'innovazione tramite reti di centri di competenza; la creazione di capacità produttive avanzate in Europa, con incentivi per la realizzazione di impianti "first-of-a-kind"; e l'istituzione di un meccanismo di coordinamento e risposta alle crisi per monitorare il mercato e intervenire in caso di carenze di approvvigionamento. L'iniziativa rientra nella più ampia strategia europea per le tecnologie critiche, volta a garantire autonomia strategica e competitività nel contesto della transizione digitale e industriale.

È evidente come l'attuale configurazione dei sistemi produttivi e logistici globali risulti fortemente esposta a rischi di natura esogena, riconducibili sia a eventi geopolitici sia a fenomeni naturali estremi.¹

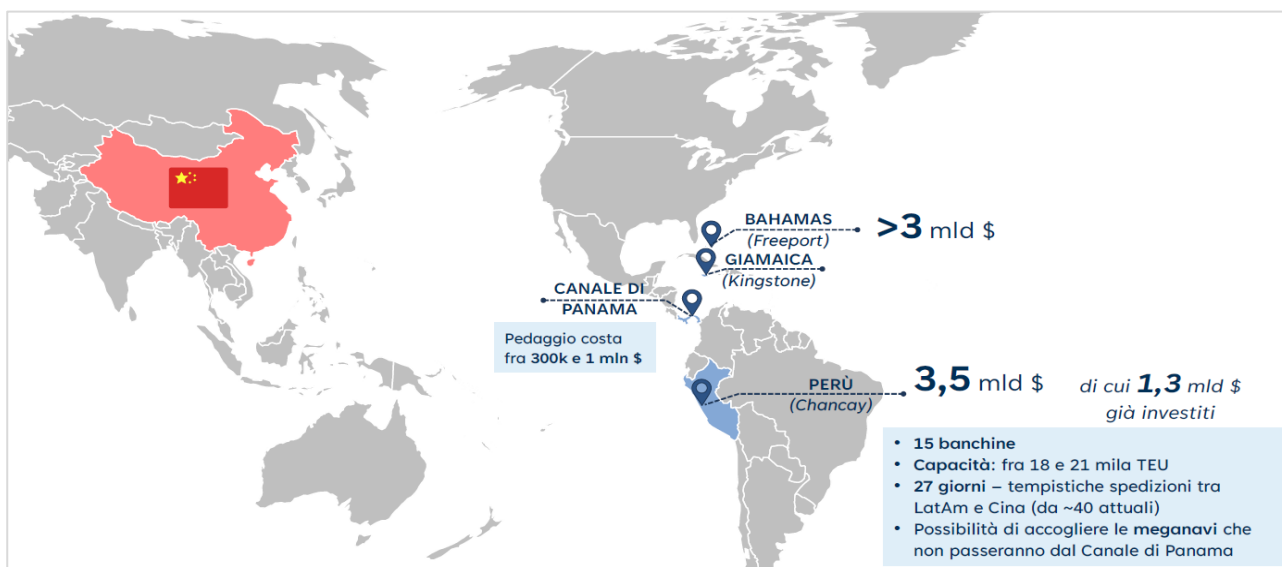
¹ Un caso emblematico è rappresentato dal sisma che ha colpito Taiwan nel 2024, provocando l'interruzione temporanea del delicato processo di produzione dei microchip e generando ripercussioni sull'intera catena globale di fornitura.

La vulnerabilità evidenziata nel settore dei semiconduttori può essere estesa ad altre filiere strategiche, quali l'automotive e il farmaceutico, in cui il grado di specializzazione territoriale ha raggiunto livelli tali da rendere alcune fasi produttive non replicabili altrove. In questi ambiti, la presenza di soglie minime di efficienza rende economicamente non sostenibile il trasferimento delle attività produttive in altre aree geografiche.

Questo scenario si inserisce in un contesto di rapida riconfigurazione delle geografie logistiche mondiali. Le trasformazioni in atto coinvolgono sia l'approvvigionamento delle materie prime critiche sia le infrastrutture di trasporto, ridefinendo priorità strategiche, rotte commerciali e alleanze internazionali.

Le recenti crisi nei canali di Suez e Panama e nello Stretto di Hormuz hanno evidenziato la fragilità delle tradizionali catene di approvvigionamento.²

Figura 1.13 - L'influenza cinese nella logistica (marittima) mondiale



Fonte: elaborazione su dati di fonti istituzionali ed economiche

A fronte di tale scenario, l'emergere di nuovi hub logistici assume una rilevanza sistemica. In particolare, i porti situati sulla costa pacifica del Sud America, oggetto di investimenti da parte del governo cinese, stanno vivendo una fase di potenziamento infrastrutturale. Le nuove banchine, con capacità fino a 20.000 TEU e tempi di spedizione ridotti a 27 giorni tra America Latina e Cina, rappresentano un'alternativa credibile al transito via Panama. Si delinea così una rotta transpacifica potenzialmente più efficiente, in grado di

² Nel caso del Canale di Suez, le tensioni geopolitiche nel Mar Rosso hanno causato congestioni e un incremento dei costi di transito, più che raddoppiati rispetto al 2023, rendendo economicamente e strategicamente più attrattive nuove direttrici commerciali. Tale dinamica ha comportato una significativa riduzione del traffico nei porti italiani, con cali che hanno raggiunto il 30%. Per quanto riguarda il Canale di Panama, la siccità persistente e le limitazioni strutturali dell'istmo hanno determinato una riduzione del traffico navale, con una media di 33,7 transiti giornalieri registrati nel marzo 2025, a fronte di una capacità teorica pari a 36 transiti.

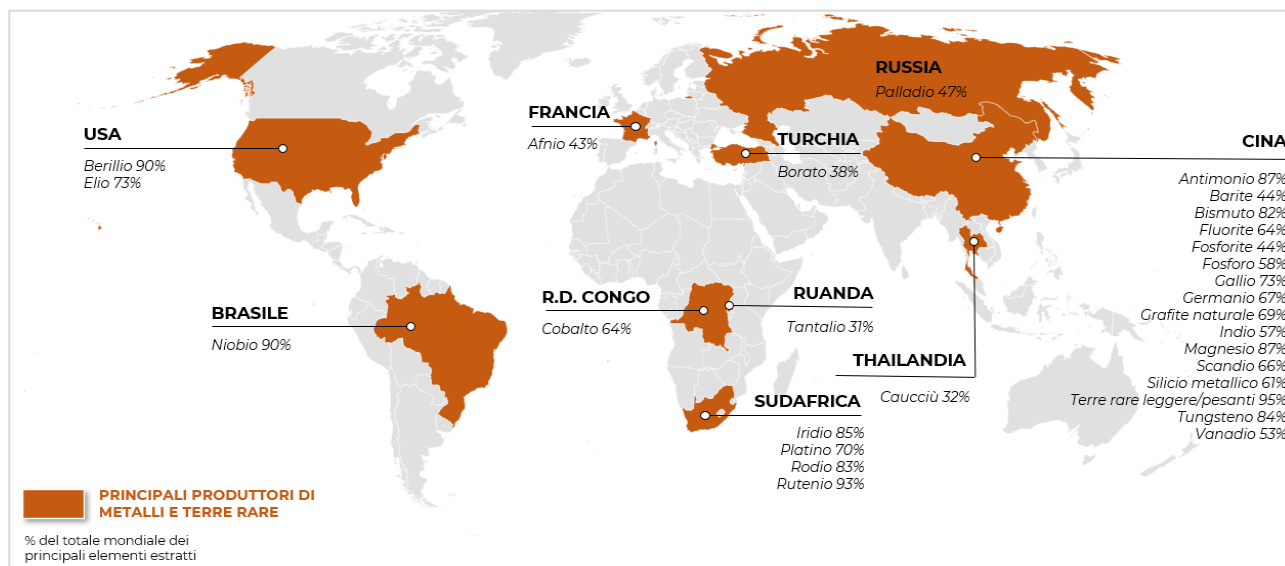
accogliere le meganavi del futuro e maggiormente allineata agli interessi strategici cinesi nella regione.

Parallelamente, la crescente competizione per il controllo delle terre rare e dei metalli critici – tra cui rame, cadmio, antimonio, gallio e germanio – evidenzia l'importanza strategica delle geografie produttive. Tali risorse, fondamentali per settori ad alta rilevanza strategica quali l'energia rinnovabile, l'elettronica avanzata, la difesa e la mobilità elettrica, risultano concentrate in un numero limitato di aree geografiche, generando dipendenze strutturali significative.

In questo contesto, la Cina si configura come attore egemone, detenendo oltre il 60% della capacità estrattiva e circa l'85% della capacità di raffinazione delle terre rare a livello globale. Il predominio cinese in questo ambito si è rivelato un elemento determinante nelle negoziazioni con gli Stati Uniti, in particolare in relazione alle minacce di introduzione di dazi sull'export cinese. Tale dinamica ha messo in evidenza come la solidità delle economie globali dipenda sempre più dalla capacità di garantire l'approvvigionamento di risorse rare e strategiche.

Ne emerge una prospettiva in cui la competizione economica internazionale non si configura più esclusivamente come una questione commerciale, ma assume connotazioni sempre più marcatamente geopolitiche, con implicazioni dirette sulla sicurezza delle catene di fornitura e sulla stabilità dei sistemi produttivi globali.

Figura 1.14 - Principali produttori di Metalli e Terre Rare – quota % del totale mondiale dei principali elementi estratti



Fonte: Limes



Le criticità della logistica in Italia

Nel 2025, le esportazioni italiane, da sempre uno dei pilastri della competitività nazionale, si confrontano con un contesto internazionale caratterizzato da elevata complessità e instabilità. La conclusione formale della cosiddetta “guerra dei dazi” ha portato all’adozione di un accordo bilaterale tra Stati Uniti e Unione Europea, che ha introdotto dazi reciproci del 15%³ su un’ampia gamma di prodotti, tra cui veicoli, componentistica, farmaceutici e beni industriali. Dopo una fase prolungata di incertezza, segnata da annunci interlocutori e rinvii, le misure tariffarie sono ufficialmente entrate in vigore il 7 agosto 2025.

Gli operatori economici si sono progressivamente adattati al nuovo quadro regolatorio, che, pur offrendo maggiore stabilità normativa, risulta meno favorevole in termini di accesso ai mercati e di posizionamento competitivo.

La reazione iniziale dei mercati finanziari, in particolare della borsa valori, è stata sensibile agli sviluppi politici e commerciali, ma ha progressivamente perso intensità, segnalando una normalizzazione delle aspettative. Sebbene l’incertezza legata ai dazi si sia attenuata, permangono tensioni significative in comparti strategici come l’acciaio e l’alluminio, ancora soggetti a tariffe elevate che possono raggiungere il 50%. Ad aggiungere incertezza, tuttavia vi è la sentenza della Corte Costituzionale degli Stati Uniti che, a febbraio 2026, ha stabilito che il Presidente Trump non aveva l’autorità per imporre dazi sui diversi partner commerciali.

In questo scenario, le imprese italiane si trovano a fronteggiare un aumento dei costi di produzione e una compressione dei margini operativi. La risposta delle istituzioni europee si è articolata attraverso interventi di politica monetaria e industriale, con l’attivazione di misure fiscali e programmi di investimento mirati a sostenere la competitività e la resilienza del sistema produttivo, in un contesto globale che continua a presentare elementi di forte discontinuità.

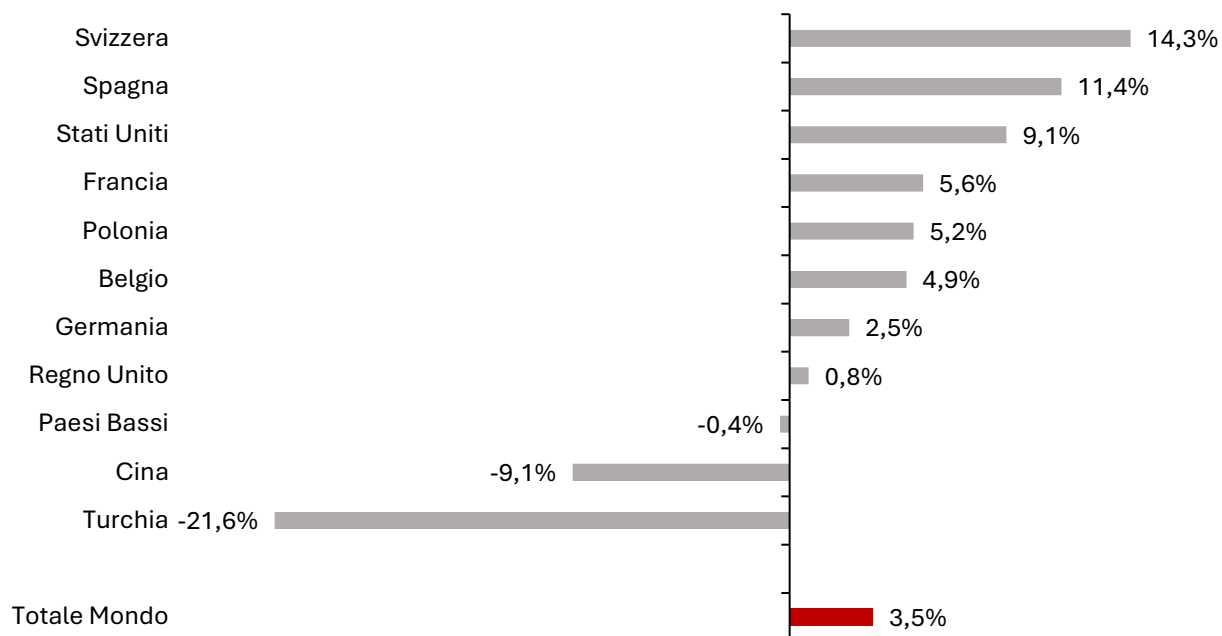
Analizzando l’andamento delle esportazioni italiane, già penalizzate dalla recessione che ha colpito il principale mercato di destinazione – la Germania – si rileva una situazione complessivamente più favorevole rispetto alle attese. Nei primi mesi del 2025 si è verificato un fenomeno di anticipazione dell’impatto dei dazi, con un incremento straordinario delle spedizioni verso gli Stati Uniti, effettuate immediatamente prima dell’entrata in vigore delle nuove misure tariffarie.

Tale dinamica ha determinato una significativa crescita dell’export verso gli Stati Uniti, pari al +9,5% rispetto ai primi 9 mesi del 2024. Incrementi rilevanti si sono registrati anche nei flussi verso la Svizzera (+14,3%) e la Spagna (+11,4%). Le imprese che ne hanno avuto la possibilità hanno accelerato le spedizioni, generando un sovraccarico delle catene logistiche, in particolare lungo le rotte marittime.

³ Aggiornamento ad Ottobre 2025



Figura 1.15 - Variazione annuale del valore delle esportazioni italiane
(9 mesi 2025 vs. 9 mesi 2024)

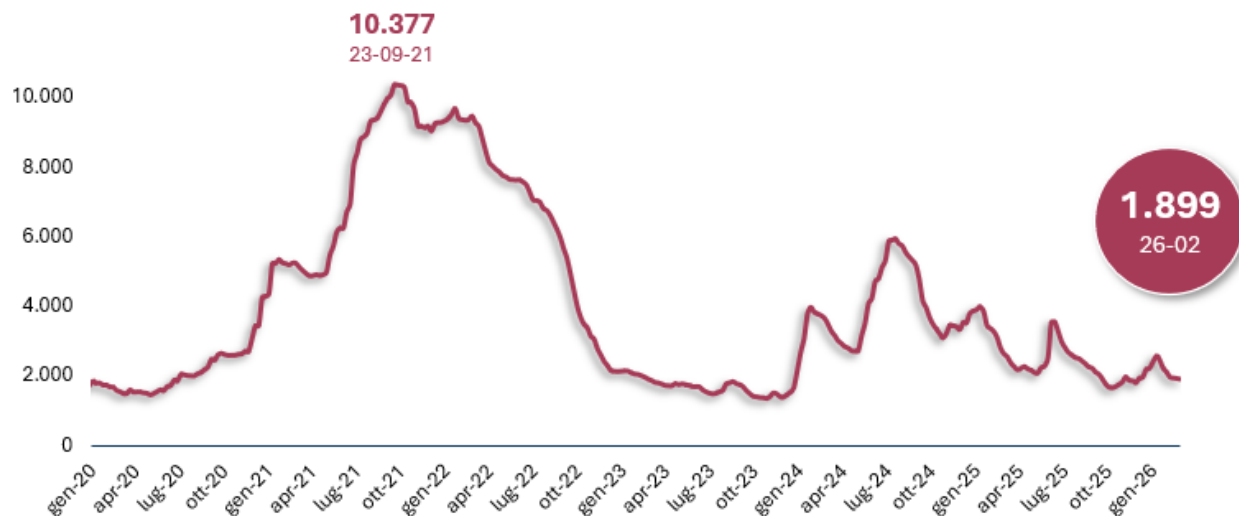


Fonte: elaborazioni Nomisma su dati ISTAT

Il conseguente congestionamento dei porti ha comportato un aumento dei costi di trasporto marittimo per i container, con una conseguente crescita del *Global Supply Chain Pressure Index*. Quest'ultimo rappresenta un indicatore composito che sintetizza diversi indici volti a misurare i costi del trasporto globale – tra cui il *Baltic Dry Index*, l'*Harpers Index* e gli *Indici BLS sul trasporto aereo* – integrati con metriche relative alle catene di approvvigionamento, come il *Purchasing Managers' Index (PMI)*, che considera variabili quali i tempi di consegna, le consegne arretrate e gli acquisti destinati allo stoccaggio.



Figura 1.16: Prezzo dei noli marittimi per il trasporto di container (\$/container da 40 piedi)



Fonte: elaborazioni Nomisma su dati Drewry

Figura 1.17 - Global Supply Chain Pressure Index (GSCPI)



Fonte: elaborazioni Nomisma su dati Federal Reserve Bank of New York

1.3 Effetti della pressione geopolitica nei contesti territoriali locali

Negli ultimi anni, le tensioni geopolitiche – tra cui guerre commerciali, conflitti armati, instabilità energetica e cambiamenti normativi – hanno avuto un impatto diretto sulle catene di fornitura globali. Questi shock esterni hanno reso evidente la fragilità di modelli logistici



fortemente dipendenti da flussi internazionali stabili e prevedibili. A livello locale, sui territori ricadono effetti concreti, sia in termini di domanda di infrastrutture che di trasformazione delle strategie operative dei player logistici.

Non fa eccezione il territorio piacentino.

1) Uno dei principali effetti è la tendenza alla regionalizzazione delle supply chain, con una progressiva riduzione della dipendenza da fornitori extra-UE e una maggiore attenzione alla prossimità dei mercati di consumo. Questo comporta una crescita della domanda di spazi logistici moderni, capaci di supportare operazioni più flessibili, scalabili e resilienti.

In risposta al contesto macroeconomico, diversi operatori hanno investito in immobili di nuova generazione, con caratteristiche tecniche adeguate a gestire flussi variabili e a integrare tecnologie per l'efficienza energetica e la digitalizzazione. Progetti di sviluppi immobiliari di ultima generazione, con edifici certificati BREEAM, e lo sviluppo del Prologis Park, con impianti fotovoltaici e sistemi di gestione intelligente, testimoniano questa evoluzione. Questi interventi non rispondono solo a esigenze operative, ma anche a criteri ESG sempre più rilevanti per investitori e clienti.

2) La pressione geopolitica spinge inoltre i player logistici a rivedere le proprie strategie operative. Tra le misure adottate si segnalano la diversificazione dei fornitori, l'incremento delle scorte per mitigare il rischio di interruzioni, l'automazione dei magazzini e la digitalizzazione dei processi. Queste scelte mirano a rafforzare la capacità di risposta a shock esterni e a garantire la continuità operativa in scenari di crescente instabilità.

Si segnala inoltre che negli ultimi quindi anni, il comparto della logistica conto terzi in Italia ha registrato una crescita costante, pur con alcune fasi di rallentamento legate al contesto macroeconomico (pandemia, crisi energetica, tensioni geopolitiche), di cui si è più sopra ampiamente trattato.

Il fatturato del settore logistico è passato da circa 71,2 miliardi di euro nel 2009 a 112 miliardi nel 2023, con una crescita complessiva del 57%.⁴ Per il 2024, la stima è di 117,8 miliardi di euro, con una crescita nominale dell'1,7% e reale dello 0,7%, in linea con la stabilizzazione post-pandemica e il rallentamento dell'attività industriale. Il comparto ha beneficiato di una forte espansione nel biennio 2021–2022, ma nel 2023 ha mostrato segnali di consolidamento.

Le proiezioni al 2030 indicano un possibile superamento dei 140 miliardi di euro, con un tasso di crescita annuo composto stimato al 3,7%, sostenuto da investimenti in digitalizzazione, automazione e sostenibilità.

Tra i principali driver di crescita:

⁴ Cfr. Politecnico di Milano, Osservatorio Contract Logistics “Gino Marchet”



- la contract logistics ha visto un'espansione significativa, passando da 50,7 miliardi nel 2020 a 117,8 miliardi nel 2024, consolidando il ruolo strategico dell'outsourcing logistico;
- l'e-commerce ha contribuito in modo rilevante, con un incremento del 13% nel 2023, raggiungendo un valore di 47,7 miliardi di euro;
- la digitalizzazione e la sostenibilità si sono affermate come priorità strategiche, con un aumento degli investimenti in tecnologie per l'efficienza operativa e la riduzione dell'impatto ambientale.

A livello locale, la forte crescita del comparto logistico ha generato in molti contesti, tra cui quello piacentino, pressioni sul territorio, con effetti rilevanti sia in termini fisici che socioeconomici.

L'aumento del consumo di suolo per nuovi insediamenti e infrastrutture può infatti alterare l'equilibrio urbanistico e genera tensioni con altri usi del territorio, in particolare quelli agricoli e residenziali.

Sul piano occupazionale, la crescita del settore comporta un incremento degli addetti diretti e dell'indotto, spesso non coincidendo tuttavia con un miglioramento delle condizioni di lavoro. In molti casi, si sono registrati contratti atipici, livelli retributivi contenuti e una scarsa stabilità occupazionale, soprattutto nei ruoli operativi e nei servizi ausiliari.

L'intensificazione delle attività mette sotto pressione le reti di mobilità locale, con un aumento del traffico pesante e una maggiore domanda di trasporti pubblici e servizi accessori. La mancanza di infrastrutture dedicate e di spazi funzionali per i lavoratori – come aree di sosta, mense e alloggi temporanei – rappresenta un ulteriore elemento critico.

Nel complesso, la crescita del comparto a livello locale ha evidenziato una serie di impatti che, pur generando valore economico, hanno sollevato interrogativi sulla tenuta dei territori coinvolti e sulla capacità di assorbire trasformazioni così rapide e profonde.

KEY TAKEAWAYS

Anche il 2025 è stato segnato da una convergenza di fattori di disturbo geopolitici ed economici, un contesto definito non da un singolo evento eccezionale, ma da una molteplicità di shock concomitanti,

- Dall'acuirsi delle tensioni commerciali e dalla ridefinizione dei regimi tariffari alla volatilità dei mercati finanziari, lo scenario globale si è fatto sempre più complesso;
- Nei settori produttivi e dei servizi (compreso il settore della logistica), il sentiment degli operatori è oggi quello di lavorare in un contesto in cui l'incertezza non è più episodica, ma strutturale;



- È emerso un chiaro orientamento verso la deglobalizzazione, caratterizzato da politiche protezionistiche e frammentazione geopolitica, con un conseguente indebolimento della propensione agli investimenti esteri;
- Anche se in molti Paesi i tassi d'interesse si sono stabilizzati, il clima d'investimento generale resta improntato alla cautela.

In **Italia**, la situazione è caratterizzata da luci e ombre:

- Seppur positiva, ancora molto contenuta la crescita economica italiana, con la produzione industriale in lieve calo;
- Sotto controllo il tasso di inflazione, sebbene le tensioni geopolitiche minaccino possibili riprese della corsa dei prezzi dei beni energetici;
- L'aumento delle retribuzioni orarie registrato dalla fine del 2023 non risulta ancora sufficiente a colmare la perdita di potere d'acquisto delle famiglie;
- Occupazione su livelli record (oltre 24 milioni di occupati), grazie tuttavia in particolare all'incremento dei lavoratori autonomi e degli uomini, a scapito dei lavoratori dipendenti;
- Se confrontato con i principali paesi europei, il tasso di occupazione italiano è fanalino di coda anche a causa di un elevato tasso di inattività: quasi 1 italiano su 3 nella fascia 15-64 anni non studia, non lavora o non sta attivamente cercando lavoro.

A questi elementi si aggiungono fattori legati alla frammentazione delle catene produttive e di approvvigionamento come conseguenza della globalizzazione, che, se da un lato ha aumentato l'efficienza, dall'altro ha reso i processi più vulnerabili a shock geopolitici e naturali. Oggi, le tensioni logistiche globali e la competizione per il controllo delle risorse critiche stanno ridisegnando rotte, alleanze e strategie industriali.

A livello locale, le tensioni geopolitiche hanno spinto i player logistici a regionalizzare le supply chain, riducendo la dipendenza da fornitori lontani e aumentando la domanda di immobili moderni e resilienti. Gli investimenti si sono concentrati su asset tecnologicamente avanzati, in linea con criteri ESG e con l'evoluzione dei modelli distributivi.

La forte crescita del comparto degli ultimi quindici anni ha generato pressioni locali: consumo di suolo, squilibri urbanistici, criticità nella mobilità e condizioni lavorative spesso precarie. Questi effetti collaterali sollevano interrogativi sulla capacità dei territori di assorbire trasformazioni rapide e complesse.



2. ANALISI DEI POLI LOGISTICI – REPORT SUGLI ASPETTI IMMOBILIARI

Il segmento immobiliare della logistica si articola in tre principali tipologie:

- **Centri di distribuzione:** impianti logistici delle aziende retail (sia food che non-food), utilizzati per rifornire la rete dei punti vendita.
- **Centri logistici:** impianti di grandi dimensioni gestiti direttamente da aziende di produzione o distribuzione, oppure da operatori logistici terzi (3PL) per conto di più clienti.
- **Punti di transito:** centri dedicati allo smistamento e al consolidamento delle merci, utilizzati principalmente da autotrasportatori, spedizionieri e corrieri.

Non rientrano nel segmento immobiliare logistico i cosiddetti “Factory Warehouse”, ovvero magazzini annessi o situati in prossimità di uno stabilimento produttivo, destinati allo stoccaggio di materie prime e semilavorati.

2.1 Evoluzione e nuove tendenze del mercato immobiliare della logistica nel contesto europeo

Il mercato immobiliare logistico europeo ha registrato una significativa espansione nel 2024, con volumi di investimento complessivi superiori ai 41 miliardi di euro, in crescita di circa il 25% rispetto all’anno precedente. Tuttavia, la distribuzione geografica degli investimenti evidenzia una forte concentrazione: Regno Unito e Germania assorbono da soli circa la metà delle allocazioni complessive, con rispettivamente 13,5 miliardi e 7 miliardi di euro.

Anche l’Italia ha confermato un trend positivo, con un volume di investimenti pari a 1,75 miliardi di euro, corrispondente al 17,5% del totale nazionale nel comparto real estate, in aumento del 2,9% su base annua. Nei primi mesi del 2025, il mercato ha mantenuto un buon livello di attrattività, con operazioni per circa 650 milioni di euro, a testimonianza della resilienza del comparto.

Nonostante segnali incoraggianti, il mercato italiano si posiziona dietro ai principali player europei. Oltre a Regno Unito e Germania, anche la Francia ha registrato una forte accelerazione, superando i 4,5 miliardi di euro grazie a un rimbalzo significativo. Seguono i Paesi Bassi con 3,5 miliardi e la Spagna, che si avvicina ai 2 miliardi di euro.

Il confronto evidenzia un divario strutturale che riflette differenze in termini di dimensione del mercato, maturità infrastrutturale e attrattività per gli investitori istituzionali.

Con riferimento a trend di portata più strutturale, il settore logistico europeo si trova attualmente di fronte a dinamiche contrapposte: l’accelerazione digitale in atto sta



imprimendo al settore una trasformazione profonda, in cui intelligenza artificiale, automazione e visibilità in tempo reale rappresentano ormai fattori strutturali di competitività. Parallelamente, le direttive e normative comunitarie in materia di sostenibilità ambientale e sociale stanno orientando il mercato verso modelli di sviluppo più responsabili e resilienti.

Strategie degli operatori e dinamiche qualitative del mercato

Accanto all'analisi dei flussi di investimento, è fondamentale considerare le **strategie adottate dagli operatori logistici** e le **priorità emergenti nella gestione degli spazi**. Le scelte allocative, infatti, non si limitano a una logica puramente quantitativa, ma riflettono un insieme articolato di valutazioni legate alla qualità degli asset, alla loro adattabilità e alla coerenza con obiettivi operativi e normativi in continua evoluzione. In questo contesto, le evidenze raccolte da primari player internazionali del settore offrono una lettura complementare e approfondita delle **tendenze in atto tra gli utilizzatori e gli investitori**, contribuendo a delineare un quadro più completo delle dinamiche che guidano oggi il mercato immobiliare logistico.

▪ **Strategie di espansione e squilibri strutturali**

Gli operatori logistici europei⁵ stanno ridefinendo le proprie strategie di sviluppo alla luce dei seguenti fattori macroeconomici e operativi:

- incertezza economica
- carenza di manodopera
- crescente attenzione alla qualità e flessibilità degli spazi
- rilevanza crescente delle tematiche ESG e delle certificazioni ambientali.

Nel breve termine (12 mesi), le prospettive di ampliamento degli spazi logistici appaiono improntate a una sostanziale stabilità, pur con segnali di espansione che interessano una parte del mercato. Le strategie di crescita sembrano orientarsi verso interventi selettivi, calibrati sulle esigenze operative e sull'evoluzione dei modelli distributivi.

Nel medio periodo (1-3 anni), si intravede una tendenza graduale all'incremento delle superfici, in linea con l'adattamento alle dinamiche di domanda e con la necessità di consolidare capacità aggiuntive.

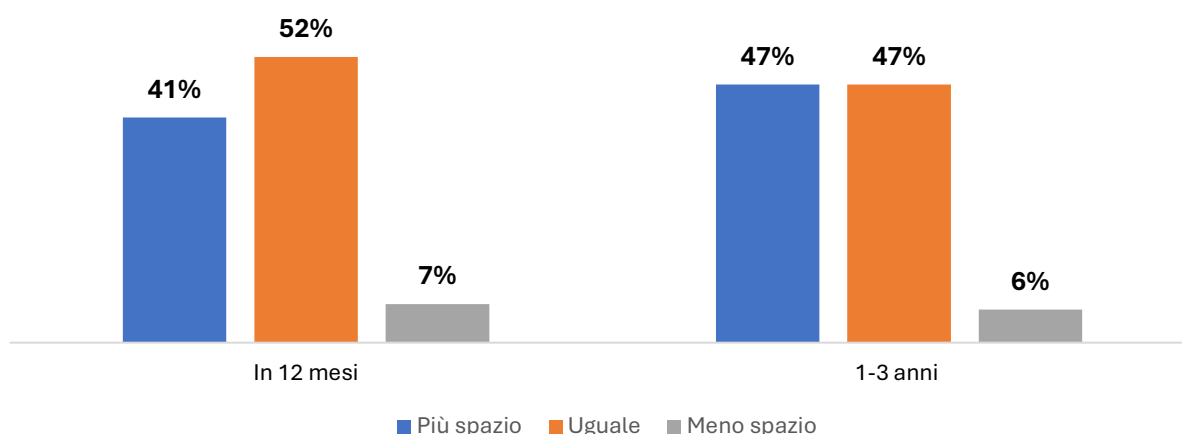
Tra gli operatori, le imprese della distribuzione mostrano una maggiore propensione ad anticipare investimenti, sostenute dall'evoluzione dei canali di vendita e dall'integrazione omnicanale, mentre i fornitori di servizi logistici appaiono più cauti, privilegiando approcci flessibili e soluzioni che consentano di modulare l'offerta in funzione delle condizioni di mercato.

⁵ Fonte: Savills Research, Brookfield, Analytiqa

Rispetto al 2024, quando il 70% delle aziende prevedeva una situazione invariata, emerge una tendenza verso un maggiore utilizzo degli spazi logistici, segnale di una rinnovata dinamicità del settore. La maggiore propensione agli investimenti va inoltre correlata alla fine della politica monetaria restrittiva della BCE che impatta sui tassi dei finanziamenti.

Figura 2.1– Cambiamenti nelle esigenze di spazio di magazzino degli operatori logistici europei

Come pensa che cambierà il suo spazio di magazzino nei prossimi tre anni?



Fonte: elaborazioni Nomisma su dati Savills Research, Brookfield, Analytiqa

▪ **Rallentamento dell'attività di sviluppo e pressione sulla disponibilità di spazi**

Un aspetto strutturale di rilievo nel mercato immobiliare logistico europeo è il calo significativo nella costruzione di nuovi edifici.⁶ I progetti di sviluppo hanno registrato una contrazione del 28% rispetto al picco del primo trimestre del 2023.⁷ Il dato evidenzia una riduzione dell'offerta futura di magazzini e centri logistici, in un contesto in cui la domanda da parte delle imprese è in crescita (come visto più sopra).

Lo squilibrio tra domanda e offerta è destinato a generare, nei prossimi anni, una progressiva riduzione degli spazi disponibili e una diminuzione dei tassi di sfritto, con conseguente maggiore difficoltà nel reperire immobili liberi sul mercato. Per contro, la domanda di immobili di nuova e ultima generazione dovrebbe generare un mercato a due velocità, con forte tasso di sfritto per gli immobili obsoleti e pressione di nuovi sviluppi nei territori che già ospitano insediamenti o in nuovi territori limitrofi.⁸

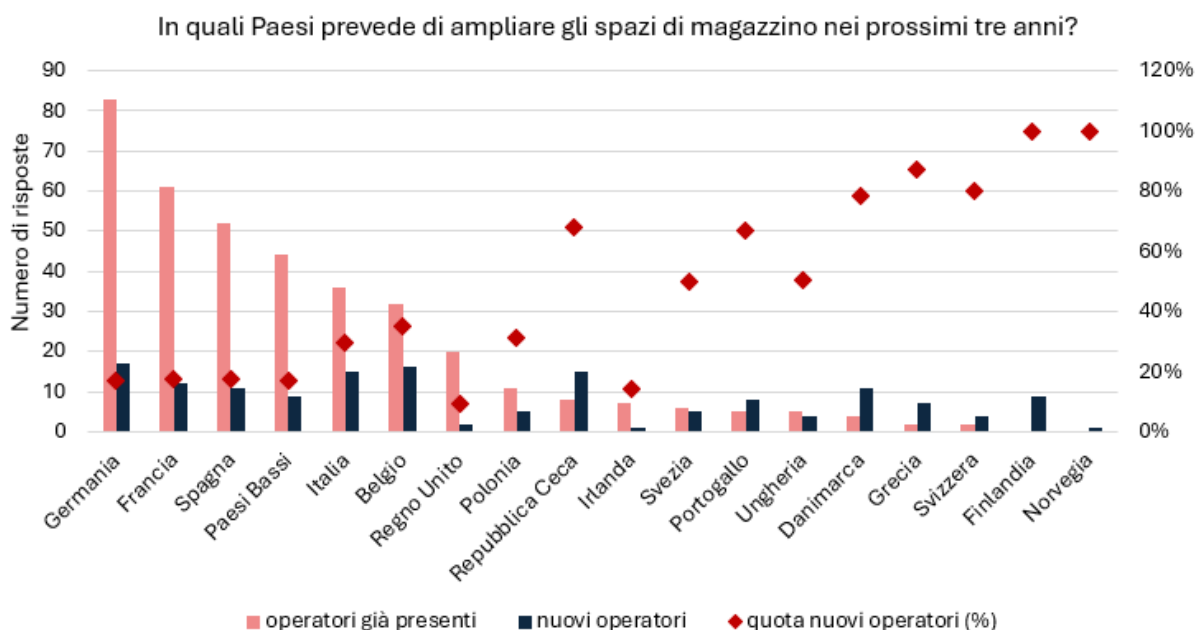
⁶ Fonte: Savills, "European Pipeline Index", 2025

⁷ Nel Regno Unito, **che storicamente anticipa le tendenze europee di alcuni trimestri**, il fenomeno è ancora più accentuato. Lo sviluppo immobiliare speculativo – ovvero la costruzione di edifici senza un affittuario (tenant) già definito – ha subito un crollo del 58% rispetto al picco del 2022, toccando nel secondo trimestre del 2025 i livelli più bassi degli ultimi anni. Il dato conferma una crescente prudenza da parte degli investitori e una contrazione dell'offerta futura.

⁸ Tale dinamica si è già verificata negli ultimi 5-10 anni nella zona della pianura padana a sud di Milano: a fianco di territori di più vecchio insediamento come Lodi e Piacenza, si stanno sviluppando le direttrici di Pavia, fino a Novara, e a nord-est verso Cremona.

I piani di espansione degli operatori logistici si concentrano prevalentemente nei mercati core dell'Europa occidentale. Nei prossimi tre anni, infatti, il 26% degli operatori prevede di ampliare le superfici di magazzino in Germania, seguita dalla Francia con il 20%. Seguono Spagna e Paesi Bassi, leggermente avanti rispetto a Belgio e Italia, che mantengono comunque una posizione competitiva.

Figura 2.2- Paesi di interesse per lo sviluppo di nuovi spazi logistici e dettaglio fra operatori già presenti e nuovi operatori



Fonte: elaborazioni Nomisma su dati Savills Research, Brookfield, Analytiqa

Con riferimento alle preferenze di insediamento nel breve-medio termine degli operatori, le quote più elevate di nuovi operatori (i c.d. “nuovi entranti” in uno specifico mercato) si registrano in Repubblica Ceca (68%), Belgio (35%) e Polonia (31%), a conferma di un crescente interesse degli operatori continentali verso i mercati dell'Europa centrale e orientale (CEE), trainato da strategie di *nearshoring* delle attività produttive e dalla volontà di intercettare nuovi bacini di consumo.

Gli operatori già presenti nei vari mercati occidentali (core) consolidano, per contro, la propria presenza.

L'Italia si pone in posizione intermedia rispetto a tali dinamiche, a dimostrare la percezione degli operatori logistici di un mercato attrattivo e non del tutto maturo. I nuovi entranti in Italia rappresentano il 29% degli operatori che prevedono di ampliare gli spazi di magazzino nei prossimi tre anni, contro il 71% di operatori già presenti sul territorio.

▪ I fattori che guidano la scelta dell'immobile e della localizzazione



○ **I driver di scelta di owner/developer**

L'offerta di spazi logistici si orienta oggi verso criteri qualitativi sempre più selettivi, con particolare attenzione all'altezza utile degli edifici, agli standard di efficienza energetica e alla possibilità di espansione all'interno del sito.

Un'analisi più approfondita delle caratteristiche ritenute prioritarie da locatori e sviluppatori evidenzia due direttrici principali. Sul piano fisico, l'altezza dell'edificio emerge come il parametro più rilevante, indicato dal 53% degli intervistati. Seguono, con distacco, l'efficienza energetica (35%) e la possibilità di espansione (30%).

Questi dati delineano una chiara preferenza da parte degli owner per asset immobiliari versatili e adattabili alle esigenze operative, sia attraverso una maggiore altezza interna, sia mediante la predisposizione per ampliamenti futuri o l'inserimento di piani mezzanino.

Figura 2.3– Caratteristiche prioritarie nell'offerta immobiliare logistica



Fonte: elaborazioni Nomisma su dati Savills Research, Brookfield, Analytiqa

○ **I driver di scelta dei tenant ed evoluzione dei criteri di selezione**

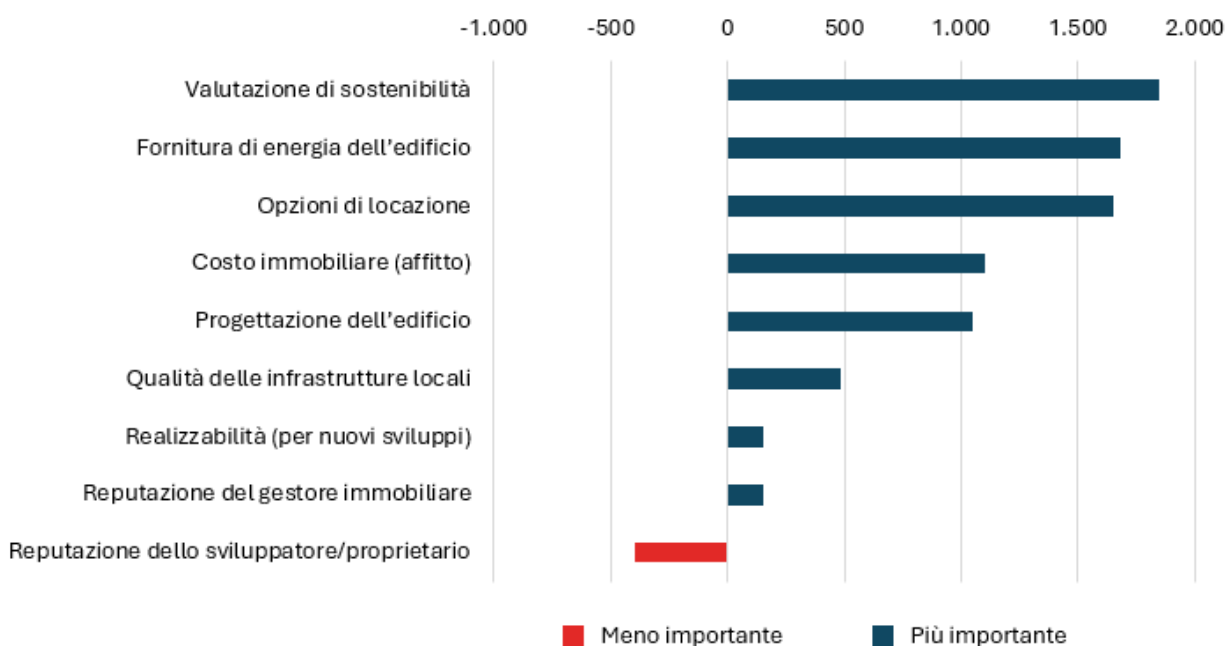
L'analisi delle preferenze espresse dai locatori e utilizzatori (tenant) evidenzia un'evoluzione significativa nel processo di selezione degli immobili logistici, che oggi considera un insieme più ampio e articolato di fattori rispetto al recente passato.

Pur rimanendo il canone d'affitto uno dei criteri principali, l'attenzione degli operatori si concentra sempre più su parametri tecnici e prestazionali, tra cui le caratteristiche di sostenibilità e la disponibilità e capacità energetica. Anche il design dell'edificio acquisisce rilevanza, con un incremento superiore a 10 punti percentuali rispetto alla rilevazione del 2023.

Approfondendo la crescente attenzione verso immobili sostenibili, emerge come le certificazioni ambientali siano ormai considerate un requisito di base, indipendentemente

dal fatto che l'immobile sia di nuova costruzione o esistente. Di conseguenza, la disponibilità a pagare un canone maggiorato per edifici certificati è in diminuzione, mentre aumenta la quota di operatori che richiede uno sconto per immobili privi di certificazione.

Figura 2.4- Fattori principali nelle decisioni di scelta degli edifici da parte degli utilizzatori (variazione in punti base dal 2023 al 2025)



Fonte: elaborazioni Nomisma su dati Savills Research, Brookfield, Analytiqa

Al contrario, le strutture “net zero ready” – ovvero in grado di operare senza fonti energetiche fossili e alimentate interamente, o potenzialmente, da energia rinnovabile – sono sempre più ricercate, quanto rare. Il 65% degli intervistati si dichiara disposto a sostenere canoni superiori ai valori di mercato per tali immobili, anche in virtù dei potenziali risparmi operativi che ne derivano.

Inoltre, un incoraggiante 37% degli intervistati dichiara di applicare clausole green in modo sistematico all'interno del proprio portafoglio logistico.

Queste evidenze non solo indicano una preferenza crescente per immobili di qualità superiore, ma riflettono anche una maggiore attenzione alla resilienza futura del portafoglio, in previsione di esigenze emergenti come l'adozione di robotica e automazione.

▪ **Le determinanti della scelta localizzativa**

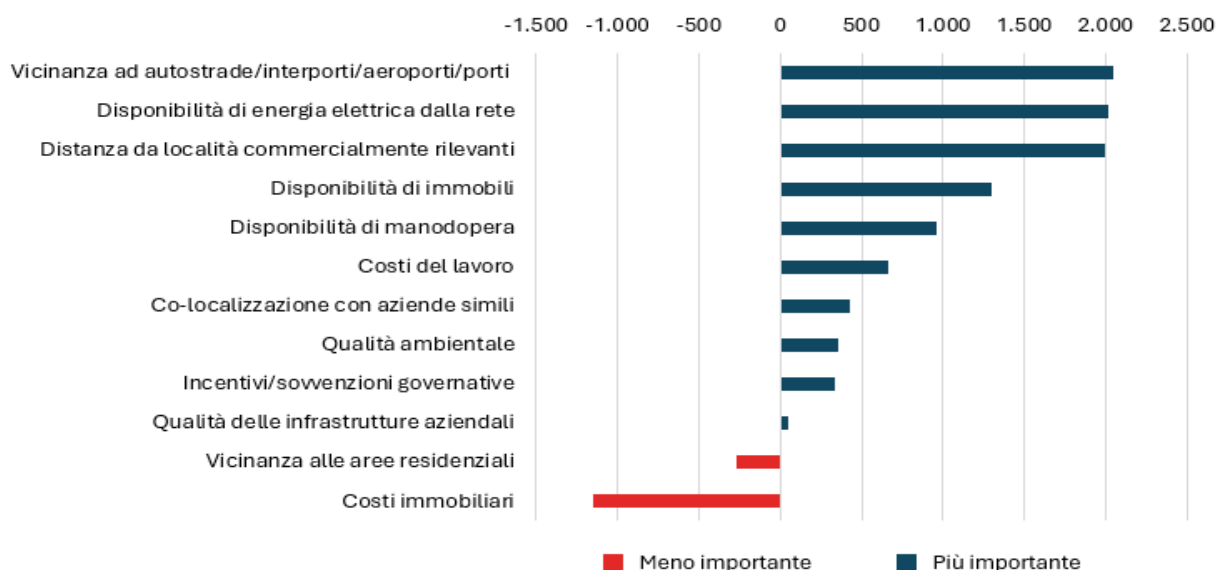
Negli ultimi due anni (2023 vs 2025) i fattori determinanti nelle decisioni di localizzazione hanno subito un'evoluzione significativa.

Man mano che le aziende si orientano verso metriche di performance aziendali più ampie, gli indicatori legati esclusivamente al risparmio sui canoni di locazione stanno infatti perdendo centralità. Di conseguenza, i costi per gli immobili rivestono oggi un ruolo meno centrale nella scelta della posizione di un magazzino.

Allo stesso tempo, è cresciuta l'attenzione verso i costi di trasporto (che trova declinazione anche nella vicinanza ad infrastrutture strategiche) così come i costi del lavoro e la disponibilità della manodopera.

Questi ultimi erano già considerati aspetti cruciali negli anni precedenti e sono diventati ancora più determinanti nelle scelte di localizzazione degli operatori.

Figura 2.5: Fattori principali nelle decisioni generali di localizzazione degli utilizzatori (variazione in punti base dal 2023 al 2025)



Fonte: elaborazioni Nomisma su dati Savills Research, Brookfield, Analytiqa

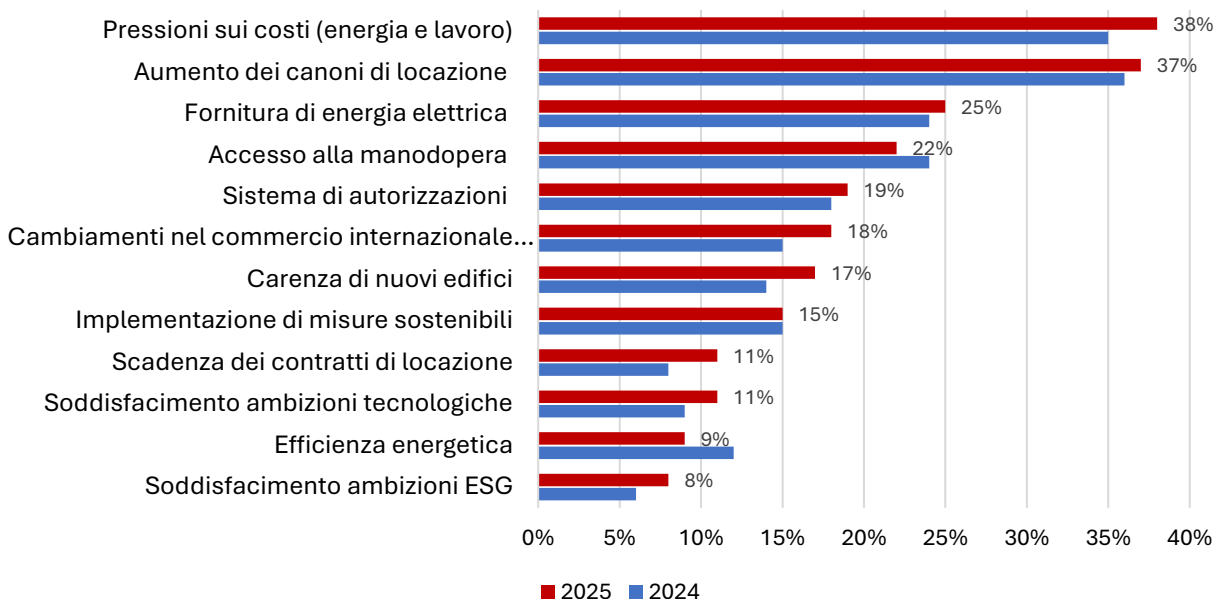
▪ **Le principali sfide nelle operazioni immobiliari nella logistica secondo i locatari/utizzatori**

Le pressioni sui costi restano la principale preoccupazione per i locatari/utizzatori, e anche il 2025 non fa eccezione. I costi energetici e del lavoro (38%) e i canoni di locazione (37%) sono le questioni più rilevanti. Sebbene le pressioni inflazionistiche stiano lentamente diminuendo, gli operatori ne avvertono ancora gli effetti e continuano a mantenere un'elevata attenzione ai costi.

L'accesso alla manodopera nei centri logistici rimane una criticità, segnalata dal 22% degli intervistati (in calo rispetto al 24% del 2024), fattore che è stato superato — subito dopo i costi — dalla disponibilità di energia negli edifici logistici, indicata da un quarto degli occupanti.

La gestione dei cambiamenti nel commercio internazionale, che si colloca solo al sesto posto tra le principali preoccupazioni, ha registrato tuttavia un aumento significativo rispetto al 2024 (dal 14% al 17%), presumibilmente a causa dell'aumento dei dazi a cui sono soggetti gli esportatori verso gli Stati Uniti.

Figura 2.6– Principali sfide sottostanti alle operazioni immobiliari logistiche (2025 vs 2024)



Fonte: elaborazioni Nomisma su dati Savills e Colliers

▪ **ESG e tecnologia: i fattori “game-changer” per gli immobili della logistica secondo i locatari/ utilizzatori**

Le strategie immobiliari degli utilizzatori logistici si confrontano con una serie di fattori che, nel medio-lungo periodo, sono destinati a influenzare in modo significativo le scelte operative e localizzative.

Le regolamentazioni ESG e gli obiettivi ambientali sempre più stringenti si confermano tra le principali priorità, riflettendo una crescente attenzione alla sostenibilità come leva strategica. Al contrario, strategie di re/nearshoring⁹ e l'impiego innovativo di droni risultano

⁹ Il termine reshoring indica il processo di rilocalizzazione delle attività produttive precedentemente delocalizzate in paesi terzi, riportandole nel paese d'origine o in aree geografiche più vicine.

Il nearshoring, invece, si riferisce alla delocalizzazione verso paesi limitrofi o regionalmente prossimi, mantenendo vantaggi in termini di costo, ma riducendo la distanza fisica e i rischi associati alle catene di fornitura globali.

Entrambe le strategie rispondono a esigenze di maggiore resilienza operativa, riduzione dei tempi di consegna, contenimento dei rischi geopolitici e adeguamento alle normative ambientali e sociali. Dal punto di vista logistico, queste scelte comportano una ridefinizione delle reti distributive, con impatti diretti sulla domanda di spazi logistici in mercati europei emergenti e sulla ricollocazione degli hub operativi.



ancora marginali nel processo decisionale, segnalando una focalizzazione su elementi strutturali e normativi.

La sostenibilità è ormai considerata un criterio imprescindibile, in un quadro regolatorio europeo in continua evoluzione. L'incertezza normativa rappresenta un rischio concreto, con potenziali ricadute operative e strategiche. Questa consapevolezza è condivisa trasversalmente tra operatori logistici (3PL), produttori e retailers, che riconoscono l'impatto sistemico di tali dinamiche sull'intero portafoglio immobiliare.

Figura 2.7- Elementi che possono essere definiti “game-changing” per il real estate logistico (2025 vs 2024)



Fonte: elaborazioni Nomisma su dati Savills e Colliers

▪ **Azioni sul patrimonio immobiliare esistente e vincoli tecnologici**

Le strategie di valorizzazione del patrimonio immobiliare logistico esistente si concentrano principalmente sulla razionalizzazione dei consumi energetici, adottata come risposta pragmatica al progressivo restringimento dei margini operativi registrato negli ultimi anni.

Gli interventi di natura più strutturale – come l'installazione di impianti per la produzione di energia rinnovabile, sistemi di accumulo in loco o colonnine di ricarica per veicoli elettrici privati – risultano invece meno diffusi, a conferma della crescente selettività degli investimenti.

La disponibilità di energia continua a rappresentare un elemento critico per molti operatori, in particolare in relazione alle nuove ambizioni tecnologiche. L'insufficienza o la scarsa capacità delle infrastrutture energetiche può infatti limitare l'adozione di soluzioni avanzate, quali robotica, automazione o ricarica elettrica onsite, orientando le imprese verso



applicazioni più accessibili, come l'analisi predittiva e i sistemi di ottimizzazione basati su intelligenza artificiale.

Un ulteriore vincolo è rappresentato dal costo di implementazione. Nonostante la graduale riduzione dei costi associati all'automazione, l'investimento iniziale rimane significativo. In un contesto caratterizzato da margini compressi e bilanci meno solidi, numerosi operatori non dispongono ancora della capacità finanziaria necessaria per interventi su larga scala. Di conseguenza, pur riconosciute come tecnologie dirompenti e strategiche, le soluzioni più avanzate tendono a occupare una posizione subordinata nelle scelte operative.

Le preoccupazioni ESG stanno progressivamente orientando il settore logistico verso un maggiore impiego di carburanti alternativi e soluzioni a basse emissioni per il trasporto merci¹⁰.

Tali ambizioni risultano tuttavia solo parzialmente allineate con le pratiche ESG attualmente in atto. L'adozione dei veicoli elettrici procede, in particolare nel comparto dei trasporti leggeri, ma gli operatori restano cauti nel destinare capitali a nuove infrastrutture di ricarica o distribuzione energetica. Tale prudenza deriva in parte dalla competizione per la capacità di rete e dall'incertezza che ancora circonda l'evoluzione delle tecnologie di trazione. Inoltre, le scelte dei produttori di veicoli influenzano fortemente la direzione del mercato: mentre i mezzi elettrici si affermano come soluzione standard per l'ultimo miglio, permane esitazione nell'investire in infrastrutture dedicate ai veicoli pesanti (HGV e LGV). La capacità della rete e la disponibilità energetica a livello locale restano, di conseguenza, vincoli strutturali.

Nonostante tali criticità, il comparto mostra segnali concreti di avanzamento. I camion elettrici di nuova generazione raggiungono oggi autonomie fino a 500 km, e diversi operatori ne hanno già avviato l'implementazione su scala industriale. Parallelamente, i corridoi obbligatori europei e la diffusione delle infrastrutture di ricarica ad alta potenza stanno accelerando l'adozione di mezzi pesanti a trazione elettrica, rendendo questa tecnologia un asset strategico sempre più realistico per la logistica continentale.

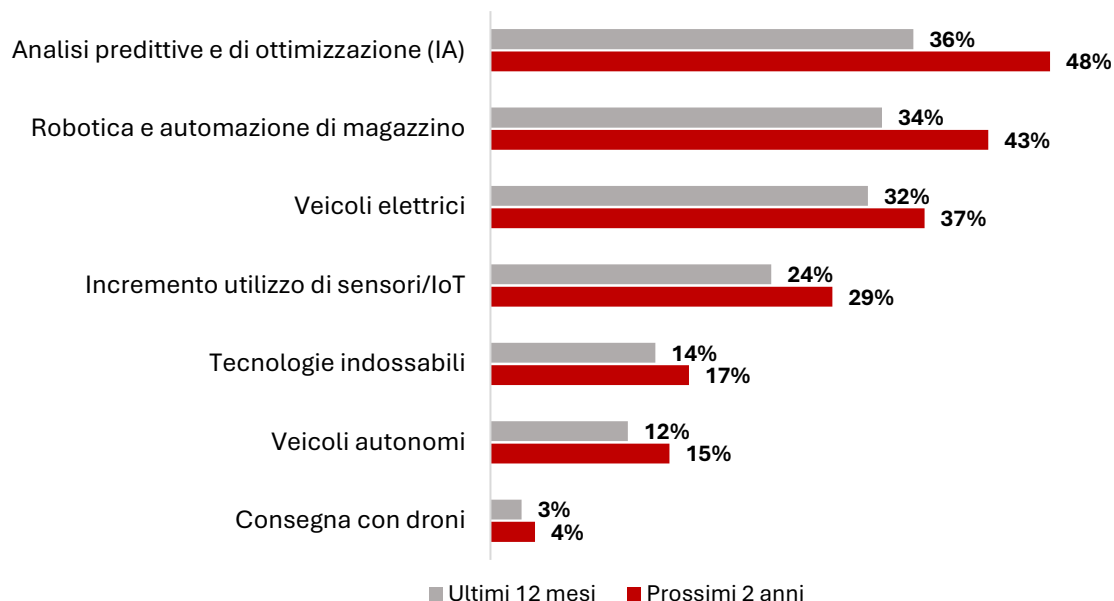
In parallelo, si osserva un cambiamento significativo nell'atteggiamento del settore verso l'intelligenza artificiale (IA). L'82% degli operatori intervistati individua nell'adozione dell'IA il principale fattore di trasformazione dei prossimi anni. Diversamente dall'ambito ESG — dove l'approccio è spesso reattivo — l'IA viene affrontata in modo proattivo e operativo: non più percepita come una promessa futura, ma come un elemento già integrato nei processi decisionali. Negli ultimi dodici mesi, il 36% delle imprese ha investito in tecnologie di ottimizzazione predittiva e analisi basate su IA, mentre il 48% prevede di farlo entro i prossimi due anni.

¹⁰ I camion elettrici e a idrogeno (Electric/Hydrogen HGV) sono stati identificati dagli operatori come il terzo principale fattore "game changer" per i prossimi anni. Ridurre la dipendenza dai trasporti ad alta intensità di CO₂ emerge infatti come la priorità più condivisa dalle catene di approvvigionamento nel triennio a venire.



Questa dinamica evidenzia due aspetti chiave: da un lato, l’attesa di progressi rapidi nell’ambito dell’intelligenza artificiale; dall’altro, il riconoscimento di una maturità tecnologica ormai consolidata, capace di generare valore tangibile all’interno dei modelli operativi attuali.

Figura 2.8– Tecnologie oggetto di investimento negli ultimi 12 mesi e su quali intende investire nei prossimi 2 anni



Fonte: elaborazioni Nomisma su dati Savills e Colliers

▪ **Il differente approccio di sviluppatori e utilizzatori relativamente al tema ESG**

Una recente indagine¹¹ ha messo in evidenza le attuali differenze di visione tra sviluppatori e utilizzatori relativamente ai fattori potenziali di cambiamento rispetto alla filiera logistica immobiliare.

Come già osservato in relazione alle condizioni di mercato, gli utilizzatori restano cauti dal momento che stanno ancora assorbendo gli shock macroeconomici e i cambiamenti normativi degli anni recenti. Ciò si riflette nel fatto che oltre la metà di loro ha posticipato i piani di espansione, mentre le preoccupazioni operative, come quelle legate ai requisiti ESG e all’approvvigionamento energetico, hanno assunto la priorità.

Tuttavia, dal punto di vista più strategico le tendenze sono le seguenti:

- **Il sentiment degli utilizzatori (occupiers/tenants)**

¹¹ Fonte: CBRE (luglio 2025)



Tra i temi di maggiore rilevanza per gli utilizzatori di spazi logistici, le regolamentazioni ESG e i target ambientali più stringenti si confermano al primo posto nell'agenda strategica. La continua evoluzione del quadro normativo europeo impone un costante adeguamento, con implicazioni dirette sulle scelte immobiliari e operative.

Parallelamente, cresce l'interesse per l'ottimizzazione dei processi attraverso l'intelligenza artificiale, considerata una leva potenzialmente trasformativa per l'efficienza operativa dei magazzini. Le tecnologie di analisi predittiva e ottimizzazione algoritmica stanno progressivamente entrando a far parte delle strategie di investimento, in risposta alla necessità di migliorare la produttività e contenere i costi in un contesto competitivo sempre più selettivo.

○ **Il sentiment degli sviluppatori (developers).**

La previsione degli sviluppatori è quella di aumentare l'espansione speculativa quest'anno: dopo una pausa nel 2024, quando solo il 24% degli sviluppatori aveva pianificato di realizzare nuovi spazi, nel 2025 il 36% ha dichiarato di voler sviluppare di più nel corso del 2026. È interessante notare che la pipeline di sviluppo speculativo nel Regno Unito si è ridotta negli ultimi sei mesi. Questo potrebbe indicare un'inversione di tendenza tra la fine del 2025 e l'inizio del 2026.

Tabella 2.1 – Fattori potenziali di cambiamento (“game-changer”) per gli edifici destinati alla logistica, dal punto di vista degli operatori della filiera logistica immobiliare

Fattori potenziali di cambiamento	Classifica Utilizzatori	Classifica Sviluppatori	Classifica Investitori
Regole/obiettivi ESG più stringenti	1^	5^	3^
Maggiore utilizzo dell'intelligenza artificiale	2^	8^	6^
Camion elettrici/idrogeno	3^	6^	7^
Maggiore potenza energetica	4^	1^	1^
Robotica/cobot/automazione avanzata	5^	3^	4^
Sostituzione/cambiamento della manodopera con soluzioni tecnologiche	6^	4^	5^
Capacità di incorporare resi/riparazioni	7^	7^	8^
Re/near-shoring (rilocalizzazione delle produzioni)	8^	2^	2^
Modi innovativi di utilizzare i droni	9^	9^	9^

Fonte: elaborazioni Nomisma su dati Savills e Colliers

Tra gli aspetti più rilevanti vi è la scarsità di siti adatti e disponibili per l'edificazione è considerata la sfida principale, seguita dalla lunghezza del processo di pianificazione.



Come per gli utilizzatori finali, anche per gli sviluppatori l'approvvigionamento energetico rimane una questione centrale. In linea con la crescente domanda di edifici più alti da parte degli utilizzatori, gli sviluppatori hanno indicato l'aumento dell'altezza utile come il quarto aspetto più critico. Nel frattempo, la flessibilità dei contratti di locazione e l'aumento della portata dei solai rimangono le questioni meno rilevanti per gli sviluppatori.

Tabella 2.2 - Valutazione degli sviluppatori di ciascun aspetto in base al loro livello di importanza quando considerano nuovi sviluppi industriali e logistici

	2024	2025
Durata del processo di pianificazione	1 [^]	2 [^]
Carenza di aree edificabili	2 [^]	1 [^]
Fornitura di energia elettrica per i nuovi sviluppi	3 [^]	3 [^]
Disponibilità e costo dei finanziamenti per lo sviluppo	4 [^]	5 [^]
Velocità del cambiamento nelle esigenze degli inquilini	5 [^]	6 [^]
Profondità dei cortili	6 [^]	7 [^]
Altezza degli spioventi	7 [^]	4 [^]
Conduttori (occupiers) che richiedono flessibilità nei contratti di locazione	8 [^]	8 [^]
Aumento della portata dei solai	9 [^]	9 [^]

Fonte: elaborazioni Nomisma su dati Savills e Colliers

2.2 Mercato immobiliare della logistica in Italia

Negli ultimi anni il comparto immobiliare della logistica in Italia ha assunto un ruolo sempre più strategico all'interno del sistema economico nazionale, configurandosi come uno dei segmenti più dinamici del real estate commerciale. L'evoluzione dei modelli di consumo, la digitalizzazione dei processi produttivi e distributivi e la crescente attenzione alla sostenibilità ambientale hanno trasformato la logistica da funzione di supporto a leva competitiva per imprese e territori.

L'elevata incertezza macroeconomica, le tensioni geopolitiche, la ridefinizione delle catene globali del valore e la rinnovata stagione dei dazi e delle politiche protezionistiche, uniti al rallentamento della crescita economica in Europa e alla volatilità dei costi energetici, stanno generando pressioni sulle filiere produttive e logistiche. Tuttavia, il settore immobiliare logistico continua a mostrare una notevole capacità di adattamento e resilienza, sostenuta da trend strutturali di lungo periodo come la progressiva espansione dell'e-commerce, il nearshoring industriale e la domanda di infrastrutture green e digitali.



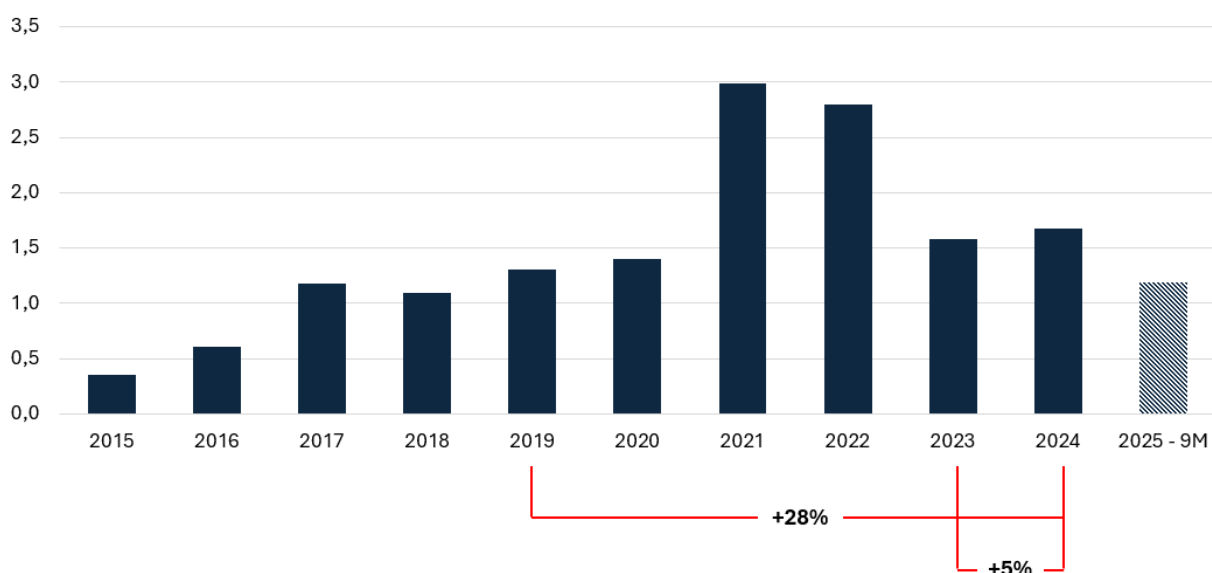
La domanda di spazi resta sostenuta, con preferenza per immobili di nuova generazione e ad alta efficienza energetica. Tuttavia, l'incremento dei canoni ha rallentato l'assorbimento nel 2025. Il volume di nuovi sviluppi è in aumento rispetto al 2024. Il tasso di pre-assorbimento (pre-let) supera il 40%, indicando una domanda attiva anche nei mercati regionali. I canoni continuano a crescere, con evidenze di contratti superiori ai livelli *prime*, suggerendo un potenziale di riallineamento nei prossimi anni.

La vacancy rimane contenuta, pur in lieve aumento, e si concentra prevalentemente in aree secondarie e per edifici obsoleti. Lo stock nazionale presenta infatti una quota significativa di immobili datati: si stima che il 20% diventerà obsoleto entro il 2030, evidenziando la necessità di interventi di riqualificazione.

Il mercato si colloca in una fase di crescita moderata, sostenuta da fondamentali solidi e da una domanda qualificata.

Nel corso del 2024, infatti, in Italia il volume di investimenti immobiliari nel settore della logistica ha toccato quota 1,7 miliardi di euro, che corrispondono a circa il 17% dei 10,1 miliardi complessivi investiti nel real estate. L'aumento del volume di investimenti è stato pari al 5% fra il 2024 e il 2023 e al 28% fra il 2024 e il 2019. Nei primi 9 mesi del 2025 si sono registrate alcune rilevanti transazioni di portafogli immobiliari per complessivi 1,19 miliardi di euro, dato in crescita del 6,6% rispetto ai corrispondenti 9 mesi dell'anno precedente.

Figura 2.9 – Evoluzione degli investimenti nel comparto immobiliare logistico in Italia (miliardi di euro)



Nota: dato 2025 relativo ai primi 9 mesi dell'anno.

Fonte: elaborazioni su fonti varie



La fase iniziale di crescita è stata sostenuta dal comparto light industrial, seguita da un'espansione della logistica pura, che continua a rappresentare uno dei segmenti più attrattivi per gli investitori specializzati. L'interesse si concentra sia sulle operazioni di scambio di portafogli, anche su scala paneuropea, sia sulle transazioni di sale & leaseback e sugli immobili singoli con una chiara destinazione funzionale.

Parallelamente, si registra una crescente attenzione verso asset industriali capaci di diversificare i portafogli attraverso sviluppi built-to-suit (BTS) o built-to-own (BTO), progettati su misura per le esigenze dei futuri conduttori o delle imprese, in particolare quelle attive nell'e-commerce evoluto e nella logistica del freddo. Si tratta di soluzioni pensate per garantire flessibilità e rispondere alle trasformazioni di un settore sempre più moderno, innovativo e orientato alla sostenibilità.

Sul fronte dei canoni di locazione, la solidità della domanda ha sostenuto i valori degli immobili logistici prime, con incrementi significativi dal periodo pre-Covid ad oggi. La crescita costante dei valori locativi nei principali mercati è stata determinata da fattori strutturali quali la scarsità di offerta, l'incremento dei prezzi dei terreni e l'aumento dei costi di costruzione e finanziamento (Tabella 1.3).

Tabella 2.3 - Canoni immobili prime (€/mq/anno) - dati per il 2025 stimati

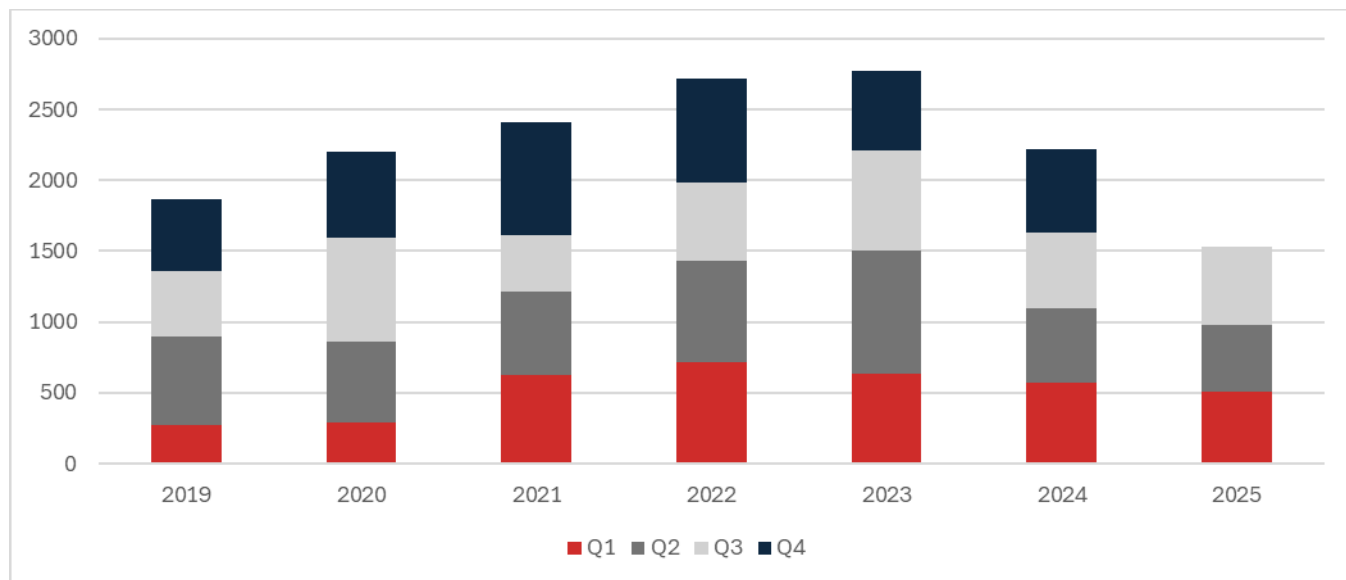
Sistema logistico	2019	2024	2025	Var % 2025-2024	Var % 2025-2019
Milano	56	74	78	+4,7%	+39,1%
Bologna	51	66	69	+3,7%	+33,6%
Verona	47	60	63	+5,9%	+35,8%
Torino	47	57	60	+5,2%	+28,4%
Piacenza	45	57	59	+2,7%	+32,0%
Novara	42	61	64	+4,2%	+51,4%
Pavia	40	55	58	+5,5%	+45,0%

Fonte: elaborazioni su fonti varie

Anche i dati relativi all'assorbimento del mercato (take up) confermano la fotografia di un settore logistico italiano resiliente, caratterizzato da un leggero calo dei volumi di assorbimento pari al -6% su base annua (2025 rispetto al 2024), ma con un andamento positivo su base trimestrale (+4% fra il terzo e il secondo trimestre 2025). Dopo due anni di livelli record, infatti, l'attività di assorbimento ha registrato un rallentamento nel 2024, pur con un trend non preoccupante.



Figura 2.10 – Take up degli immobili logistici in Italia

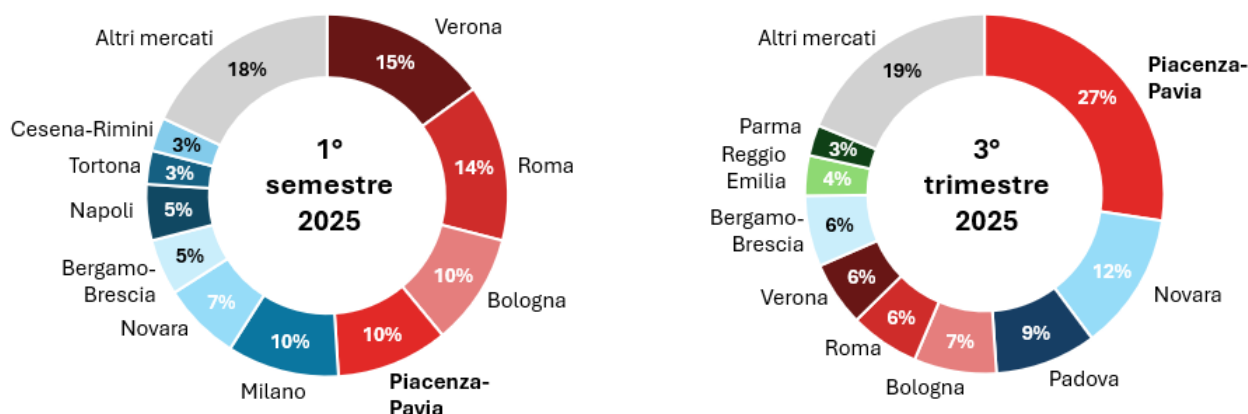


Fonte: elaborazioni Nomisma su dati Savills e Colliers

La domanda è trainata soprattutto dagli immobili di grado A e conformi ai criteri ESG (ovvero immobili che abbiano ricevuto almeno le certificazioni *Leed Gold* or *Breeam Very Good certificate*), che hanno rappresentato il 94% delle operazioni di locazione del terzo trimestre 2025. La conformità ESG continua a essere un fattore determinante della domanda, sostenendo sia i canoni di locazione più elevati sia la crescente espansione della classe di asset logistici.

A livello geografico, le locazioni concluse si concentrano principalmente nel Nord Italia, che continua a rappresentare l'area più attrattiva. Lombardia, Emilia-Romagna e Lazio si confermano le regioni più dinamiche, mentre il cluster di Verona ha registrato una performance particolarmente positiva, posizionandosi al primo posto per superficie locata nella prima metà del 2025. Sul solo terzo trimestre dell'anno invece, è l'area di Piacenza-Pavia a registrare la maggiore capacità di assorbimento degli immobili logistici. Resta elevato l'interesse verso i cluster emergenti, trainato in particolare dalle aree di Tortona, Cesena-Rimini e Reggio-Emilia.

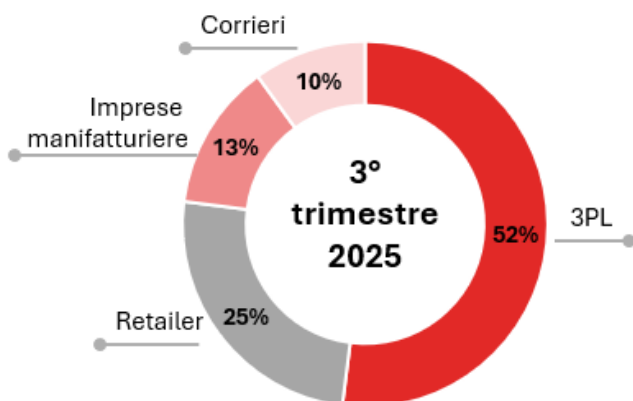
Figura 2.11 - Take up per provincia nel primo semestre 2025 e nel terzo trimestre 2025



Fonte: elaborazioni Nomisma su dati Savills e Colliers

Rispetto alla tipologia di fruitori degli spazi locati, sono gli operatori 3PL (third-party logistics) a guidare la domanda: nel terzo trimestre 2025 hanno rappresentato il 52% dei locatari, seguiti dai retailer con il 25% e dalle imprese manifatturiere (13%).

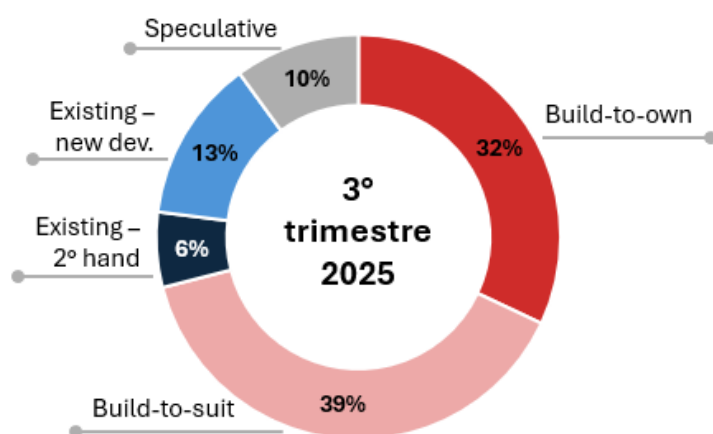
Figura 2.12 - Take up per tipologia di locatari degli immobili logistici



Fonte: elaborazioni Nomisma su dati Colliers

I progetti Built-to-Own (BTO) costituiscono circa il 32% della domanda complessiva, comprendendo imprese attive in settori come e-commerce, logistica del freddo e altri utilizzatori finali che considerano l'immobile logistico un asset strategico, puntando sempre più spesso su iniziative di autopromozione o sviluppo diretto. Nel corso del terzo trimestre dell'anno, le operazioni di locazione Built-to-Suit (BTS) hanno registrato un incremento del 40%, spinte dagli investitori istituzionali intenzionati a garantirsi i contratti di locazione prima della realizzazione degli immobili, a conferma di una visione di mercato più prudente.

Figura 2.13 - Take up per tipologia di asset



Fonte: elaborazioni Nomisma su dati Colliers

L'attività di locazione si è caratterizzata per un'elevata incidenza di transazioni su immobili esistenti: circa il 30% dell'assorbimento complessivo riguarda infatti questa tipologia di immobili (di cui 13% di nuova costruzione) e speculativi (10%). Tale dinamica riflette una domanda orientata alla disponibilità immediata e alla prontezza operativa degli asset. Gli operatori, spinti da esigenze di rapidità e flessibilità, preferiscono sempre più optare per soluzioni pronte all'uso rispetto agli sviluppi built-to-suit, che richiedono tempi più lunghi.

La disponibilità di nuovi spazi rimane tuttavia limitata nelle location *prime*, dove le nuove realizzazioni sono ostacolate da vincoli urbanistici. In altre aree, invece, permangono opportunità di sviluppo, contribuendo a stabilizzare i canoni di locazione.

Relativamente agli sviluppi futuri, alcuni trend sembrano poter avere impatti significativi sul comparto immobiliare logistico. In primis, come già citato, la domanda di immobili conformi ai criteri ESG spinge le imprese alla ricerca di nuove strutture efficienti e sostenibili, determinando elevati tassi di assorbimento per i nuovi sviluppi, molti dei quali vengono locati già prima del completamento. Tuttavia, gli alti costi di finanziamento e costruzione, uniti alle difficoltà nell'ottenere i permessi edilizi, hanno portato al rinvio o alla cancellazione di alcuni progetti, con conseguente aumento dei canoni richiesti.

In secondo luogo, il fenomeno del "reshoring" che sta mettendo alla prova le catene di fornitura globali. Sempre più imprese, anche in Italia, iniziano a preferire l'approvvigionamento di prodotti – come abbigliamento e componenti elettronici – in aree più vicine al mercato domestico, riducendo la dipendenza dai tradizionali poli manifatturieri come la Cina. Questo fenomeno può contribuire ad un maggiore sviluppo di aree ad uso logistico, ma anche manifatturiero ed è per questo che gli investitori stanno mostrando un



crescente interesse verso asset industriali variegati, con l'obiettivo di diversificare portafogli oggi prevalentemente composti da immobili logistici. Di conseguenza, gli sviluppi Built-to-Own (BTO) e Built-to-Suit (BTS), progettati su misura per le esigenze specifiche delle aziende utilizzatrici, sono in aumento sia per numero sia per volumi.

A ciò vanno aggiunte alcune considerazioni relative all'Italia. L'Italia presenta un tasso di penetrazione dell'e-commerce ancora inferiore alla media europea e il rapporto di superficie pro capite di immobili logistici con classe energetica A risulta pari a circa la metà della media europea, motivo per cui la domanda di questa tipologia di immobili è elevata.

2.3 Sintesi delle dinamiche in atto nel contesto europeo applicabili e predittive per il mercato italiano

Il mercato immobiliare logistico europeo sta attraversando una fase di profonda trasformazione, guidata da trend strutturali che anticipano le evoluzioni attese anche in Italia. L'accelerazione digitale, l'integrazione di tecnologie avanzate come intelligenza artificiale e automazione, e la crescente attenzione alle normative ESG stanno ridefinendo modelli operativi e criteri di investimento.

Parallelamente, la pressione sui costi, la scarsità di manodopera e la riduzione dell'offerta di nuovi edifici delineano uno scenario complesso, in cui resilienza e capacità di adattamento diventano fattori chiave di competitività.

Queste dinamiche, già evidenti nei principali mercati europei e di seguito sinteticamente riportate, rappresentano verosimilmente segnali predittivi per il contesto italiano.

ANALISI SWOT – DINAMICHE DEL MERCATO IMMOBILIARE DELLA LOGISTICA

Punti di forza

- **Trend di crescita degli investimenti:** +25% in Europa nel 2024, resilienza anche nel 2025 (Italia: 1,75 mld €) → settore attrattivo e dinamico.
- **Innovazione tecnologica:** IA, automazione, visibilità in tempo reale già integrate nei processi decisionali.
- **Focus su qualità degli asset:** altezza utile, efficienza energetica, possibilità di espansione sono driver principali per owner e tenant.



- **Spinta ESG:** regolamentazioni e certificazioni ambientali come standard, con crescente applicazione di clausole green.

Punti di debolezza

- **Divario strutturale rispetto ai leader UE:** Italia dietro UK, Germania, Francia per volumi e maturità infrastrutturale.
- **Criticità:** carenza di manodopera è criticità persistente, insieme a costi energetici e di locazione elevati.
- **Vincoli energetici e tecnologici:** insufficienza infrastrutture energetiche limita adozione di robotica e ricarica elettrica; costi iniziali alti per automazione.
- **Offerta limitata di nuovi edifici:** sviluppo in calo, rischio scarsità spazi e aumento canoni.

Opportunità

- **Nearshoring e mercati emergenti CEE:** crescita interesse per Repubblica Ceca, Polonia, Belgio (soprattutto “nuovi entranti”).
- **Domanda di immobili “net zero ready”:** 65% operatori disposto a pagare premium → opportunità per sviluppatori.
- **Espansione selettiva:** interesse per mercati core (Germania e Francia), ma l'Italia mantiene attrattività per operatori già presenti nel mercato e in misura minore per nuovi entranti.

Minacce

- **Pressioni sui costi:** energia, lavoro e canoni restano le principali criticità.
- **Incertezza normativa ESG:** rischio operativo e strategico per chi non si adegua rapidamente
- **Competizione per siti idonei:** scarsità di aree edificabili e lunghezza iter autorizzativo
- **Squilibrio domanda-offerta:** riduzione pipeline speculativa (-58% UK) → tensione su disponibilità spazi e aumento sfitto per immobili obsoleti.



KEY TAKEAWAYS

Gli sviluppi macroeconomici e le tensioni geopolitiche che hanno avuto importanti impatti sulle catene di fornitura mondiali, si sono ripercossi anche sul mercato immobiliare della logistica, tanto a livello europeo quanto italiano. I locatori di questo tipo di immobili – e conseguentemente gli sviluppatori – stanno modificando i fattori alla base delle scelte degli immobili così come della localizzazione.

A livello europeo:

- gli utilizzatori di spazi logistici stanno diventando più selettivi, attribuendo maggiore importanza alla disponibilità energetica, alla sostenibilità e alla qualità del design degli edifici. L'aumento dei tassi di affitto sul mercato consente processi di selezione più rigorosi e condizioni di locazione più favorevoli per i locatori.
- quasi la metà degli occupanti prevede di ampliare la propria presenza nei prossimi tre anni, con particolare dinamismo da parte degli operatori 3PL e delle società di consegna pacchi.
- la certificazione ambientale degli edifici è ormai un fattore che gli utilizzatori si attendono sempre più di default, mentre cresce l'interesse per gli edifici 'net zero ready'.

In **Italia** lo scenario che si afferma nel 2025 ripropone, sebbene con numeri più limitati, quanto visto a livello europeo.

- Il mercato logistico resta uno dei più solidi del real estate italiano: nonostante l'incertezza economica e geopolitica, gli investimenti crescono (1,7 miliardi nel 2024, +28% sul 2019) e i rendimenti si stabilizzano intorno al 5,5%, segno di un comparto resiliente e strategico per l'economia.
- La sostenibilità e la qualità degli asset sono i veri motori della domanda: oltre il 90% delle nuove locazioni riguarda immobili di grado A o con certificazioni ESG, a conferma che l'efficienza energetica e la conformità ambientale sono ormai requisiti chiave per attrarre investitori e conduttori.
- Gli sviluppi su misura riguardano in modo particolare le strategie di reshoring, e-commerce e logistica del freddo, dove crescono i progetti Built-to-Suit e Built-to-Own.
- Il settore nel complesso evolve verso strutture più flessibili, digitali e sostenibili, spesso con funzioni miste (combinazione di logistica e attività produttive, tra cui manifattura leggera e assemblaggio), soprattutto per settori come e-commerce, farmaceutico e food).



2.4 Audit territoriale dei poli logistici in Provincia di Piacenza: la gestione degli immobili logistici

L'analisi si è basata sulla realizzazione di una serie di interviste, svolte in presenza o da remoto fra ottobre 2025 e gennaio 2026, ai referenti degli operatori logistici o società manifatturiere con storie di eccellenza nel proprio business che, nei siti logistici piacentini, occupano immobili sviluppati a partire dai primi anni 2000. Tutti i soggetti intervistati fanno parte di gruppi con headquarter situati altrove, in Italia o all'estero, con la sola eccezione del gruppo ALS (FBH Holding).

La fase di ascolto di questi interlocutori privilegiati ha previsto una parte prettamente quantitativa, con un focus sulle caratteristiche ambientali e di costruzione degli immobili utilizzati e l'operatività del sito, e una parte invece di stampo più qualitativo, che si è concentrata sulle strategie in termini di sostenibilità e investimenti in innovazione oltre ai rapporti con gli enti territoriali e sindacali. L'analisi aggregata dei dati e delle opinioni raccolte in questa fase di lavoro ha permesso di comprendere la visione di medio-lungo periodo di questi operatori attivi sul territorio, nonché valutare punti di forza e criticità del sistema logistico locale attraverso un'analisi SWOT.

Nota:

diversamente dalla consegna informale del 2/3/2026 e in accordo con Fondazione ITL, i risultati dell'attività sopra descritta e basata sulla realizzazione delle interviste agli operatori logistici del territorio sono stati incorporati nei seguenti paragrafi del Report:

- 5.5.1 "Tendenze emergenti del mercato immobiliare della logistica a Piacenza"
- 5.5.3 "Analisi SWOT – mercato immobiliare della logistica piacentina: indagine rivolta agli operatori"

Il riferimento alla attività del Capitolato è la seguente:

Attività	Descrizione
5. Ricostruzione delle strategie in corso di attuazione da parte dei principali player logistici presenti a Piacenza e del ruolo giocato al loro interno dai siti piacentini <i>(Attività da svolgere con altro soggetto indicato dalla committenza)</i>	Realizzazione di interviste presso i referenti dei gruppi che controllano gli insediamenti piacentini. Realizzazione di un'analisi swot per il sistema logistico piacentino



3. Stima degli effetti di attivazione diretta e indiretta sull'economia piacentina (analisi input-output)

3.1 L'impatto economico e occupazionale del settore della Contract Logistics in provincia di Piacenza

Le analisi contenute in questo paragrafo intendono approfondire il ruolo delle imprese del settore della logistica di Piacenza e l'attivazione economica e occupazionale generata da questo settore nel contesto provinciale, nel resto dell'Emilia-Romagna e al di fuori del territorio regionale.

L'economia non è, infatti, un sistema a compartimenti stagni ma una rete in cui ogni settore economico entra in relazione con gli altri – acquistandone in maniera diretta o indiretta gli input produttivi – e quindi contribuendo alla generazione di valore aggiunto, valore della produzione e occupazione.

Il focus di analisi ha riguardato il settore “Trasporto e magazzinaggio” con codice Ateco H, mentre lo strumento metodologico utilizzato sono le Tavole Input-Output, che definiscono i legami di interdipendenza tra le diverse branche dell'economia.

Le tavole input-output, infatti, sono uno strumento conoscitivo e di analisi della struttura produttiva di una economia e dei legami che sussistono tra i diversi settori di attività economica.¹²

L'analisi delle interdipendenze settoriali è quindi basata sui meccanismi che presiedono alla formazione ed utilizzazione della produzione dei diversi settori che operano in un dato sistema economico. L'aspetto più rilevante è quello di mettere in evidenza il rapporto "da chi a chi" e quindi evidenzia in maniera chiara i legami di interdipendenza che esistono tra operatori (produttivi e finali). In estrema sintesi, la tavola riporta tutti i flussi di beni e servizi che sono scambiati o forniti tra i diversi agenti che operano in un dato sistema economico per essere impiegati nel processo produttivo oppure utilizzati senza alcuna trasformazione.

Gli schemi intersettoriali costituiscono quindi un prezioso strumento per l'analisi della struttura di un sistema economico ed offrono la possibilità di mettere in luce le relazioni di interdipendenza esistenti tra i vari settori produttivi e finali del sistema economico.

¹² Esso rappresenta, come il suo ideatore Leontief afferma, "un tentativo di applicare la teoria dell'equilibrio economico generale o, meglio, dell'interdipendenza generale ad uno studio empirico delle interrelazioni fra le differenti parti di una economia nazionale che si rivelano attraverso covariazioni di prezzi, produzioni, investimenti e redditi".



Nello specifico sono state utilizzate le tavole Input-Output della Regione Emilia-Romagna, in modo da stimare dapprima l'impatto economico ed occupazionale che ricade entro la regione, oltre che l'attivazione al di fuori dei confini regionali, mentre in un secondo momento dall'impatto regionale è stato enucleato l'impatto riguardante la provincia di Piacenza (si veda la Nota Metodologica in fondo al capitolo).

Le tavole consentono di stimare l'impatto economico generato dalle imprese della Contract Logistics di Piacenza in termini di valore aggiunto e occupazione, mediante l'individuazione dei settori economici attivati.

Inoltre, l'impatto complessivo può essere suddiviso nelle seguenti tre componenti:

- 1) **Impatto Diretto:** riguarda gli effetti riconducibili direttamente all'attività delle imprese logistiche di Piacenza e alla catena di fornitura di primo livello. L'effetto diretto è la produzione generata nel settore stesso e nei settori che devono produrre i beni intermedi e servizi necessari.
- 2) **Impatto Indiretto:** si riferisce agli effetti attribuibili indirettamente all'attività del settore, attraverso la catena di fornitura di secondo livello, attivata dalle aziende fornitrici di primo livello. Ogni settore attivato direttamente ne attiva altri in modo indiretto, tramite una catena di azioni e reazioni indotta dal fatturato realizzato nel settore logistico.
- 3) **Impatto Indotto:** deriva dall'incremento della domanda finale. Le produzioni dirette e indirette remunerano il fattore lavoro con redditi che, a loro volta, alimentano una spesa in consumi finali che richiede maggiore produzione e occupazione. Questo effetto è determinato dai percettori di reddito coinvolti nelle attività innescate dall'impatto diretto e indiretto.

3.1.1. I dati economici del settore della Contract Logistics

Nella tabella 3.1 sono riportati i dati economici relativi al settore della **Contract Logistics** nella provincia di Piacenza. In generale, la provincia si configura come uno degli hub principali per le attività logistiche in Italia, non solo per la sua posizione geografica strategica ma anche per la qualità delle sue infrastrutture, con un mix di imprese che vanno dal trasporto su gomma alla gestione di magazzini.

Le imprese della Contract Logistics nella provincia di Piacenza nel 2023 contano 785 unità locali, nelle quali sono impiegati 12.785 addetti. Esse hanno generato un **fatturato** che ammonta a **2,19 miliardi di euro**, mentre il **valore aggiunto** complessivo raggiunge i **516 milioni di euro**.



La maggior parte del fatturato e del valore aggiunto è determinato dalle realtà imprenditoriali più grandi che godono di economie di scala, come quelle nel settore degli **autotrasportatori organizzati in società** e dei **gestori di magazzini**. Ci sono poi numerose piccole imprese, in particolare nel settore degli **autotrasportatori**, che comprendono più della metà delle unità locali del settore ma che generano un giro di affari inferiore al 10% del fatturato e del valore aggiunto complessivo.

Tabella 3.1 – Valori economici delle imprese della Contract Logistics della provincia di Piacenza - Anno 2023

		Unità locali	Fatturato	Valore Aggiunto	Addetti alle Unità Locali	Quota di domanda finale	Domanda finale
Ateco 2007	Comparti Contract Logistics	(numero)	(mln €)	(mln €)	(numero)	(%)	(mln €)
49	Autotrasportatori (organizzati in società)	212	698	159	2.482	31,8%	222
49	Piccoli autotrasportatori	407	191	28	1.393	31,8%	61
49	Operatori del trasporto ferroviario	5	29	6	75	31,8%	9
52	Gestori di magazzini	82	979	232	6.028	100,0%	979
52	Operatori logistici	38	174	72	2.503	100,0%	174
52	Spedizionieri	21	88	16	248	100,0%	88
53	Corriere/corriere espresso	20	31	3	56	19,9%	6
	Totale	785	2.190	516	12.785		1.539

Fonte: elaborazioni a cura di Fondazione ITL su dati ASIA-UL, IstatData, Istat; bilanci d'esercizio estratti da AIDA, Moody's Analytics

Nello specifico, per l'analisi di impatto del settore logistico della provincia di Piacenza, si considera la domanda finale rivolta a tale settore, stimata nel modo seguente: dai dati disaggregati di Fondazione ITL sul fatturato dei sotto-settori che compongono il comparto logistico, si considera l'intero fatturato del settore 52 "Magazzinaggio, deposito e attività di supporto ai trasporti" per il quale si ipotizza che tutto il fatturato sia destinato alla domanda finale (essendo verosimilmente destinata fuori provincia, e quindi esogena), e si applicano le quote del 31,8% e del 19,9% ricavate dalla tavola input-output dell'Italia rispettivamente ai settori 49 "Trasporto terrestre e trasporto mediante condotte" e 53 "Attività postali e di corriere", ottenendo così una stima della **domanda finale pari a 1.539 milioni di euro**. Tale valore rappresenta il dato di input utilizzato nelle tavole input-output per ottenere le stime di impatto economico diretto, indiretto e indotto presentate nel paragrafo successivo. I settori Ateco delle tavole input-output sono stati aggregati in 22 macrosettori per garantire un livello



di dettaglio analitico adeguato e allo stesso tempo una lettura agevole dei risultati (si veda la Nota Metodologica in fondo al capitolo per maggiori dettagli).

3.1.2. I risultati dell'analisi di impatto del settore della Contract Logistics della Provincia di Piacenza

La domanda finale di 1.539 milioni di euro rivolta al settore logistico di Piacenza attiva valore aggiunto e occupazione sia nel settore logistico stesso, sia in tutti i settori che devono attivarsi per produrre beni intermedi e servizi necessari al processo produttivo di tale settore. Inoltre, tale domanda genera un'attivazione che può essere distinta tra la parte che ricade all'interno del territorio provinciale rispetto a tutto ciò che è esterno alla provincia di Piacenza.

In termini di Valore Aggiunto, il settore logistico piacentino genera 1,335 miliardi di euro nel sistema economico della provincia di Piacenza, a cui si aggiungono altri 501 milioni di euro di economia attivata nel resto della regione Emilia-Romagna, e 367 milioni di euro nel resto d'Italia mediante l'import di beni e servizi necessari per il processo produttivo del settore, per un Valore Aggiunto complessivo pari a 2,203 miliardi di euro. Rapportando tale valore alla domanda finale si ottiene un moltiplicatore di 1,43, vale a dire che ogni euro richiesto al settore logistico attiva 1,43 euro di Valore Aggiunto.

In termini occupazionali, l'attivazione economica che si realizza all'interno del territorio provinciale impegna 23.936 unità di lavoro (vale a dire occupati a tempo pieno), mentre quella che si rivolge al resto della regione Emilia-Romagna riguarda 5.137 unità di lavoro che, unitamente alle 5.911 unità di lavoro attivate al di fuori dei confini regionali, generano un impatto complessivo pari a 34.984 unità di lavoro.

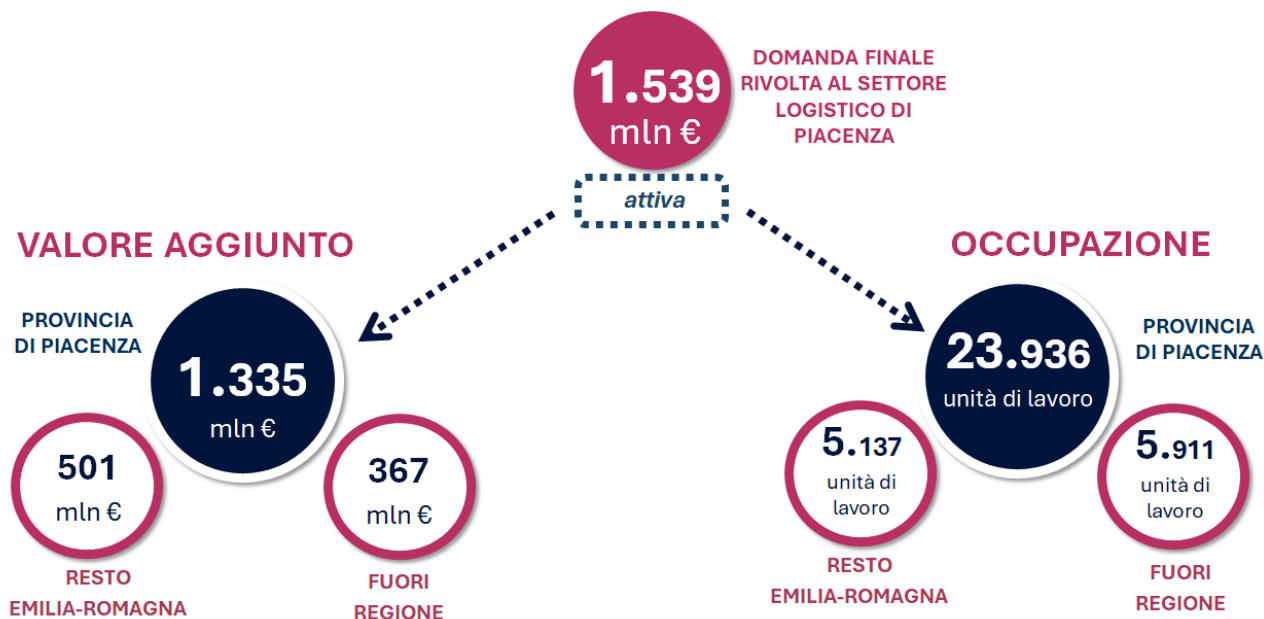
Tabella 3.2 – Impatto economico e occupazionale generato dalle imprese della Contract Logistics della provincia di Piacenza

Indicatore	Provincia di Piacenza	resto dell'Emilia-Romagna	Fuori regione	Totale
Valore Aggiunto (Milioni di euro)	1.335	501	367	2.203
Occupazione (unità di lavoro)	23.936	5.137	5.911	34.984

Fonte: elaborazioni Nomisma su dati Istat e Irpet

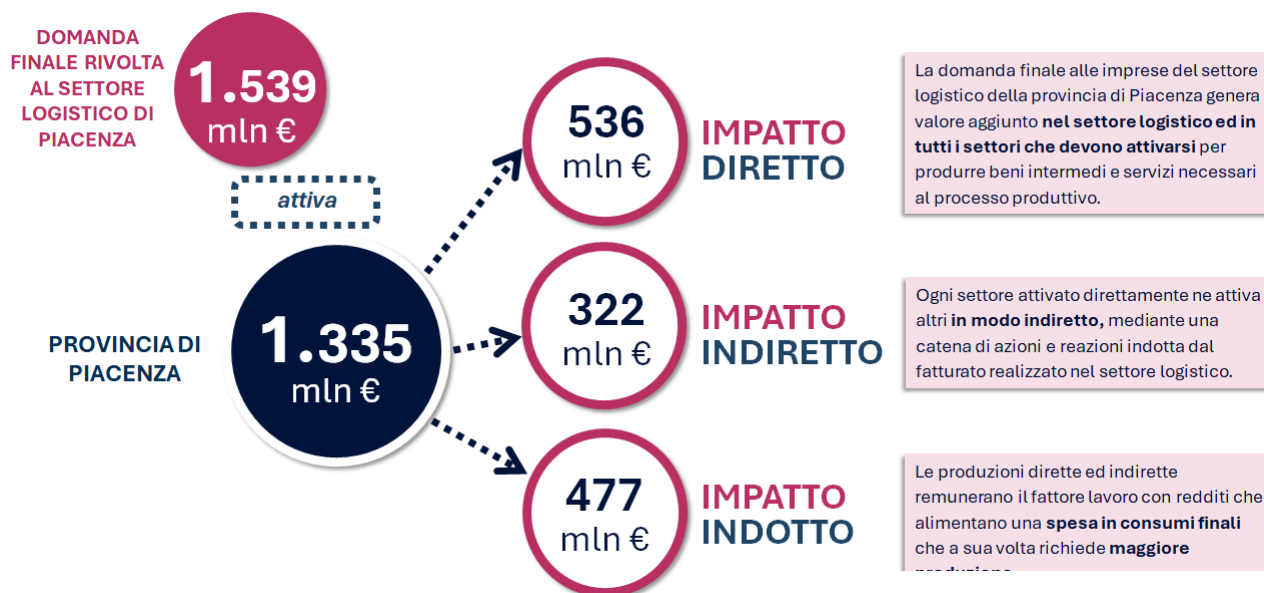


Figura 3.1 – Impatto economico e occupazionale generato dalle imprese della Contract Logistics della Provincia di Piacenza



Fonte: elaborazioni Nomisma su dati Istat e Irpet

Figura 3.2 – Impatto economico nella provincia di Piacenza - Valore Aggiunto per tipo di impatto (valori assoluti in milioni di €)



Fonte: elaborazioni Nomisma su dati Istat e Irpet

Con riferimento all'**impatto economico** generato all'interno del territorio provinciale, pari a 1,335 miliardi di euro di Valore Aggiunto, l'effetto preponderante è rappresentato



dall'**impatto diretto**, pari a 536 milioni di euro, vale a dire dal valore aggiunto generato dalle imprese della Contract Logistics e dai loro fornitori di primo livello.

A questo si aggiunge l'**impatto indiretto**, pari a 322 milioni di euro, grazie all'attivazione della catena di fornitura di secondo livello, vale a dire le imprese da cui si approvvigionano i fornitori delle aziende della logistica di Piacenza.

Infine, si registra un **impatto indotto** pari a 477 milioni di euro, determinato dalla produzione necessaria a soddisfare i consumi innescati dai redditi che sono stati generati grazie agli impatti diretto e indiretto.

Analogamente, con riferimento all'**impatto occupazionale** generato all'interno della provincia di Piacenza, pari a 23.936 unità di lavoro, l'effetto prevalente è rappresentato dall'**impatto diretto**, con l'attivazione di 11.759 unità di lavoro. L'**impatto indiretto** garantisce il coinvolgimento di altre 4.984 unità di lavoro, mentre l'**impatto indotto** attiva ulteriori 7.193 unità di lavoro.

Distinguendo l'impatto economico complessivo per settori economici, si può constatare come il "Trasporto e magazzinaggio" sia il comparto che riceve i maggiori benefici economici, non solo grazie ai 446 milioni di euro di valore aggiunto generato all'interno del territorio provinciale (ai 383 milioni di euro ricavati direttamente, infatti, si sommano rispettivamente altri 41 e 22 milioni di euro dall'effetto indiretto e indotto), ma anche all'attivazione rivolta al resto del territorio regionale, pari a 50 milioni di euro, oltre all'attivazione generata al di fuori della regione Emilia-Romagna che consente di ottenere un ulteriore ammontare di valore aggiunto pari a 88 milioni di euro, con un impatto complessivo di circa 584 milioni di euro.

Figura 3.3 – Impatto occupazionale nella provincia di Piacenza - Unità di lavoro per tipo di impatto (valori assoluti in numero di unità di lavoro)



Fonte: elaborazioni Nomisma su dati Istat e Irpet



Nell'impatto di tipo indiretto non c'è un settore economico preponderante: c'è piuttosto un frazionamento dell'attivazione economica che premia, oltre al settore della logistica e dei trasporti (che raccoglie il 13% del valore aggiunto generato nell'impatto indiretto), i servizi professionali e di consulenza (13%) e i settori che forniscono servizi alle imprese (13%).

Tabella 3.3 – **Impatto economico** delle imprese della Contract Logistics della provincia di Piacenza in termini di Valore Aggiunto, distintamente per settore economico, territorio e tipo di impatto (diretto, indiretto, indotto) – **Valori assoluti in milioni di euro**

SETTORI ECONOMICI	PROVINCIA DI PIACENZA				RESTO EMILIA-ROMAGNA	FUORI REGIONE	TOTALE
	Impatto diretto	Impatto indiretto	Impatto indotto	Totale			
Trasporto e magazzinaggio	383	41	22	446	50	88	584
Attività immobiliari	13	17	90	119	113	41	274
Commercio	22	32	81	135	27	37	199
Altri servizi alle imprese	34	41	29	104	26	48	178
Consulenze e servizi professionali	24	41	28	92	31	43	167
Servizi finanziari e assicurativi	10	23	29	62	29	22	113
Servizi alla persona	4	11	57	72	25	12	109
Alloggio e ristorazione	7	7	37	51	19	14	84
Altro manifatturiero	6	16	14	37	28	6	70
Agroalimentare	2	11	27	40	12	3	55
Macchinari, apparecchiature, computer	7	15	11	33	13	8	54
Energia	4	10	9	23	13	10	47
Attività estrattiva	0	3	1	4	41	0	45
Costruzioni	6	10	9	25	6	14	45
Metallurgia e prodotti in metallo	5	18	10	33	7	5	44
Utilities	3	11	8	21	7	7	35
Autoveicoli e mezzi di trasporto	3	6	9	18	5	1	24
Amministrazione pubblica	0	0	0	0	18	5	24
Telecomunicazioni	1	2	3	6	12	2	19
Chimico	0	2	1	4	11	0	15
Legno & mobili	1	2	3	6	6	1	13
Editoria, cinematografia, tv	0	1	2	4	2	1	6
TOTALE	536	322	477	1.335	501	367	2.203

Fonte: elaborazioni Nomisma su dati Istat e Irpet

Sebbene altri settori come quello dei servizi immobiliari, del commercio, dei servizi alla persona, dei servizi ricettivi e della ristorazione abbiano impatti diretti più contenuti, il loro



effetto indotto risulta significativo, rivelandosi pertanto tra i settori più importanti nel computo complessivo del giro di affari innescato dalle attività del settore della logistica.

Tabella 3.4 – **Impatto economico** delle imprese della Contract Logistics della provincia di Piacenza in termini di Valore Aggiunto, distintamente per settore economico, territorio e tipo di impatto (diretto, indiretto, indotto) – **Valori percentuali**

SETTORI ECONOMICI	PROVINCIA DI PIACENZA				RESTO EMILIA-ROMAGNA	FUORI REGIONE	TOTALE
	Impatto diretto	Impatto indiretto	Impatto indotto	Totale			
Trasporto e magazzinaggio	71,4%	12,7%	4,7%	33,4%	10,0%	23,9%	26,5%
Attività immobiliari	2,4%	5,3%	18,8%	8,9%	22,5%	11,3%	12,4%
Commercio	4,1%	10,1%	16,9%	10,1%	5,4%	10,1%	9,0%
Altri servizi alle imprese	6,4%	12,7%	6,1%	7,8%	5,2%	13,0%	8,1%
Consulenze e servizi professionali	4,5%	12,7%	5,8%	6,9%	6,3%	11,7%	7,6%
Servizi finanziari e assicurativi	1,9%	7,2%	6,0%	4,6%	5,7%	6,0%	5,1%
Servizi alla persona	0,7%	3,4%	12,0%	5,4%	5,0%	3,2%	5,0%
Alloggio e ristorazione	1,3%	2,3%	7,7%	3,8%	3,8%	3,8%	3,8%
Altro manifatturiero	1,1%	5,0%	3,0%	2,7%	5,5%	1,6%	3,2%
Agroalimentare	0,4%	3,5%	5,6%	3,0%	2,4%	0,7%	2,5%
Macchinari, apparecchiature, computer	1,4%	4,7%	2,3%	2,5%	2,6%	2,1%	2,4%
Energia	0,8%	3,2%	1,9%	1,8%	2,7%	2,8%	2,1%
Attività estrattiva	0,1%	0,8%	0,1%	0,3%	8,2%	0,0%	2,1%
Costruzioni	1,2%	3,1%	1,8%	1,9%	1,1%	3,9%	2,0%
Metallurgia e prodotti in metallo	1,0%	5,6%	2,1%	2,5%	1,3%	1,3%	2,0%
Utilities	0,5%	3,4%	1,6%	1,6%	1,3%	1,8%	1,6%
Autoveicoli e mezzi di trasporto	0,6%	1,8%	1,9%	1,3%	0,9%	0,3%	1,1%
Amministrazione pubblica	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	3,7%	1,4%	1,1%
Telecomunicazioni	0,2%	0,7%	0,5%	0,4%	2,4%	0,4%	0,9%
Chimico	0,0%	0,6%	0,3%	0,3%	2,3%	0,1%	0,7%
Legno & mobili	0,1%	0,8%	0,6%	0,4%	1,3%	0,2%	0,6%
Editoria, cinematografia, tv	0,1%	0,4%	0,4%	0,3%	0,4%	0,1%	0,3%
TOTALE	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

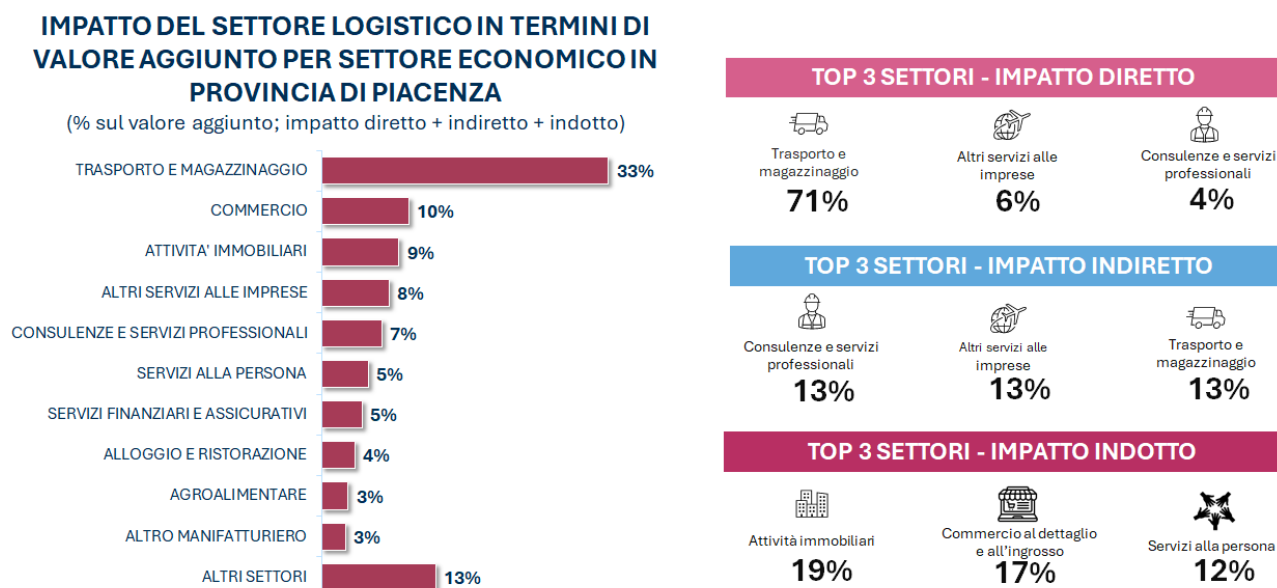
Fonte: elaborazioni Nomisma su dati Istat e Irpet

Nel complesso, l'analisi evidenzia come l'attività delle imprese della logistica non solo generi direttamente un elevato valore aggiunto nel territorio piacentino, ma attivi un ampio sistema di relazioni economiche che produce ricchezza aggiuntiva in numerosi settori e lungo l'intera economia nazionale, confermando l'elevato moltiplicatore economico della logistica locale.



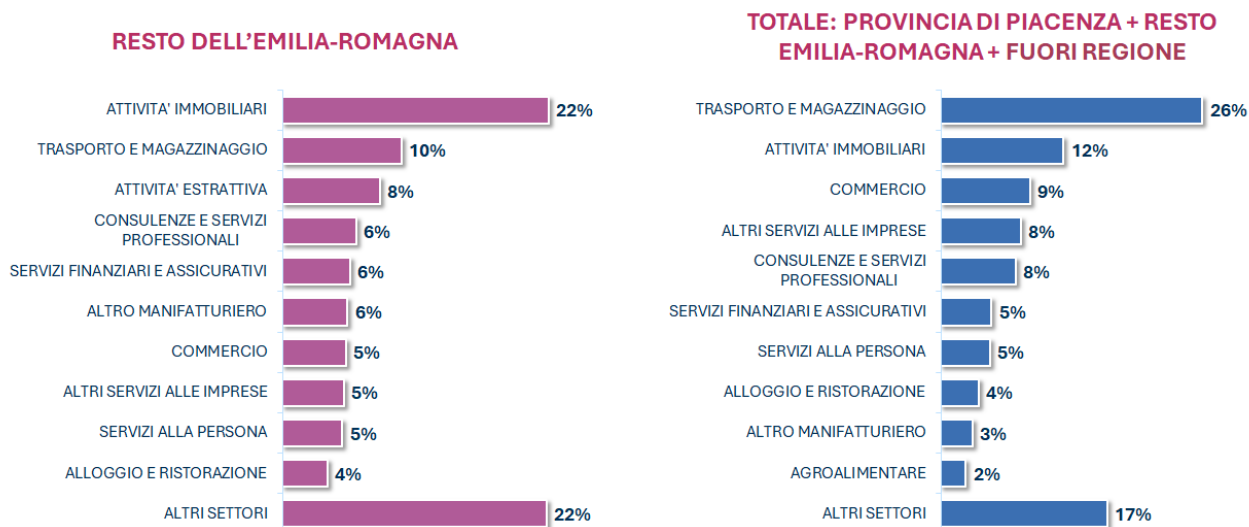
Rimanendo dentro i confini provinciali, il Valore Aggiunto innescato dal settore logistico piacentino mediante l'attivazione diretta, indiretta e indotta, pari a 1,335 miliardi di euro, rappresenta il 13% del Valore Aggiunto complessivo prodotto dalla provincia di Piacenza, pari a 10,304 miliardi di euro (fonte: Istat, anno 2023). **Pertanto, più di un decimo dei redditi generati nel territorio provinciale dipende dal settore logistico direttamente, indirettamente o in maniera indotta.**

Figura 3.4 – Impatto economico nella provincia di Piacenza - Valore Aggiunto per settore economico e tipo di impatto (valori %)



Fonte: elaborazioni Nomisma su dati Istat e Irpet

Figura 3.5 – Impatto economico nel resto dell'Emilia-Romagna e complessivo - Valore Aggiunto per settore economico (valori %)



Fonte: elaborazioni Nomisma su dati Istat e Irpet



I risultati dell'analisi input-output in **termini di occupazione attivata** dalle imprese della logistica della provincia di Piacenza entro il territorio provinciale sono pari, come già ricordato, a 23.936 unità di lavoro (vale a dire occupati a tempo pieno). Naturalmente, il settore "Trasporto e magazzinaggio" si conferma anche in questo caso il fulcro dell'impatto, con 11.048 unità di lavoro complessive, pari al 46,2% dell'occupazione attivata in ambito provinciale, grazie soprattutto all'effetto diretto. Il settore evidenzia un'attivazione rilevante anche al di fuori del territorio regionale (1.990 unità di lavoro), a conferma di una filiera logistica con forti effetti di trascinamento sia locali sia nazionali.

Tabella 3.5 – **Impatto occupazionale** delle imprese della Contract Logistics della provincia di Piacenza in termini di unità di lavoro, distintamente per settore economico, territorio e tipo di impatto (diretto, indiretto, indotto) - **Valori assoluti**

SETTORI ECONOMICI	PROVINCIA DI PIACENZA				RESTO EMILIA-ROMAGNA	FUORI REGIONE	TOTALE
	Impatto diretto	Impatto indiretto	Impatto indotto	Totale			
Trasporto e magazzinaggio	9.484	1.009	555	11.048	211	1.990	13.249
Altri servizi alle imprese	694	832	588	2.114	524	974	3.611
Commercio	370	543	1.349	2.263	460	624	3.346
Servizi alla persona	111	304	1.745	2.161	735	338	3.234
Consulenze e servizi professionali	368	627	425	1.420	472	666	2.558
Alloggio e ristorazione	157	171	862	1.190	452	330	1.972
Agroalimentare	47	236	540	822	213	49	1.085
Costruzioni	126	206	175	506	118	296	920
Altro manifatturiero	82	194	158	434	344	77	856
Servizi finanziari e assicurativi	74	171	214	459	215	164	838
Macchinari, apparecchiature, computer	85	169	121	375	151	97	623
Metallurgia e prodotti in metallo	65	225	127	418	85	63	566
Attività estrattiva	4	24	6	34	370	2	405
Utilities	26	106	69	201	68	64	334
Amministrazione pubblica	0	0	0	0	240	67	308
Attività immobiliari	13	18	94	124	118	43	286
Legno & mobili	11	40	43	93	89	11	193
Energia	14	31	27	72	74	31	177
Autoveicoli e mezzi di trasporto	17	31	45	94	30	7	131
Chimico	2	15	11	27	86	3	116
Editoria, cinematografia, tv	6	21	30	56	28	8	92
Telecomunicazioni	5	10	11	25	51	7	84
TOTALE	11.759	4.984	7.193	23.936	5.137	5.911	34.984

Fonte: elaborazioni Nomisma su dati Istat e Irpet



Tabella 3.6 – **Impatto occupazionale** delle imprese della Contract Logistics della provincia di Piacenza in termini di unità di lavoro, distintamente per settore economico, territorio e tipo di impatto (diretto, indiretto, indotto) – **Valori percentuali**

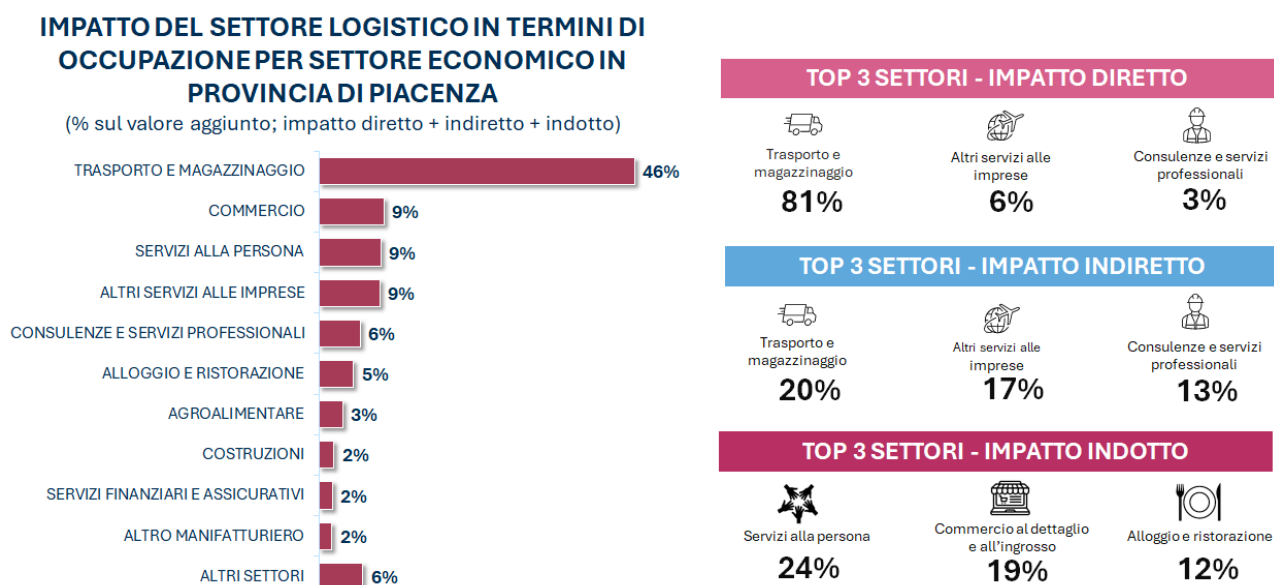
SETTORI ECONOMICI	PROVINCIA DI PIACENZA				RESTO EMILIA-ROMAGNA	FUORI REGIONE	TOTALE
	Impatto diretto	Impatto indiretto	Impatto indotto	Totale			
Trasporto e magazzinaggio	80,6%	20,3%	7,7%	46,2%	4,1%	33,7%	37,9%
Altri servizi alle imprese	5,9%	16,7%	8,2%	8,8%	10,2%	16,5%	10,3%
Commercio	3,1%	10,9%	18,8%	9,5%	9,0%	10,6%	9,6%
Servizi alla persona	0,9%	6,1%	24,3%	9,0%	14,3%	5,7%	9,2%
Consulenze e servizi professionali	3,1%	12,6%	5,9%	5,9%	9,2%	11,3%	7,3%
Alloggio e ristorazione	1,3%	3,4%	12,0%	5,0%	8,8%	5,6%	5,6%
Agroalimentare	0,4%	4,7%	7,5%	3,4%	4,2%	0,8%	3,1%
Costruzioni	1,1%	4,1%	2,4%	2,1%	2,3%	5,0%	2,6%
Altro manifatturiero	0,7%	3,9%	2,2%	1,8%	6,7%	1,3%	2,4%
Servizi finanziari e assicurativi	0,6%	3,4%	3,0%	1,9%	4,2%	2,8%	2,4%
Macchinari, apparecchiature, computer	0,7%	3,4%	1,7%	1,6%	2,9%	1,6%	1,8%
Metallurgia e prodotti in metallo	0,6%	4,5%	1,8%	1,7%	1,7%	1,1%	1,6%
Attività estrattiva	0,0%	0,5%	0,1%	0,1%	7,2%	0,0%	1,2%
Utilities	0,2%	2,1%	1,0%	0,8%	1,3%	1,1%	1,0%
Amministrazione pubblica	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	4,7%	1,1%	0,9%
Attività immobiliari	0,1%	0,4%	1,3%	0,5%	2,3%	0,7%	0,8%
Legno & mobili	0,1%	0,8%	0,6%	0,4%	1,7%	0,2%	0,6%
Energia	0,1%	0,6%	0,4%	0,3%	1,4%	0,5%	0,5%
Autoveicoli e mezzi di trasporto	0,1%	0,6%	0,6%	0,4%	0,6%	0,1%	0,4%
Chimico	0,0%	0,3%	0,1%	0,1%	1,7%	0,0%	0,3%
Editoria, cinematografia, tv	0,0%	0,4%	0,4%	0,2%	0,5%	0,1%	0,3%
Telecomunicazioni	0,0%	0,2%	0,2%	0,1%	1,0%	0,1%	0,2%
TOTALE	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Fonte: elaborazioni Nomisma su dati Istat e Irpet

I settori dei servizi alla persona, del commercio e dei servizi di alloggio e ristorazione mostrano livelli elevati di occupazione attivata soprattutto **attraverso la componente indotta**, segnalando come i redditi generati dalla logistica si traducano in domanda aggiuntiva e occupazione diffusa nel tessuto economico locale.

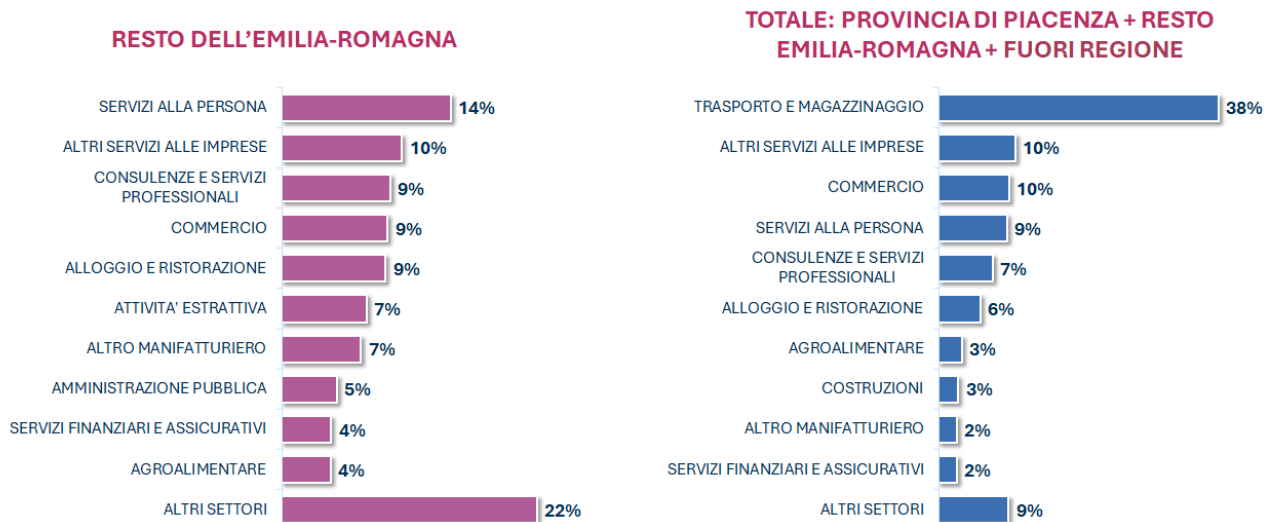


Figura 3.6 – Impatto occupazionale nella provincia di Piacenza – Unità di lavoro per settore economico e tipo di impatto (valori %)



Fonte: elaborazioni Nomisma su dati Istat e Irpet

Figura 3.7 – Impatto occupazionale nel resto dell'Emilia-Romagna e complessivo - Unità di lavoro per settore economico (valori %)



Fonte: elaborazioni Nomisma su dati Istat e Irpet

Le consulenze e i servizi professionali, insieme agli altri servizi alle imprese, presentano una distribuzione più equilibrata tra impatti diretti, indiretti e indotti, **riflettendo catene di fornitura articolate e una forte interconnessione con il sistema produttivo provinciale**. Il settore agroalimentare, pur partendo da valori di impatto diretto contenuti, genera un numero significativo di unità di lavoro indirette e indotte, mentre i comparti manifatturieri, dalle



costruzioni alla metallurgia, dai macchinari all'altro manifatturiero, contribuiscono complessivamente in modo rilevante soprattutto tramite gli effetti indiretti all'interno dei confini provinciali.

Nel complesso, l'analisi mette in luce come il settore logistico piacentino non solo sostenga direttamente l'occupazione nel comparto del trasporto e magazzinaggio, ma attivi un ampio volume di unità di lavoro aggiuntive in numerosi settori dell'economia provinciale e nazionale, evidenziando l'elevato moltiplicatore occupazionale della logistica piacentina.

3.2 L'impatto economico e occupazionale della costruzione dei poli logistici della provincia di Piacenza

3.2.1. Il sistema logistico piacentino: stima dei costi di costruzione dei poli logistici

I 5 poli logistici localizzati in provincia di Piacenza hanno necessitato di un costo di costruzione complessivo di 1,62 miliardi di euro (per maggiori dettagli si rimanda alla nota metodologica in fondo al capitolo). Nella tabella seguente sono riportati i dati dimensionali e i costi di costruzione dei poli logistici.

Tabella 3.7 – Valori dimensionali e costi di costruzione dei 5 poli logistici di Piacenza

Polo logistico	Operatori	Magazzini	Superfici coperte (mq)	Costo di costruzione (mln €)
Le Mose	30	30	1.100.000	682
Castel San Giovanni	25	29	1.000.000	620
Cortemaggiore/Fiorenzuola	16	14	210.000	131
Monticelli d'Ongina	5	5	150.000	94
Pontenure	5	5	150.000	94
TOTALE	81	83	2.610.000	1.620

Fonte: elaborazioni Nomisma su dati Provincia di Piacenza

Le Mose e Castel San Giovanni sono i poli di maggiori dimensioni, con almeno 1 milione di metri quadrati di superficie coperta ciascuno e un costo di costruzione di oltre 600 milioni di euro ognuno. Più contenuti in termini dimensionali sono gli altri 3 poli logistici, tra i 150 mila e i 210 mila metri quadrati di superficie coperta ed un costo di costruzione che va da 93 milioni di euro a 130 milioni di euro. Nel complesso, il sistema coinvolge 81 operatori logistici, 83 magazzini e una superficie coperta di 2,6 milioni di metri quadrati, dimensioni che collocano Piacenza tra le province con la maggiore densità logistica a livello nazionale.

L'impatto economico ed occupazionale derivante dalla costruzione dei poli logistici è stato stimato utilizzando nuovamente la tavola input-output della Regione Emilia-Romagna, che consente di tracciare le interdipendenze tra i diversi settori produttivi e di misurare come un investimento iniziale si propaga lungo tutta la catena economica.



L'input utilizzato nel modello è il costo complessivo dell'investimento, pari a 1,62 miliardi di euro. Nuovamente, le grandezze economiche analizzate sono il Valore Aggiunto (espresso in milioni di euro) e le Unità di Lavoro (numero di occupati equivalenti a tempo pieno).

3.2.2. L'impatto economico dell'investimento

L'analisi input-output restituisce un impatto complessivo sul Valore Aggiunto pari a 2.866 milioni di euro. Rapportato all'investimento iniziale di 1.620 milioni di euro, questo risultato equivale a un moltiplicatore del Valore Aggiunto di circa 1,77: ogni singolo euro investito nella costruzione dei poli logistici attiva, attraverso la propagazione degli effetti diretti, indiretti e indotti, 1,77 euro di ricchezza. Si tratta di un valore in linea con i moltiplicatori tipici degli investimenti infrastrutturali di grande scala nel settore delle costruzioni, che storicamente presentano un effetto di traino sui sistemi economici locali superiore a quello di altri comparti.

Il dato è ancora più significativo se analizzato alla scala regionale: all'interno dell'Emilia-Romagna, l'impatto aggregato raggiunge 2.322 milioni di euro (1.618 in provincia di Piacenza più 704 nel resto della regione), con un moltiplicatore regionale di circa 1,43. Questo significa che oltre l'81% del valore aggiunto generato dall'investimento rimane all'interno dei confini regionali.

La Provincia di Piacenza cattura la quota più ampia dell'impatto: 1.618 milioni di euro, pari al 56% del totale generato dall'investimento. Scomponendo i 1.618 milioni di euro provinciali nelle tre componenti, emergono le seguenti dinamiche. L'impatto diretto vale 693 milioni (43% del totale provinciale): è la quota di ricchezza generata direttamente dalle attività di costruzione. L'impatto indiretto ammonta a 441 milioni (27%): è la ricchezza attivata nella filiera dei fornitori, dalla fornitura di materiali edili alla progettazione, dai trasporti ai servizi tecnici e informatici. L'impatto indotto, infine, si attesta a 484 milioni (30%), generato dall'aumento dei redditi e dai conseguenti maggiori consumi delle famiglie dei lavoratori coinvolti.

L'analisi settoriale rivela con chiarezza le dinamiche di propagazione dell'investimento attraverso le diverse filiere economiche. Il settore Costruzioni assorbe, come atteso, la quota dominante dell'impatto diretto in provincia: 461 milioni di euro, pari al 67% del totale dell'impatto diretto provinciale. Questo dato riflette la struttura dell'investimento, che è per sua natura prevalentemente un investimento in opere edili e ingegneristiche. Il settore genera inoltre 32 milioni di impatto indiretto e 9 milioni di impatto indotto in provincia, per un totale provinciale di 502 milioni. Anche nel Resto dell'Emilia-Romagna (133 milioni) e fuori Regione (138 milioni) il settore costruzioni ha un peso rilevante, a testimonianza del fatto che le grandi



commesse costruttive coinvolgono imprese e sub-fornitori dislocati su tutto il territorio nazionale.

Tabella 3.8 – **Impatto economico** dell’investimento derivante dalla costruzione dei 5 poli logistici di Piacenza in termini di Valore Aggiunto, distintamente per settore economico, territorio (provincia di Piacenza VS resto d’Italia) e tipo di impatto (diretto, indiretto, indotto) – **Valori assoluti in milioni di euro**

SETTORI ECONOMICI	PROVINCIA DI PIACENZA				RESTO EMILIA-ROMAGNA	FUORI REGIONE	TOTALE
	Impatto diretto	Impatto indiretto	Impatto indotto	Totale			
Costruzioni	461	32	9	502	133	138	773
Attività immobiliari	8	19	90	117	117	35	269
Consulenze e servizi professionali	43	57	28	128	47	76	250
Altri servizi alle imprese	49	53	29	131	39	71	240
Commercio	19	41	81	141	33	39	213
Trasporto e magazzinaggio	9	25	22	57	58	32	147
Servizi finanziari e assicurativi	12	29	29	71	36	29	136
Servizi alla persona	7	15	57	79	31	21	131
Altro manifatturiero	19	28	14	62	50	19	130
Alloggio e ristorazione	10	9	37	56	23	22	101
Metallurgia e prodotti in metallo	18	34	10	62	15	15	92
Macchinari, apparecchiature, computer	15	24	11	50	21	15	85
Agroalimentare	1	11	27	38	13	2	53
Utilities	6	12	8	26	9	13	48
Attività estrattiva	3	17	7	27	6	0	33
Energia	1	10	9	21	7	4	32
Autoveicoli e mezzi di trasporto	5	9	9	23	7	2	32
Legno & mobili	5	6	3	14	11	3	29
Amministrazione pubblica	0	0	0	0	19	6	25
Chimico	1	3	1	5	17	1	23
Telecomunicazioni	0	3	3	6	12	1	19
Editoria, cinematografia, tv	0	2	2	4	2	1	7
TOTALE	693	441	484	1.618	704	544	2.866

Fonte: elaborazioni Nomisma su dati Istat e Irpet

Il secondo pilastro dell’impatto in termini di Valore Aggiunto è rappresentato dall’insieme dei servizi alle imprese, che comprende due macrosettori distinti ma complementari: le Consulenze e i Servizi Professionali (128 milioni totali in provincia) e gli Altri Servizi alle Imprese (131 milioni). Insieme, questi due comparti generano in provincia quasi 259 milioni di



euro, distribuiti in modo relativamente equilibrato tra le componenti diretta, indiretta e indotta. Il loro peso è indicativo della complessità gestionale e tecnica di un investimento di questa scala, che richiede progettazione, engineering, consulenza legale e fiscale, servizi informatici, formazione del personale, gestione delle forniture e molto altro.

Tabella 3.9 – **Impatto economico** dell’investimento derivante dalla costruzione dei 5 poli logistici di Piacenza in termini di Valore Aggiunto, distintamente per settore economico, territorio (provincia di Piacenza VS resto d’Italia) e tipo di impatto (diretto, indiretto, indotto) – **Valori percentuali**

SETTORI ECONOMICI	PROVINCIA DI PIACENZA				RESTO EMILIA-ROMAGNA	FUORI REGIONE	TOTALE
	Impatto diretto	Impatto indiretto	Impatto indotto	Totale			
Costruzioni	66,5%	7,3%	1,8%	31,0%	18,9%	25,3%	27,0%
Attività immobiliari	1,1%	4,4%	18,5%	7,2%	16,6%	6,5%	9,4%
Consulenze e servizi professionali	6,2%	12,9%	5,7%	7,9%	6,6%	13,9%	8,7%
Altri servizi alle imprese	7,0%	12,0%	6,0%	8,1%	5,5%	13,1%	8,4%
Commercio	2,8%	9,2%	16,7%	8,7%	4,7%	7,2%	7,4%
Trasporto e magazzinaggio	1,3%	5,8%	4,6%	3,5%	8,3%	5,9%	5,1%
Servizi finanziari e assicurativi	1,8%	6,7%	6,0%	4,4%	5,1%	5,4%	4,7%
Servizi alla persona	1,0%	3,4%	11,8%	4,9%	4,4%	3,8%	4,6%
Altro manifatturiero	2,8%	6,4%	2,9%	3,8%	7,0%	3,4%	4,5%
Alloggio e ristorazione	1,5%	2,1%	7,6%	3,5%	3,3%	4,0%	3,5%
Metallurgia e prodotti in metallo	2,5%	7,8%	2,1%	3,8%	2,1%	2,7%	3,2%
Macchinari, apparecchiature, computer	2,2%	5,4%	2,2%	3,1%	3,0%	2,7%	3,0%
Agroalimentare	0,1%	2,5%	5,5%	2,4%	1,8%	0,3%	1,8%
Utilities	0,8%	2,8%	1,6%	1,6%	1,3%	2,4%	1,7%
Attività estrattiva	0,5%	3,9%	1,4%	1,7%	0,9%	0,0%	1,2%
Energia	0,2%	2,4%	1,9%	1,3%	1,0%	0,8%	1,1%
Autoveicoli e mezzi di trasporto	0,7%	2,1%	1,8%	1,4%	0,9%	0,4%	1,1%
Legno & mobili	0,8%	1,4%	0,6%	0,9%	1,6%	0,6%	1,0%
Amministrazione pubblica	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	2,7%	1,0%	0,9%
Chimico	0,1%	0,7%	0,3%	0,3%	2,4%	0,1%	0,8%
Telecomunicazioni	0,1%	0,6%	0,5%	0,4%	1,7%	0,2%	0,7%
Editoria, cinematografia, tv	0,1%	0,4%	0,4%	0,2%	0,3%	0,1%	0,2%
TOTALE	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Fonte: elaborazioni Nomisma su dati Istat e Irpet

Con 141 milioni di euro di Valore Aggiunto in provincia, il Commercio è il terzo settore per impatto aggregato nella scala provinciale. La peculiarità di questo comparto è la sua



composizione: l'impatto diretto è relativamente contenuto (19,4 milioni), mentre gli effetti indiretto (40,7 milioni) e soprattutto indotto (80,5 milioni) sono molto più rilevanti.

Tra i settori fortemente trainati dall'effetto indotto spiccano le Attività Immobiliari (117 milioni totali in provincia, di cui 90 di impatto indotto) e i Servizi alla Persona (79 milioni totali, di cui 57 di impatto indotto). La presenza massiccia dell'effetto indotto in questi comparti è una dimostrazione di come un grande investimento infrastrutturale abbia la capacità di attivare interi comparti del tessuto economico locale.

Tra i settori più rilevanti nella componente indiretta dell'impatto figurano la Metallurgia e i Prodotti in Metallo (62 milioni in provincia) e il Trasporto e Magazzinaggio (57 milioni). Questi comparti beneficiano della domanda generata dalle costruzioni: l'acciaio per le strutture portanti, i raccordi e le carpenterie metalliche, i macchinari per la movimentazione delle merci, i servizi di trasporto per i materiali da costruzione.

Il resto dell'Emilia-Romagna riceve un impatto sul Valore Aggiunto di 704 milioni di euro, pari al 25% del totale. Questa quota riflette la profondità delle interdipendenze produttive tra la provincia di Piacenza e le altre province regionali. I settori più attivati nel resto della Regione sono le Costruzioni (133 milioni), le Attività Immobiliari (117 milioni) e le Consulenze e Servizi Professionali (47 milioni).

I 544 milioni di euro di impatto fuori regione rappresentano la "fuga" fisiologica di valore aggiunto che, pur generato dall'investimento piacentino, ricade su territori al di fuori dell'Emilia-Romagna. Il fatto che questo valore rappresenti solo il 19% del totale è, tuttavia, un segnale positivo circa la capacità del territorio emiliano-romagnolo di fare sistema e di trattenere i benefici economici generati dai propri investimenti infrastrutturali.

3.2.3. L'impatto occupazionale dell'investimento

Sul versante occupazionale, l'analisi input-output stima l'attivazione di 44.634 Unità di Lavoro equivalenti durante la fase di costruzione dei cinque poli logistici. Le Unità di Lavoro, va ricordato, non rappresentano posti di lavoro "permanenti" in senso tradizionale, ma misure standardizzate dell'occupazione: un anno di lavoro a tempo pieno di un lavoratore equivale a una UL, indipendentemente dalla tipologia contrattuale o dalla durata effettiva dell'impiego. Ne consegue che il dato si riferisce alla domanda di lavoro complessiva generata dall'investimento nel suo insieme, distribuita lungo l'intera durata della fase costruttiva.

Il rapporto tra Unità di Lavoro e investimento ci dice che, ogni milione di euro investito attiva circa 27,6 UL. Nella sola provincia di Piacenza, il coefficiente è di 16,4 UL per milione di euro investito.



Tabella 3.10 – **Impatto occupazionale** dell'investimento derivante dalla costruzione dei 5 poli logistici di Piacenza in termini di unità di lavoro, distintamente per settore economico, territorio (provincia di Piacenza VS resto d'Italia) e tipo di impatto (diretto, indiretto, indotto) – **Valori assoluti**

SETTORI ECONOMICI	PROVINCIA DI PIACENZA				RESTO EMILIA-ROMAGNA	FUORI REGIONE	TOTALE
	Impatto diretto	Impatto indiretto	Impatto indotto	Totale			
Costruzioni	9.316	651	174	10.141	2.831	2.811	15.783
Altri servizi alle imprese	982	1.066	584	2.631	793	1.444	4.869
Consulenze e servizi professionali	688	881	422	1.991	740	1.208	3.939
Servizi alla persona	193	401	1.731	2.325	913	575	3.813
Commercio	323	677	1.338	2.338	579	659	3.576
Alloggio e ristorazione	234	213	855	1.302	560	507	2.369
Trasporto e magazzinaggio	218	632	555	1.404	259	463	2.126
Altro manifatturiero	211	318	156	686	581	207	1.474
Metallurgia e prodotti in metallo	230	430	126	786	195	203	1.183
Agroalimentare	11	229	535	776	235	39	1.050
Servizi finanziari e assicurativi	92	217	212	521	272	218	1.011
Macchinari, apparecchiature, computer	174	261	120	556	249	188	993
Utilities	53	117	68	239	92	123	454
Legno & mobili	87	102	42	232	161	57	450
Amministrazione pubblica	0	0	0	0	247	72	320
Attività estrattiva	29	151	58	238	59	1	298
Attività immobiliari	8	20	93	121	124	37	281
Chimico	4	24	11	39	128	6	173
Autoveicoli e mezzi di trasporto	26	47	45	118	41	11	170
Energia	6	35	30	71	31	13	114
Editoria, cinematografia, tv	7	25	30	61	34	11	106
Telecomunicazioni	2	11	11	24	52	5	82
TOTALE	12.895	6.508	7.196	26.599	9.176	8.859	44.634

Fonte: elaborazioni Nomisma su dati Istat e Irpet

La Provincia di Piacenza assorbe 26.599 delle 44.634 Unità di Lavoro attivate a livello complessivo, pari al 60% del totale, quota più elevata di quella relativa al Valore Aggiunto (57%). La scomposizione per componente rivela che l'impatto diretto genera 12.895 UL in provincia (48,5% del totale provinciale), l'impatto indiretto attiva 6.508 UL (24,5%), mentre l'impatto indotto genera 7.196 UL (27,1%).



Tabella 3.11 – **Impatto occupazionale** dell’investimento derivante dalla costruzione dei 5 poli logistici di Piacenza in termini di unità di lavoro, distintamente per settore economico, territorio (provincia di Piacenza VS resto d’Italia) e tipo di impatto (diretto, indiretto, indotto) – **Valori percentuali**

SETTORI ECONOMICI	PROVINCIA DI PIACENZA				RESTO EMILIA-ROMAGNA	FUORI REGIONE	TOTALE
	Impatto diretto	Impatto indiretto	Impatto indotto	Totale			
Costruzioni	72,2%	10,0%	2,4%	38,1%	30,8%	31,7%	35,4%
Altri servizi alle imprese	7,6%	16,4%	8,1%	9,9%	8,6%	16,3%	10,9%
Consulenze e servizi professionali	5,3%	13,5%	5,9%	7,5%	8,1%	13,6%	8,8%
Servizi alla persona	1,5%	6,2%	24,1%	8,7%	10,0%	6,5%	8,5%
Commercio	2,5%	10,4%	18,6%	8,8%	6,3%	7,4%	8,0%
Alloggio e ristorazione	1,8%	3,3%	11,9%	4,9%	6,1%	5,7%	5,3%
Trasporto e magazzinaggio	1,7%	9,7%	7,7%	5,3%	2,8%	5,2%	4,8%
Altro manifatturiero	1,6%	4,9%	2,2%	2,6%	6,3%	2,3%	3,3%
Metallurgia e prodotti in metallo	1,8%	6,6%	1,8%	3,0%	2,1%	2,3%	2,7%
Agroalimentare	0,1%	3,5%	7,4%	2,9%	2,6%	0,4%	2,4%
Servizi finanziari e assicurativi	0,7%	3,3%	3,0%	2,0%	3,0%	2,5%	2,3%
Macchinari, apparecchiature, computer	1,4%	4,0%	1,7%	2,1%	2,7%	2,1%	2,2%
Utilities	0,4%	1,8%	1,0%	0,9%	1,0%	1,4%	1,0%
Legno & mobili	0,7%	1,6%	0,6%	0,9%	1,8%	0,6%	1,0%
Amministrazione pubblica	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	2,7%	0,8%	0,7%
Attività estrattiva	0,2%	2,3%	0,8%	0,9%	0,6%	0,0%	0,7%
Attività immobiliari	0,1%	0,3%	1,3%	0,5%	1,3%	0,4%	0,6%
Chimico	0,0%	0,4%	0,1%	0,1%	1,4%	0,1%	0,4%
Autoveicoli e mezzi di trasporto	0,2%	0,7%	0,6%	0,4%	0,4%	0,1%	0,4%
Energia	0,0%	0,5%	0,4%	0,3%	0,3%	0,1%	0,3%
Editoria, cinematografia, tv	0,1%	0,4%	0,4%	0,2%	0,4%	0,1%	0,2%
Telecomunicazioni	0,0%	0,2%	0,2%	0,1%	0,6%	0,1%	0,2%
TOTALE	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Fonte: elaborazioni Nomisma su dati Istat e Irpet

Con 10.141 Unità di Lavoro generate in provincia (di cui 9.316 di impatto diretto), il settore delle Costruzioni rappresenta di gran lunga il principale beneficiario occupazionale dell’investimento. Il dato sull’impatto diretto (9.316 UL) è particolarmente eloquente: significa che, durante la fase di costruzione dei cinque poli, circa 9.300 lavoratori equivalenti a tempo pieno operano direttamente nei cantieri o nelle attività strettamente connesse. Anche nel resto dell’Emilia-Romagna (2.831 UL) e fuori Regione (2.811 UL), il settore Costruzioni è il principale attivatore di occupazione, a conferma di come i grandi cantieri



infrastrutturali coinvolgano imprese e lavoratori provenienti da un'area geografica molto più ampia rispetto al territorio direttamente interessato dall'opera.

Il secondo e il terzo posto nella classifica sono occupati, rispettivamente, dagli Altri Servizi alle Imprese (2.631 UL totali in provincia) e dalle Consulenze e Servizi Professionali (1.991 UL). Si tratta di comparti caratterizzati da occupazione mediamente più qualificata rispetto alle costruzioni, con presenza significativa di laureati, tecnici specializzati e liberi professionisti. Particolarmente rilevante è la proiezione di questi settori anche fuori Regione, con 1.208 UL attivate fuori dall'Emilia-Romagna.

Nei settori del Commercio, dei Servizi alla Persona e dell'Alloggio e Ristorazione l'impatto indotto è la componente dominante: per il Commercio 1.338 UL su 2.338 (57%), per i Servizi alla Persona 1.731 su 2.325 (74%), per l'Alloggio e Ristorazione 855 su 1.302 (66%). Questa struttura rivela che l'investimento attiva una quota molto significativa di occupazione nei settori della vita quotidiana e del tessuto commerciale locale, non solo nelle filiere industriali e manifatturiere.

Tra i settori che registrano un impatto indiretto rilevante spicca il comparto Agroalimentare: con solo 11 UL di impatto diretto in provincia, il settore genera complessivamente 776 UL tra indiretto (229) e indotto (535). Questo dato riflette sia la domanda alimentare generata dall'aumento dei redditi (effetto indotto), sia la presenza di forniture alimentari destinate alla ristorazione di cantiere e dei lavoratori (effetto indiretto).

Il resto dell'Emilia-Romagna registra 9.176 Unità di Lavoro, pari al 20,6% del totale. I settori più attivati sono le Costruzioni (2.831 UL), il Chimico (128 UL, una quota sorprendentemente elevata che riflette la produzione di materiali sintetici e isolanti impiegati nelle costruzioni moderne), l'Agroalimentare (235 UL) e l'Amministrazione Pubblica (247 UL). Fuori dalla Regione vengono attivate 8.859 UL (19,8% del totale), con le Costruzioni ancora in testa (2.811 UL) seguite dagli Altri Servizi alle Imprese (1.444 UL), dalle Consulenze (1.208 UL) e dal Commercio (659 UL).



KEY TAKEAWAYS

- Il settore della logistica rappresenta un pilastro dell'economia piacentina: il settore della Contract Logistics, partendo da una domanda finale di 1,539 miliardi di euro, genera complessivamente 2,2 miliardi di euro di Valore Aggiunto e quasi 35 mila unità di lavoro lungo tutta la filiera, confermando Piacenza come hub logistico strategico a livello nazionale.
- L'impatto non è solo diretto, ma si diffonde in tutta l'economia: accanto all'impatto diretto (imprese logistiche e fornitori immediati), emergono effetti indiretti e indotti molto rilevanti, che attivano servizi alle imprese, consulenze, commercio, immobiliare, ristorazione e servizi alla persona, mostrando un forte effetto moltiplicatore.
- Il beneficio è soprattutto locale, ma con forti legami nazionali: circa il 61% del Valore Aggiunto attivato (1,335 miliardi) e il 68% dell'occupazione (quasi 24 mila unità di lavoro) ricadono nella provincia di Piacenza, mentre il resto si distribuisce nel resto dell'Emilia-Romagna e fuori regione, segnalando una filiera integrata a scala nazionale.
- Più di un decimo della ricchezza provinciale dipende dalla logistica: il Valore Aggiunto attivato direttamente o indirettamente dal settore logistico rappresenta il 13% del Valore Aggiunto complessivo della provincia di Piacenza, evidenziando una forte dipendenza dell'economia locale dalla logistica.
- La costruzione dei 5 poli logistici di Piacenza si è rivelato un investimento ad alto valore moltiplicativo: il moltiplicatore del Valore Aggiunto è pari a 1,77 a livello complessivo e pari a 1 su scala provinciale (Piacenza recupera in valore aggiunto l'equivalente dell'intero investimento). In altri termini, il costo dell'opera è compensato già nella sola fase di costruzione, prima ancora di considerare i benefici operativi dei poli a regime.
- La costruzione dei poli ha coinvolto oltre 44 mila unità di lavoro complessivamente attivate, di cui 26.600 in provincia di Piacenza: il coefficiente di 16,4 unità di lavoro per milione investito in provincia colloca questo intervento tra le tipologie di investimento a più alta intensità occupazionale.
- Si registra una distribuzione dell'impatto tra i settori ampia e diversificata, caratteristica degli investimenti infrastrutturali: i benefici non si concentrano in pochi grandi settori, ma si distribuiscono su una molteplicità di settori economici ed egualmente tra piccole e medie imprese.



Metodologia di analisi degli impatti economici e occupazionali calcolati mediante le tavole input–output

L'analisi degli impatti economici è condotta utilizzando il modello input–output, che consente di rappresentare le interdipendenze produttive tra i diversi settori di un'economia. Le tavole input–output descrivono infatti i flussi di beni e servizi intermedi tra settori, nonché le componenti della domanda finale (consumi, investimenti, spesa pubblica ed esportazioni).

A partire da tali tavole, si costruisce la matrice dei coefficienti tecnici A , che esprime, per ciascun settore, la quantità di input necessaria per produrre un'unità di output. La matrice inversa di Leontief, definita come $(I-A)^{-1}$, consente quindi di stimare gli effetti complessivi di uno shock esogeno di domanda finale sull'intero sistema economico. In particolare, essa permette di quantificare non solo gli effetti diretti, ma anche quelli indiretti lungo la catena di fornitura.

Nel dettaglio, si distinguono tre tipologie di impatto. Gli impatti diretti rappresentano l'effetto iniziale dello shock nel settore direttamente interessato e nei settori corrispondenti alle imprese della catena di prima fornitura. Gli impatti indiretti derivano invece dall'aumento della domanda di beni e servizi intermedi nei settori corrispondenti alle imprese della catena di seconda fornitura. Infine, gli impatti indotti si generano attraverso il reddito prodotto (in particolare da lavoro), che alimenta ulteriore domanda di consumo da parte delle famiglie: la loro stima richiede un'estensione del modello input–output standard, ad esempio tramite l'inclusione del settore delle famiglie o l'utilizzo di matrici di contabilità sociale (SAM).

Nello specifico, per l'analisi di impatto del settore logistico della provincia di Piacenza, si considera la domanda finale rivolta a tale settore, mentre per l'analisi di impatto della costruzione dei 5 poli logistici di Piacenza si considera il costo di costruzione.

Tali valori sono gli input utilizzati nella tavola input–output della regione Emilia-Romagna, dalla quale si ricava come output il Valore della Produzione, il Valore Aggiunto e il numero di Unità di lavoro per settore economico all'interno della regione, oltre ai valori delle medesime grandezze attivate al di fuori della regione. I dati di Valore Aggiunto e Unità di lavoro relativi al settore Ateco H "Trasporto e magazzinaggio" per l'Emilia-Romagna sono stati corretti sulla base dei dati forniti da ITL sulla quota del Valore Aggiunto rispetto al Valore della Produzione e sul rapporto tra Unità di lavoro e Valore Aggiunto per questo settore in Emilia-Romagna.

In assenza di tavole input–output disponibili a livello sub-regionale e di dati economici territoriali che potessero aiutare a definire la quota di impatto provinciale, si adotta l'assunzione che la quota di impatto che ricade nella provincia di Piacenza rispetto all'intero territorio regionale sia assimilabile alla quota di impatto che ricade nella regione Emilia-Romagna rispetto all'impatto totale che comprende anche i territori al di fuori della regione.



Nello specifico, si assume che la quota di Valore Aggiunto generato nella provincia di Piacenza sul Valore Aggiunto generato nell'intera regione Emilia-Romagna sia assimilabile alla quota di Valore Aggiunto generato nella regione Emilia-Romagna rispetto al Valore Aggiunto complessivo dall'impatto, vale a dire sia ciò che viene generato dentro la regione Emilia-Romagna sia quello che viene generato fuori regione:

$$\frac{VA_{Piacenza}}{VA_{Emilia-Romagna}} = \frac{VA_{Emilia-Romagna}}{VA_{Emilia-Romagna} + fuori\ regione}$$

di conseguenza:

$$VA_{Piacenza} = VA_{Emilia-Romagna} \times \frac{VA_{Emilia-Romagna}}{VA_{Emilia-Romagna} + fuori\ regione}$$

Analogamente per la stima dell'impatto occupazionale in termini di Unità di lavoro:

$$UL_{Piacenza} = UL_{Emilia-Romagna} \times \frac{UL_{Emilia-Romagna}}{UL_{Emilia-Romagna} + fuori\ regione}$$

Tale assunzione implica l'ipotesi di omogeneità della struttura produttiva tra il livello regionale e quello provinciale in termini di quanta parte dell'impatto rimane nel territorio e quanta parte viene generato al di fuori del territorio.

Successivamente, per ricavare il Valore Aggiunto e le Unità di lavoro per settore economico in provincia di Piacenza, si applicano dapprima le quote settoriali calcolate per la regione Emilia-Romagna (es.: Valore Aggiunto del settore X rispetto al Valore Aggiunto totale). Successivamente, tali quote settoriali sono modificate utilizzando il rapporto tra i coefficienti di specializzazione produttiva della Provincia di Piacenza (quota di addetti in un determinato settore rispetto agli addetti totali) con quelli della Regione Emilia-Romagna, moltiplicando tali rapporti alle quote settoriali dell'Emilia-Romagna nel caso di valori inferiori a 1. Anche in questo caso, i dati di Valore Aggiunto e Unità di lavoro relativi al settore H "Trasporto e magazzinaggio" per la provincia di Piacenza sono stati corretti sulla base dei dati forniti da ITL sulla quota del Valore Aggiunto rispetto al Valore della Produzione e sul rapporto tra Unità di lavoro e Valore Aggiunto per questo settore in provincia di Piacenza.

È opportuno specificare che, nel quadro dell'analisi input-output basata sulla matrice di Leontief, l'impatto di un aumento della domanda finale o di un nuovo investimento viene stimato in termini essenzialmente statici e comparativi. Il modello, infatti, assume coefficienti tecnici fissi e non incorpora una dimensione temporale esplicita: l'effetto stimato rappresenta quindi una variazione complessiva tra uno stato iniziale e uno stato di equilibrio successivo allo shock, senza fornire indicazioni sulla velocità o sulla distribuzione nel tempo



degli effetti stessi. In particolare, anche l'impatto occupazionale derivato (calcolato tramite coefficienti lavoro/produzione) deve essere interpretato come un effetto totale e non come un percorso dinamico articolato per periodi. Nella pratica applicata, tuttavia, tali effetti vengono spesso letti come dispiegati nel breve-medio periodo, sulla base di considerazioni esterne al modello: tipicamente, una prima attivazione delle filiere produttive e dell'occupazione può avvenire nel giro di pochi mesi fino a circa un anno, mentre gli effetti più completi, legati agli aggiustamenti della capacità produttiva e al pieno dispiegarsi dei moltiplicatori, tendono a manifestarsi nell'arco di 1–3 anni.

Per introdurre una dimensione temporale più esplicita, è possibile ricorrere a estensioni del modello input-output in versione dinamica, oppure adottare ipotesi ad hoc di distribuzione degli shock nel tempo, o ancora utilizzare modelli più strutturati, come i modelli di equilibrio generale computabile. Va infine sottolineato che gli effetti occupazionali stimati in ambito input-output sono tipicamente di natura lorda e non tengono conto di possibili vincoli di offerta, fenomeni di sostituzione o effetti di spiazzamento, elementi che possono influenzare significativamente anche la tempistica di realizzazione degli impatti.

Nella pagina seguente è riportata la tabella con l'aggregazione dei settori economici utilizzata per rendere i risultati maggiormente fruibili.



Tabella 3.12 – Aggregazione dei settori economici delle tavole input-output in 22 macro-settori

CODICE	SETTORI ECONOMICI	AGGREGAZIONE
AA	Agricoltura, silvicoltura	AGROALIMENTARE
AB	Pesca	AGROALIMENTARE
B	Attività estrattiva	ATTIVITA' ESTRATTIVA
CA	Industrie alimentari, delle bevande e del tabacco	AGROALIMENTARE
CB	Industrie tessili, abbigliamento, pelli e accessori	ALTRO MANIFATTURIERO
CCA	Industria del legno	LEGNO & MOBILI
17	Carta e prodotti di carta	ALTRO MANIFATTURIERO
18	Servizi di stampa e di registrazione	ALTRO MANIFATTURIERO
CD	Fabbricazione di coke e prodotti petroliferi raffinati	ENERGIA
CE	Fabbricazione di sostanze e prodotti chimici	CHIMICO
CF	Produzione di articoli farmaceutici, chimico-medicinali e botanici	ALTRO MANIFATTURIERO
22	Fabbricazione di articoli in gomma e materie plastiche	ALTRO MANIFATTURIERO
23	Altri prodotti della lavorazione di minerali non metalliferi	ALTRO MANIFATTURIERO
24	Metalli	METALLURGIA E PRODOTTI IN METALLO
25	Prodotti in metallo, esclusi macchine e impianti	METALLURGIA E PRODOTTI IN METALLO
CI	Fabbricazione di computer, apparecchi elettronici e ottici	MACCHINARI, APPARECCHIATURE, COMPUTER
CJ	Fabbricazione di apparecchi elettrici	MACCHINARI, APPARECCHIATURE, COMPUTER
CK	Fabbricazione di macchinari ed apparecchi n.c.a.	MACCHINARI, APPARECCHIATURE, COMPUTER
29	Autoveicoli, rimorchi e semirimorchi	AUTOVEICOLI E MEZZI DI TRASPORTO
30	Altri mezzi di trasporto	AUTOVEICOLI E MEZZI DI TRASPORTO
31_32	Mobilio; altri manufatti	LEGNO & MOBILI
33	Servizi di riparazione e installazione di macchinari e apparecchi	MACCHINARI, APPARECCHIATURE, COMPUTER
D	Fornitura di energia elettrica, gas, vapore e aria condizionata	ENERGIA
36	Acqua naturale; servizi di trattamento delle acque e di produzione e distribuzione d'acqua	UTILITIES
37_39	Servizi di smaltimento delle acque di scarico; fanghi di depurazione; servizi di raccolta, trattamento e smaltimento dei rifiuti; servizi di recupero dei materiali; servizi di decontaminazione ed altri servizi di trattamento dei rifiuti	UTILITIES
F	Costruzioni	COSTRUZIONI
G	Commercio all'ingrosso e al dettaglio, riparazione di autoveicoli e m	COMMERCIO
H	Trasporto e magazzinaggio	TRASPORTO E MAGAZZINAGGIO
I	Servizi di alloggio e ristorazione	ALLOGGIO E RISTORAZIONE
JA	Editoria, audiovisivi e attività radiotelevisive	EDITORIA, CINEMATOGRAFIA, TV
JB	Telecomunicazioni	TELECOMUNICAZIONI
JC	Servizi IT e altri servizi informativi	CONSULENZE E SERVIZI PROFESSIONALI
K	Attività finanziarie e assicurative	SERVIZI FINANZIARI E ASSICURATIVI
L	Attività immobiliari	ATTIVITA' IMMOBILIARI
MA	Attività legali, contabilità, consulenza di gestione, studi di archit	CONSULENZE E SERVIZI PROFESSIONALI
72	Servizi di ricerca e sviluppo scientifici	SERVIZI ALLE IMPRESE
73_75	Altre attività professionali, scientifiche e tecniche	SERVIZI ALLE IMPRESE
N	Altre attività di servizio	SERVIZI ALLE IMPRESE
O	Amministrazione pubblica e difesa; assicurazione sociale obbligatoria	AMMINISTRAZIONE PUBBLICA
P	Istruzione	SERVIZI ALLA PERSONA
Q	Sanità e assistenza sociale	SERVIZI ALLA PERSONA
R	Attività artistiche, di intrattenimento e divertimento	SERVIZI ALLA PERSONA
S-T-U	Altre attività di servizi	SERVIZI ALLA PERSONA



Metodologia di stima del costo di costruzione dei 5 poli logistica in provincia di Piacenza

La presente nota metodologica ha l'obiettivo di illustrare i criteri e i metodi adottati per l'individuazione del **costo diretto di costruzione** delle strutture adibite ad attività logistiche, riferite ai seguenti cinque poli territoriali:

Poli logistici	n. operatori logistici	n. magazzini logistici	superfici coperte
Le Mose (PC)	30	30	1.100.000
Castel San Giovanni	25	29	1.000.000
Cortemaggiore/Fiorenzuola	16	14	210.000
Monticelli d'Ongina	5	5	150.000
Pontenure	5	5	150.000
TOTALE	81	83	2.610.000

Costo diretto di costruzione base

Ai fini della stima del costo diretto di costruzione si è proceduto assumendo quale riferimento iniziale il **costo medio base di un capannone produttivo**, incrementato successivamente dei costi relativi alle dotazioni e alle opere che caratterizzano in modo specifico gli edifici destinati alla logistica, distinguendoli da fabbricati produttivi o di magazzino di tipo ordinario.

Il costo base di costruzione è stato desunto dal **Prezziario DEI**, nella sua versione più aggiornata alla data di redazione del presente documento, con particolare riferimento alle schede **E5 ed E6**, che riportano i costi di costruzione in funzione dell'altezza dell'edificio e della tipologia di copertura.

Dall'analisi delle caratteristiche edilizie prevalenti nei cinque poli logistici considerati, si è ritenuto opportuno assumere che il patrimonio immobiliare oggetto di studio sia costituito prevalentemente da fabbricati:

- con altezza pari o superiore a **6,5 metri**;
- dotati di **copertura piana**.

Sulla base di tali presupposti, il costo di costruzione base è stato assunto pari a **441,00 €/mq** di superficie coperta.

Baie di carico

La realizzazione delle **baie di carico** rappresenta un elemento strutturale caratterizzante gli edifici logistici. Il costo di costruzione di una singola baia è stato stimato, in termini medi, in **17.500,00 €**, sulla base di fonti specialistiche di settore (Kopron, Campisa, Sacil-HLB).



Il numero complessivo delle baie di carico è stato determinato assumendo un criterio proporzionale alla superficie coperta dei singoli complessi logistici.

Piazzali logistici

Nel costo di costruzione base desunto dalle schede DEI non sono ricompresi gli oneri di realizzazione dei **piazzali operativi**, che costituiscono un'infrastruttura essenziale per il funzionamento dei poli logistici.

La letteratura tecnica di settore individua un rapporto necessario compreso tra **0,5 e 0,7 mq di piazzale per ogni mq di superficie coperta**. Tale indicazione trova riscontro nell'analisi del polo logistico di Castel San Giovanni, nel quale l'incidenza delle superfici destinate a piazzale risulta pari al **67,5%** della superficie coperta. Tale valore è stato pertanto assunto quale parametro di riferimento per tutti e cinque i siti oggetto di studio.

I piazzali destinati alla logistica heavy duty devono garantire adeguate prestazioni strutturali in relazione a:

- elevati carichi per asse;
- intensa frequenza dei transiti;
- manovre ripetute a bassa velocità;
- carichi statici concentrati in corrispondenza delle baie di carico, delle rampe e delle aree di carico/scarico.

Tali condizioni determinano sollecitazioni meccaniche significativamente superiori rispetto a quelle cui sono sottoposti piazzali ordinari o parcheggi destinati alla viabilità leggera.

Il costo di realizzazione di un piazzale logistico heavy duty è stimabile in un intervallo compreso tra **200 e 260 €/mq**; ai fini della presente analisi è stato assunto un valore medio pari a **230,00 €/mq**.

Parcheggi, sistemazioni a verde e strade

Le schede DEI sopra richiamate non includono i costi relativi alle opere di:

- realizzazione dei parcheggi;
- viabilità interna ai distretti logistici;
- sistemazioni a verde.

Per tali elementi sono state adottate le incidenze riscontrate nel polo di Castel San Giovanni, determinando le superfici di ciascuna categoria in proporzione alla superficie coperta dei singoli siti.

In particolare:



- il costo di realizzazione dei **parcheggi** è stato calcolato applicando la tariffa di **59,00 €/mq**, desunta dalla scheda DEI **H3**;
- per le **sistemazioni a verde**, il riferimento è la scheda DEI **I1**, opportunamente depurata dalle voci non pertinenti (quali pavimentazioni e arredi), con un costo unitario risultante pari a **30,22 €/mq**;
- il costo delle **strade** è stato desunto dalla scheda DEI **I4 e ammonta a 116,00 €/mq**.

L'inclusione del costo delle infrastrutture stradali nel computo complessivo è stata oggetto di valutazione, in quanto trattasi di opere pubbliche. Tuttavia, si è ritenuto metodologicamente corretto includerle, considerato che tali infrastrutture risultano funzionalmente e causalmente connesse alla presenza dei poli logistici e non sarebbero state realizzate in assenza degli stessi.

Conclusioni

Il **costo diretto di costruzione** è stato determinato come somma delle seguenti componenti:

- costo di costruzione base;
- costo delle baie di carico;
- costo dei piazzali;
- costo dei parcheggi;
- costo delle sistemazioni a verde;
- costo delle strade.

Il valore complessivo ottenuto è pari a **620,69 €/mq**, corrispondente a un ammontare totale di

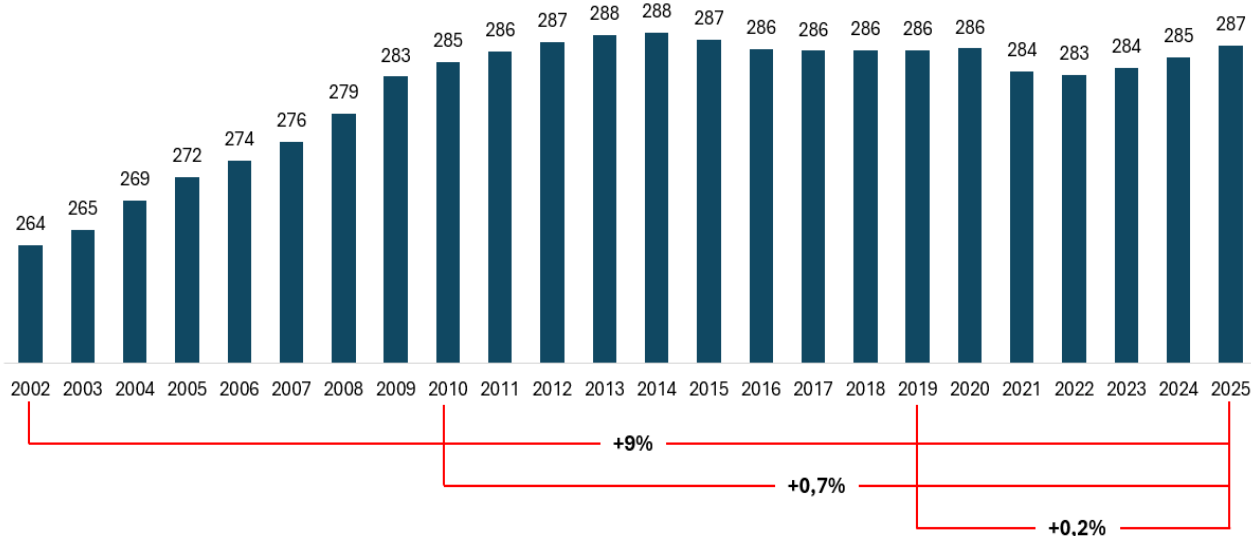
1.620.012.407,86 €.

4. Stima dell'impatto sulla dinamica demografica

4.1 Dinamiche demografiche e migratorie dai primi anni 2000

La popolazione residente nella provincia di Piacenza al 1° gennaio 2025 è pari a 286.743 abitanti. Negli oltre venti anni dal 2002 al 2025, si registra un incremento significativo della popolazione residente (+8,7%), che aumenta di quasi 23 mila abitanti. La crescita è concentrata soprattutto nei primi 10 anni di osservazione (2002-2012) (+8,9%), dopo i quali il livello presenta fluttuazioni infra-annuali, fino al picco minimo del decennio (2022) causato dalla pandemia (-1% tra 2020-2022). Si segnala una ripresa della crescita negli ultimi tre anni (+1,2%), tra il 2022 e il 2025.

Figura 4.1 - Popolazione residente nella provincia di Piacenza al 1° gennaio (dati in migliaia e variazioni percentuali)



Fonte: elaborazione Nomisma su dati ISTAT

Rispetto agli andamenti a livello regionale e nazionale, la crescita della popolazione residente nella provincia di Piacenza è in linea con quella registrata nelle regioni del Nord-Est, mentre è inferiore di circa 3 punti percentuali rispetto a quanto avvenuto fra il 2002 e il 2025 nella regione Emilia-Romagna.

Nel periodo più recente (2019–2025), però, la distanza si assottiglia: le traiettorie demografiche tendono a convergere e i territori mostrano andamenti simili, con scarti molto contenuti soprattutto a livello provinciale e regionale. 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 (Tabella 4.1).

Tabella 4.1 - Variazioni percentuali della popolazione residente

	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%

Fonte: elaborazione Nomisma su dati ISTAT

La crescita della popolazione è stata trainata soprattutto dall'afflusso migratorio dall'estero, come dimostrato dal bilancio demografico 2002-2025: la differenza fra gli iscritti dall'estero e i cancellati dall'anagrafe trasferiti all'estero è positiva e pari a oltre 40 mila abitanti.

Sotto si evidenzia come la variazione della popolazione nella provincia di Piacenza tra il 2002 e il 2025 sia il risultato di dinamiche demografiche fortemente sbilanciate. Il saldo naturale è negativo (-32.048), segnalando un persistente squilibrio tra nascite e decessi. La crescita complessiva (+22.986) è stata interamente sostenuta dai flussi migratori, in particolare dall'immigrazione dall'estero (+40.387), mentre il contributo dei movimenti interni è più contenuto (+17.837). Le variazioni per altri motivi (-3.190) hanno un impatto marginale (Tabella 4.2 e Figura 4.2).

In assenza di immigrazione, il territorio avrebbe registrato una contrazione significativa della popolazione, confermando il ruolo strutturale dei flussi migratori nella tenuta demografica locale.

Tabella 4.2 - Bilancio demografico, afflusso migratorio sul totale della popolazione – Provincia di Piacenza

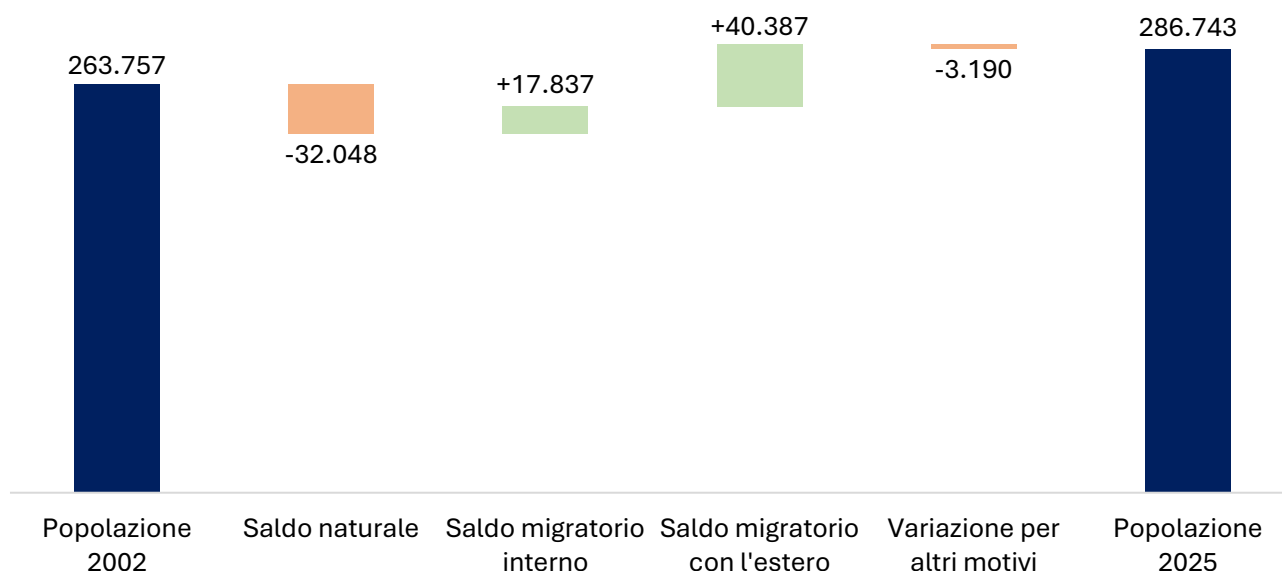
	Unità
Popolazione 2002	263.757
<i>Nati</i>	50.946
<i>Morti</i>	82.994
Saldo naturale	-32.048
<i>Iscritti dall'interno</i>	214.120
<i>Cancellati per l'interno</i>	196.283
Saldo migratorio interno	+17.837



<i>Isritti dall'estero</i>	65.643
<i>Cancellati per l'estero</i>	25.256
Saldo migratorio estero	+40.387
<i>Variazioni per altri motivi</i>	-3.190
Popolazione 2025	286.743
Delta popolazione 2002-2025	+22.986

Fonte: elaborazione Nomisma su dati ISTAT

Figura 4.2 - Bilancio demografico della provincia di Piacenza – contributo del saldo naturale e del saldo migratorio interno ed estero alla crescita della popolazione tra il 2002 e il 2025



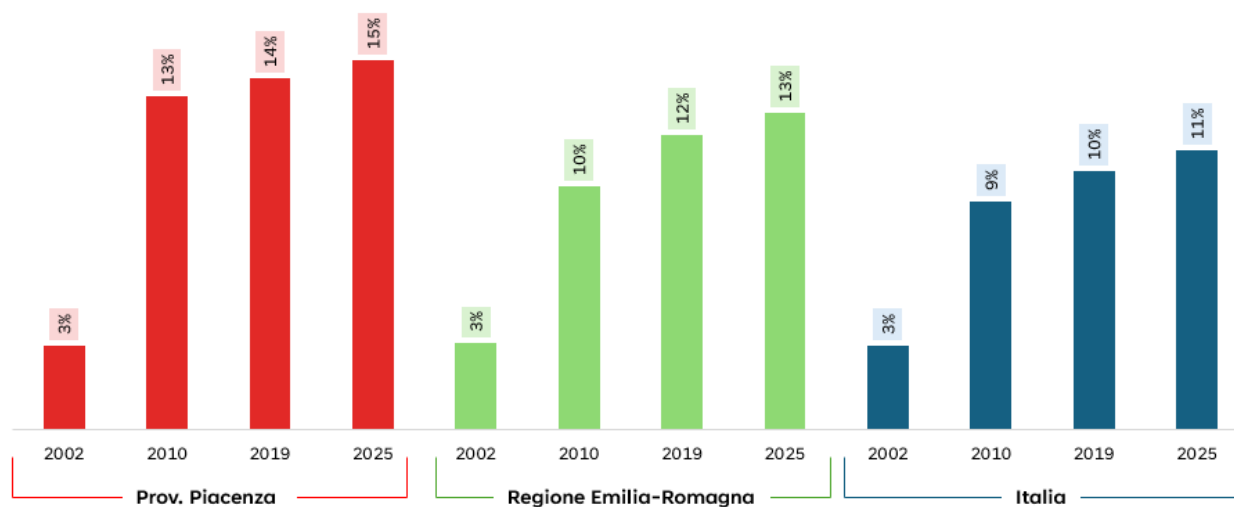
Fonte: elaborazione Nomisma su dati ISTAT

L'apporto positivo dell'immigrazione straniera ha fatto sì che fra il 2002 e il 2010 l'incidenza della popolazione straniera sul totale sia passata dal 3% al 12%, per poi salire gradualmente fino al 15% nel 2025 (Figura 4.3).

L'incremento è stato più marcato nella provincia di Piacenza rispetto a quanto registrato nella regione Emilia-Romagna e in Italia, dove l'incidenza della popolazione straniera nel 2025 è pari rispettivamente al 13% e 11%.



Figura 4.3 - Incidenza popolazione straniera nella provincia di Piacenza



Fonte: elaborazione Nomisma su dati ISTAT

In poco più di vent'anni, i residenti stranieri nella provincia di Piacenza sono aumentati di quasi quattro volte, passando infatti da circa 9.000 a quasi 43 mila. Osservando intervalli più recenti, invece, la crescita di popolazione residente è stata meno intensa ma comunque sostenuta: sia tra il 2010 e il 2025 che fra il 2019 e il 2025, la crescita di residenti con cittadinanza straniera è stata inferiore nella provincia di Piacenza rispetto a quanto registrato in Emilia-Romagna e nell'intero territorio italiano (Tabella 4.3).

Il quadro complessivo conferma che l'Italia si trova ora in una fase delicata di declino demografico, fenomeno comune a molte economie avanzate e sempre più evidente anche in Paesi emergenti. La contrazione è iniziata intorno al 2015, quando il rallentamento dei flussi migratori ha reso visibile la fragilità della dinamica interna, già segnata da bassi tassi di natalità e invecchiamento della popolazione.

Tabella 4.3 - Variazioni percentuali della popolazione residente straniera

	var % 2025/2002	var % 2025/2010	var % 2025/2019
Provincia di Piacenza	+380%	+27%	+5%
Regione Emilia-Romagna	+312%	+34%	+8%
Italia Nord-orientale	+261%	+24%	+8%
Italia	+304%	+41%	+9%

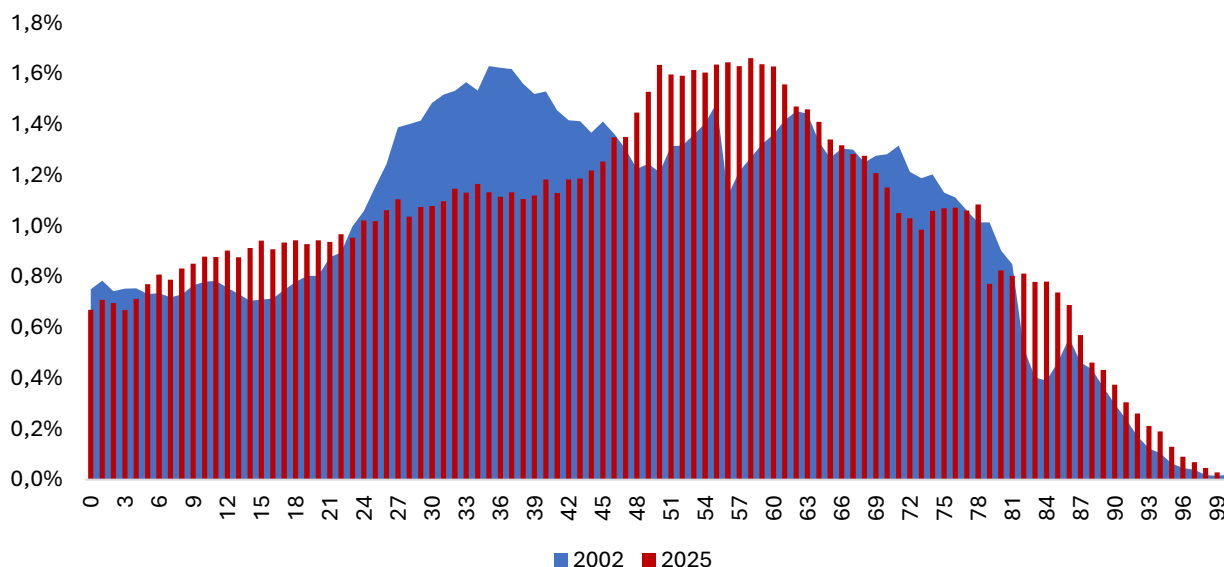
Fonte: elaborazione Nomisma su dati ISTAT

A questo trend di popolazione stabile e aumento della quota di popolazione straniera, si affianca anche una modifica strutturale della popolazione in termini di età.

La distribuzione della popolazione residente suddivisa per anno di età ha infatti subito una traslazione verso età più elevate tra gli anni 2002 e 2025, evidenziando un mancato ricambio generazionale nelle fasce più giovani. Un fenomeno a sua volta coerente con un processo generale di invecchiamento della popolazione.

Nello specifico: ad oggi, sebbene si registri una lieve crescita della quota di giovani fra i 5 e i 22 anni, più significativo rimane il calo delle coorti 23-45 rispetto al 2002 (-7 punti percentuali). Aumenta invece in modo decisivo il peso della fascia 47-62 (+4 p.p.) e della classe over 80 (+2p.p.) (Figura 4.4).

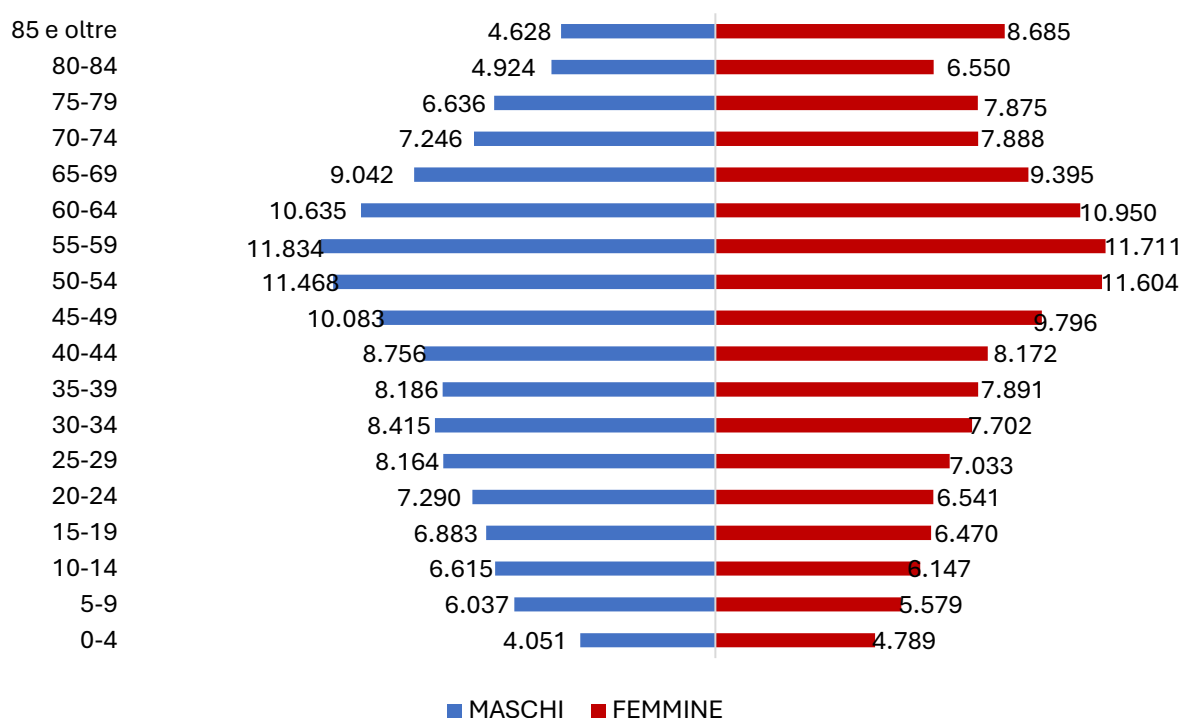
Figura 4.4 - Provincia di Piacenza - popolazione residente per anno di età: anni 2002-2025



Fonte: elaborazione Nomisma su dati ISTAT

Suddividendo la popolazione residente in classi di età, si osserva che al 2025 la distribuzione degli abitanti è concentrata in misura prevalente nella fascia 40-64 anni (37% del totale). Dai 5 ai 49 anni di età la popolazione maschile risulta più numerosa di quella femminile; tuttavia, tale caratteristica si inverte nella coda più anziana della distribuzione: le donne rappresentano infatti il 59% degli over 75. La distribuzione tendenzialmente simmetrica intorno ai 50-55 anni di età documenta una ormai accertata contrazione demografica. Il calo della natalità riferito all'ultimo periodo emerge dallo scarso peso della fascia 0-9 anni (7%) sul totale della popolazione (Figura 4.5).

Figura 4.5 - Piramide dell'età al 2025 - Distribuzione dei residenti a Piacenza per classi di età (01/01/2025)



Fonte: elaborazione Nomisma su dati ISTAT

Differisce significativamente la distribuzione per classi di età della popolazione straniera residente nella provincia di Piacenza. Al 2025 emerge una distribuzione fortemente concentrata nelle coorti comprese tra i 25 e i 44 anni, che costituiscono il nucleo centrale della popolazione straniera, segnalando una prevalenza di individui in età lavorativa e riproduttiva (ovvero il 44% della popolazione straniera totale).

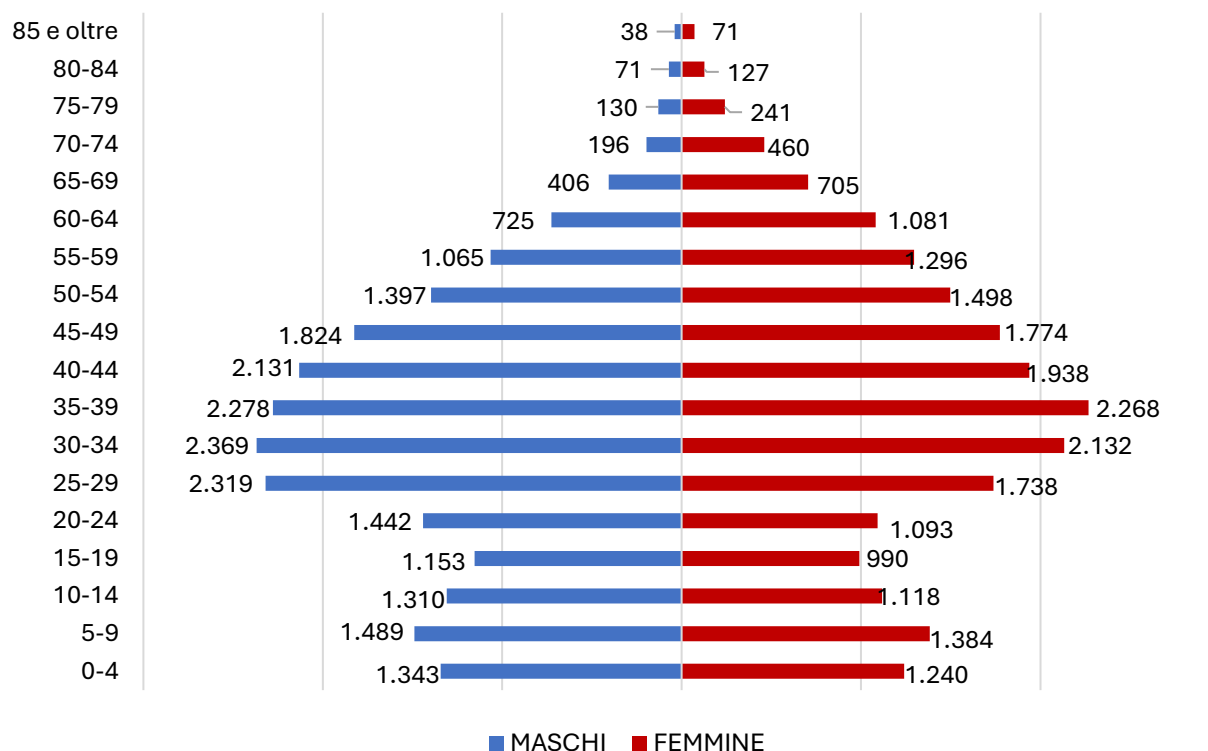
Dal punto di vista del genere, la popolazione straniera maschile prevale nettamente nelle età più giovani (dai 5 ai 49 anni), mentre la componente femminile diventa più consistente nelle età adulte e soprattutto oltre i 50 anni (58% degli over 50 è donna). Questo riflette una composizione differenziata per motivazioni migratorie: i flussi migratori maschili sono prevalentemente associati all'impiego in settori di manodopera non qualificata, mentre la componente femminile, più presente nelle età mature, è spesso legata a percorsi di ricongiungimento familiare o a una permanenza prolungata connessa all'attività di assistenza domiciliare agli anziani.

Oltre i 70 anni la presenza straniera risulta molto ridotta, con valori marginali rispetto alla popolazione complessiva (3%): un dato coerente con le caratteristiche dei flussi migratori in Italia, ancora troppo recenti per avere determinato un peso consistente della componente straniera sulla popolazione anziana.



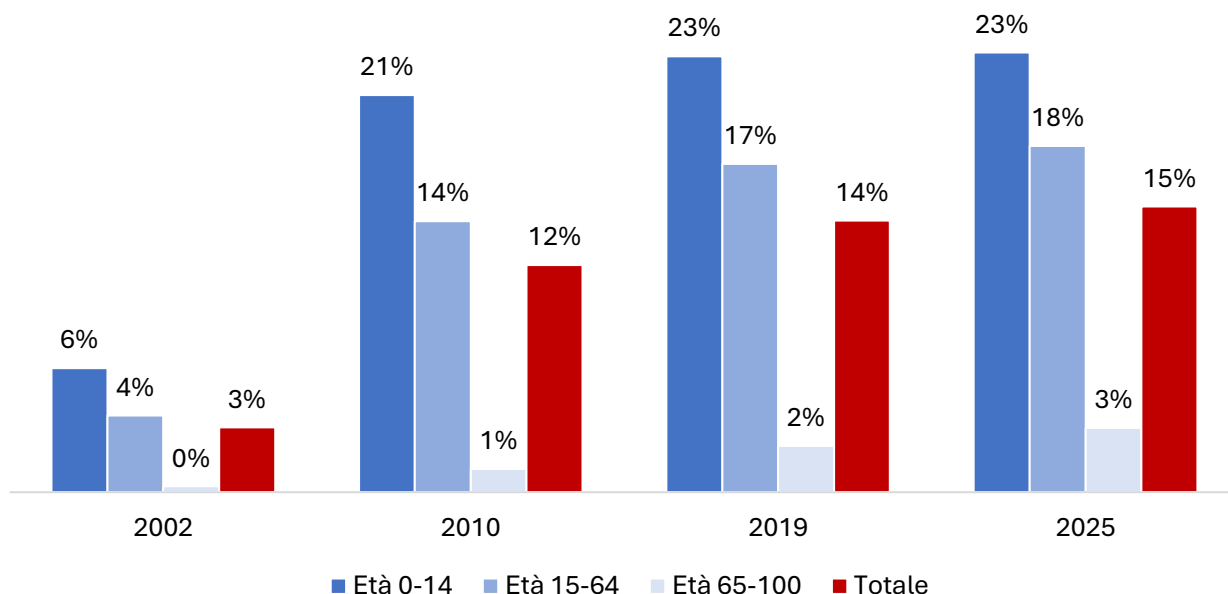
Nel complesso, l'albero dell'età per i soli cittadini stranieri evidenzia dunque una struttura sbilanciata verso le età lavorative giovani-adulte, con un apporto minimo delle fasce anziane, a conferma del ruolo svolto della popolazione straniera come fattore di riequilibrio, almeno parziale, rispetto all'invecchiamento della popolazione complessiva (Figura 4.6 e Figura 4.7).

Figura 4.6 - Distribuzione dei cittadini stranieri per classi di età – provincia di Piacenza (01/01/2025)



Fonte: elaborazione Nomisma su dati ISTAT

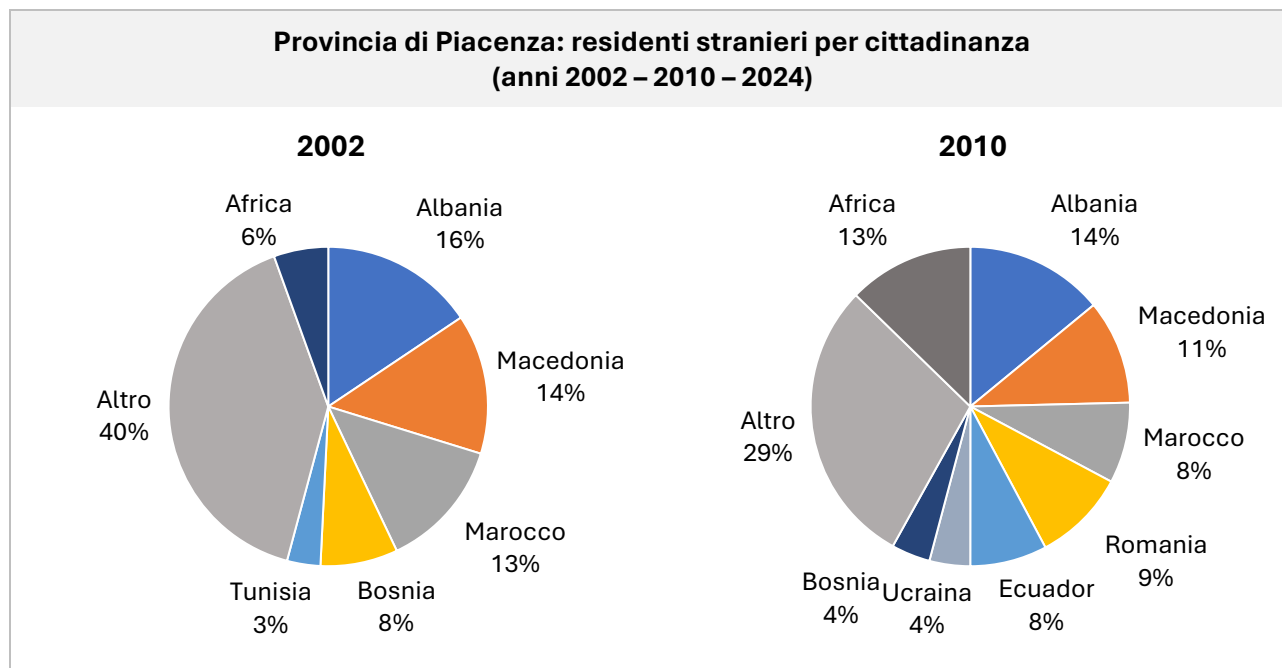
Figura 4.7 - Incidenza percentuale di residenti con cittadinanza straniera sul totale della popolazione per classi di età – provincia di Piacenza

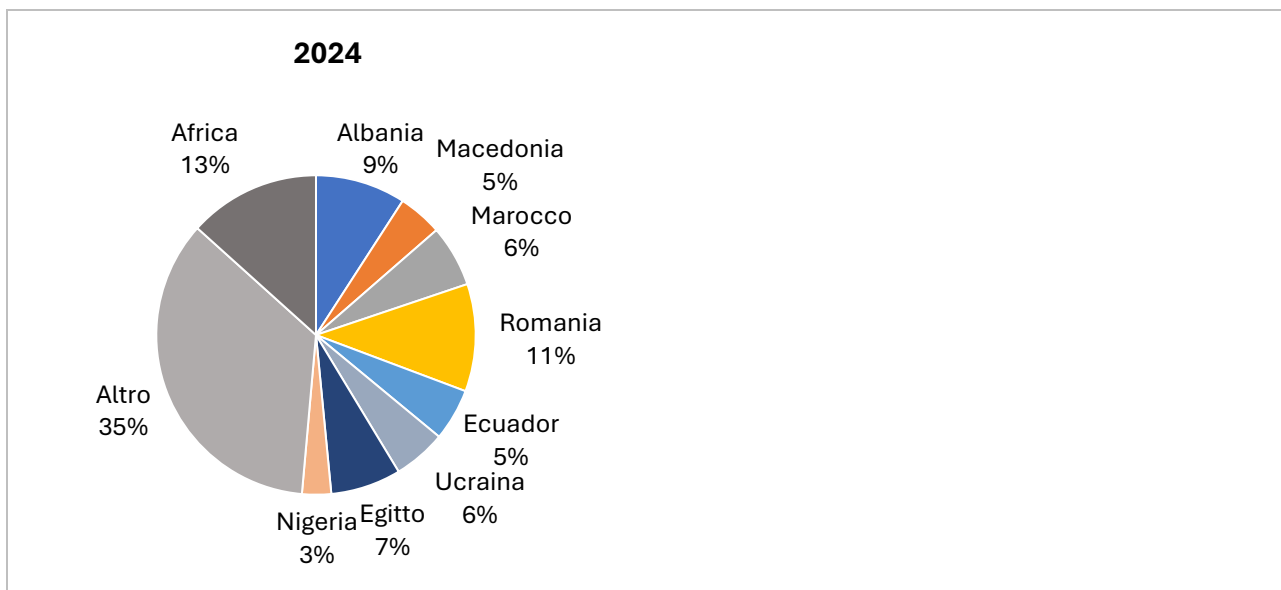


Fonte: elaborazione Nomisma su dati ISTAT

Accanto alla crescita numerica, si è verificata una trasformazione significativa nella struttura e nella distribuzione delle comunità straniere presenti sul territorio provinciale (Figura 4.8).

Figura 4.8 – Paesi e aree di provenienza dei cittadini stranieri residenti in provincia di Piacenza – dati al 1° gennaio





Fonte: elaborazione Nomisma su dati ISTAT

Negli ultimi vent'anni, infatti, la composizione della popolazione straniera nella provincia di Piacenza ha subito una trasformazione significativa, passando da un modello concentrato in poche comunità a un panorama sempre più frammentato e variegato.

Nel 2002 la presenza straniera era caratterizzata da una forte prevalenza di comunità balcaniche, in particolare provenienti da Albania e Macedonia, a cui si affiancava la comunità proveniente dal Marocco. Questi tre gruppi da soli rappresentavano – all'inizio degli anni 2000 – il 43% della popolazione straniera totale, un'impronta specifica frutto dei flussi migratori degli anni '90 legati ai conflitti nei Balcani e alle prime ondate migratorie dal Nord Africa.

A partire dal 2019 lo scenario cambia radicalmente. Le comunità straniere storiche mostrano un calo evidente, mentre emergono nuove provenienze. La Romania – grazie in particolare all'ingresso nell'Unione Europea nel 2007 – raggiunge una quota significativa, affermandosi come uno dei principali gruppi, e compaiono comunità che fino ad allora non avevano un peso rilevante, come l'Ecuador e l'Ucraina (quest'ultima in seguito allo scoppio dell'invasione russa nel 2022). Anche il continente africano, considerato nel suo complesso, cresce fino al 10%, con una presenza più differenziata che include, ad esempio, Nigeria ed Egitto. Nel complesso, pertanto, il 2019 segna l'inizio di una maggiore diversificazione, con un indebolimento del predominio balcanico e la comparsa di flussi provenienti sia dall'Europa orientale sia dall'America Latina.

Nel 2024 questa tendenza si consolida e il panorama dei Paesi di provenienza dei cittadini stranieri si frammenta ulteriormente. Nessuna comunità raggiunge più il peso delle tre principali del 2002: la Romania e il continente africano guidano la classifica, ma con un'incidenza molto più contenuta. A questo quadro si aggiunge la stabilizzazione di presenze



africane specifiche, come l'Egitto e la Nigeria. La quota delle "altre provenienze" resta molto elevata (35%), a conferma del fatto che la provincia accoglie migranti da una pluralità di Paesi che non raggiungono singolarmente percentuali elevate, ma che insieme compongono un mosaico sempre più articolato.

KEY TAKEAWAYS

- 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 dell'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 infatti 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.

4.2 Dinamiche demografiche nei poli logistici in provincia di Piacenza

Dal dopoguerra ai primi anni Duemila la popolazione della provincia di Piacenza ha registrato un progressivo calo (da circa 300.000 a 260.000 abitanti). A partire dai primi anni Duemila si osserva però un'inversione di tendenza: soprattutto fino al 2012-2013 la popolazione ricomincia a crescere, per poi stabilizzarsi attorno a valori simili a quelli registrati negli anni '70 (circa 285 mila residenti).

Parallelamente, nello stesso periodo si registra una forte espansione delle attività logistiche e del trasporto: gli addetti del settore passano da circa 11.000 unità nel 2015 a oltre 14.000



unità nel 2022¹³ (+27,3%), mentre gli occupati nel complesso delle attività extra-agricole aumentano da 91.500 a 98.300 (+7,4%). Come si dettaglierà nel seguito del capitolo, questi cambiamenti economici sono andati di pari passo con trasformazioni nella struttura della popolazione (composizione per età, afflusso di cittadini stranieri), negli indici di vecchiaia e di dipendenza strutturale, contribuendo a differenziare in modo sostanziale la situazione provinciale da quella regionale.

L'analisi si focalizza quindi sull'evoluzione demografica dai primi anni Duemila e in prospettiva in **tre cluster, identificati a partire dalla presenza o meno di poli logistici** – aspetto che si presuppone possa aver contribuito ad un maggiore afflusso di cittadini stranieri attratti da opportunità lavorative nei territori più interessati da tali attività e una minore emigrazione verso altri territori.¹⁴

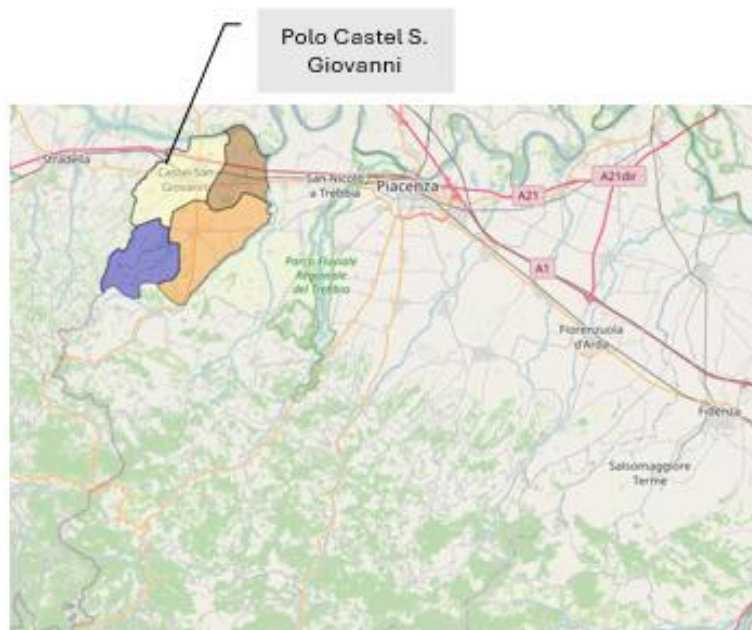
Di seguito si dettaglia la composizione delle tre aree territoriali analizzate:

1. **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;
2. **Cluster 2 – Polo Piacenza e poli minori:** comprende i comuni di Piacenza, Cortemaggiore, Fiorenzuola d'Arda, Monticelli d'Ognina 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;
3. **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.

¹³ Fonte: elaborazioni Nomisma su dati ASIA Istat per Comune

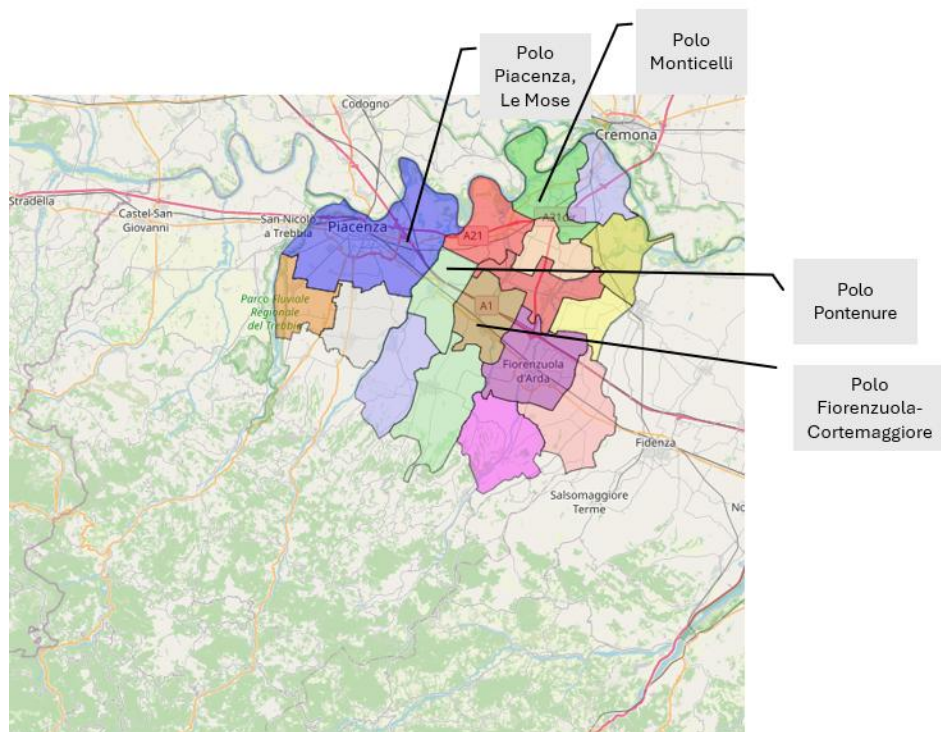
¹⁴ È importante chiarire che i flussi migratori dipendono da un insieme molto ampio di fattori che qui non vengono analizzati nel dettaglio per indisponibilità di dati. L'obiettivo non è infatti stabilire un rapporto di causalità diretta tra la presenza dei poli logistici e l'aumento della popolazione straniera, ma evidenziare una possibile relazione di influenza, coerente con i dati demografici e con le caratteristiche del mercato del lavoro locale.

Figura 4.9 – Cluster Polo Castel San Giovanni



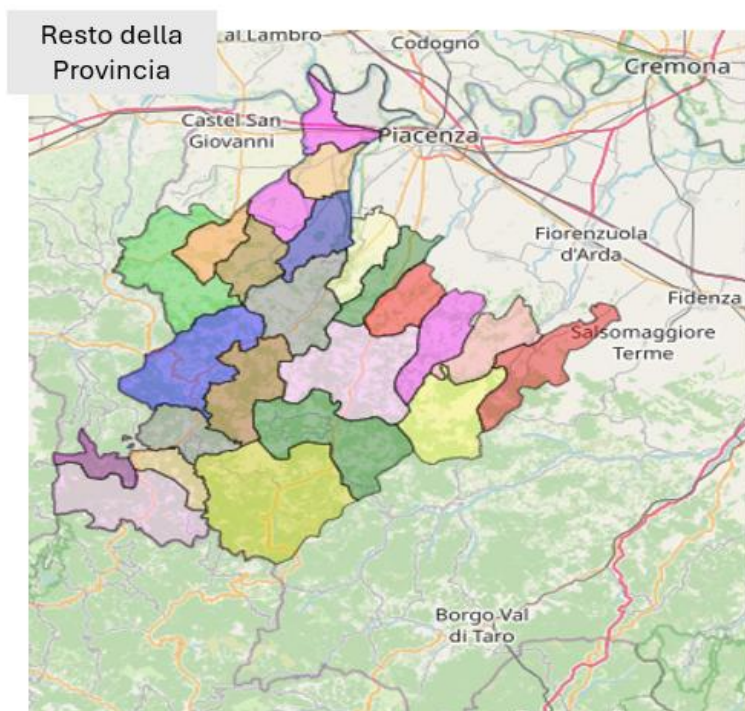
Fonte: elaborazione Nomisma su dati Google Maps

Figura 4.10 – Cluster Polo Piacenza e poli minori



Fonte: elaborazione Nomisma su dati Google Maps

Figura 4.11 – Cluster Resto della provincia



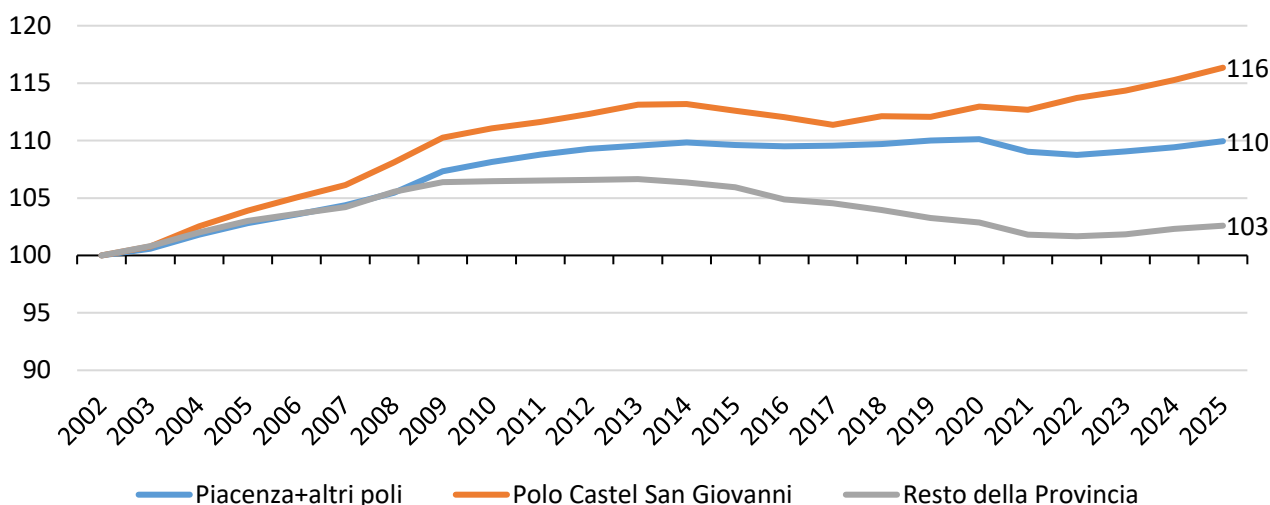
Fonte: elaborazione Nomisma su dati Google Maps

Per quanto riguarda l'evoluzione della popolazione, è possibile notare come – sebbene in tutte e tre le aree territoriali vi sia stato un incremento fra il 2002 e il 2025 – l'arco temporale preso in esame possa essere suddiviso in due periodi distinti. Fino al 2012 infatti, la provincia ha registrato un aumento della popolazione – **con particolare intensità nel cluster del Polo di Castel San Giovanni**, i cui primi insediamenti risalgono infatti al 2004. Anche negli altri due cluster la popolazione risulta in crescita (+7% nel cluster di Piacenza e i poli minori e +9% nel resto della provincia). Al contrario, nel periodo 2013-2025, la popolazione risulta in crescita esclusivamente nel cluster del polo di Castel San Giovanni, mentre il cluster di Piacenza si stabilizza e il resto della provincia vede invece diminuire i residenti.

Per questo motivo, le analisi che seguono si focalizzano in particolare sugli anni 2002, 2012 e 2025 o 2014 (in base all'ultimo dato disponibile).



Figura 4.12 – Evoluzione della popolazione residente (numeri indice, 2002 = 100)



Fonte: elaborazione Nomisma su dati ISTAT

Tabella 4.4 – Popolazione residente, variazioni percentuali in diversi archi temporali e aggregazioni territoriali

Cluster / Territorio	variazione 2002-2012	variazione 2013-2025	variazione 2002-2025
Polo Piacenza e poli minori	+9,3%	+0,3%	+9,9%
Polo Castel S. Giovanni	+12,3%	+2,8%	+16,3%
Resto della provincia	+6,6%	-3,8%	+2,6%
Totale Provincia di Piacenza	+8,9%	-0,4%	+8,7%
<i>Emilia-Romagna</i>	+10%	+1%	+12%
<i>Italia Nord Est</i>	+8%	+0%	+9%

Fonte: elaborazione Nomisma su dati ISTAT

Nel complesso, i due cluster relativi agli insediamenti logistici mostrano una composizione demografica più equilibrata e meno soggetta ai processi di invecchiamento che caratterizzano invece le aree periferiche della provincia.

Al 2025, il cluster di Castel San Giovanni presenta la struttura più giovane dell'intero territorio considerato. La quota di popolazione sotto i 14 anni non solo rimane stabile nel tempo, ma mostra anche una lieve crescita, passando dall'11% al 13% sul totale. Parallelamente, la popolazione over 65 registra un contenuto arretramento, dal 25% al 23%. Questo andamento è coerente con un contesto caratterizzato da una forte domanda di manodopera e dall'arrivo di nuovi residenti, in particolare lavoratori stranieri e nuclei familiari attratti dall'offerta



occupazionale dell'area logistica. La fascia 15–64 anni si mantiene stabile attorno al 64%, indicando una costante centralità della componente attiva.

Il cluster di Piacenza e poli minori presenta una struttura molto simile a quella provinciale, regionale e nazionale. La quota di popolazione attiva resta elevata pur perdendo 3 punti percentuali rispetto all'inizio del 2000, mentre gli over 65 rimangono su valori superiori rispetto al cluster di Castel San Giovanni, ma comunque inferiori rispetto al resto della provincia (intorno al 28–29%).

Tabella 4.5 – Indici della struttura della popolazione, per cluster (quota percentuale della popolazione under 14, 15-64 anni e over 65 anni)

Cluster / Territorio	2002			2012			2025		
	Under 14	15-64 anni	Over 65	Under 14	15-64 anni	Over 65	Under 14	15-64 anni	Over 65
Polo Piacenza e poli minori	12%	66%	23%	13%	63%	24%	12%	63%	25%
Polo Castel S. Giovanni	11%	64%	25%	13%	64%	22%	13%	64%	23%
Resto della provincia	10%	61%	29%	11%	60%	29%	10%	61%	28%
Totale Provincia di Piacenza	11%	64%	24%	13%	63%	24%	12%	63%	25%
<i>Emilia-Romagna</i>	12%	66%	22%	14%	64%	23%	12%	63%	25%
<i>Italia Nord Est</i>	13%	68%	20%	14%	64%	22%	12%	63%	25%

Fonte: elaborazione Nomisma su dati ISTAT

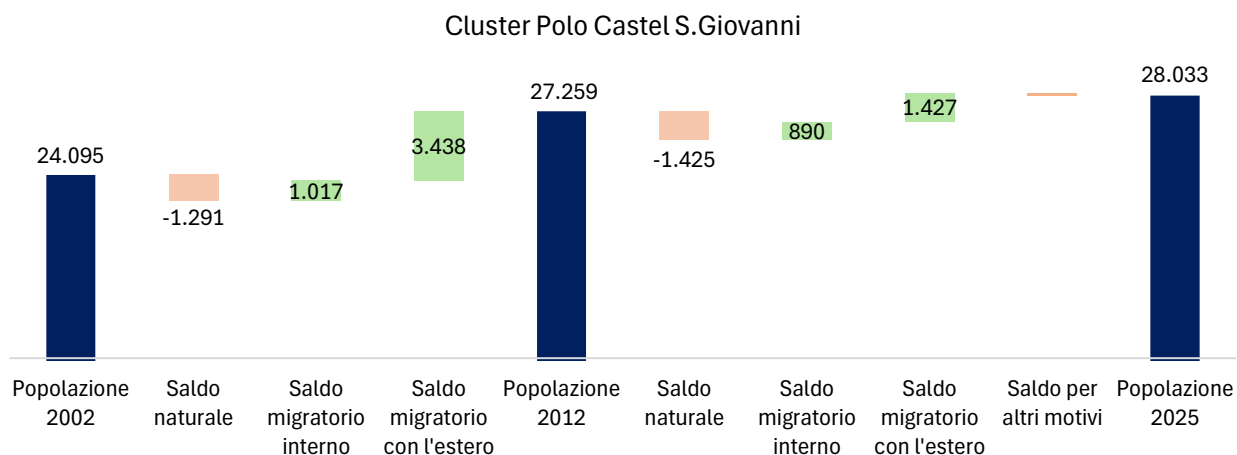
BILANCIO DEMOGRAFICO

L'analisi dei saldi demografici nei tre cluster territoriali mostra un quadro molto diverso tra i territori in cui sono localizzati i poli logistici e il resto della provincia, suggerendo come la presenza di attività economiche ad alta intensità di lavoro influenzi in profondità la struttura e la dinamica della popolazione.

Nel cluster di Castel San Giovanni – così come negli altri due – il saldo naturale è infatti costantemente negativo in entrambi i periodi considerati. Questo significa che, in assenza di migrazione, la popolazione sarebbe diminuita. Tuttavia, i flussi migratori – soprattutto quelli provenienti dall'estero – sono risultati più che sufficienti a compensare questo squilibrio. Nel primo periodo il saldo migratorio estero rappresenta infatti l'elemento dominante dell'equilibrio demografico, mentre nel secondo periodo, seppur con minore intensità, continua a giocare un ruolo fondamentale. Anche il saldo migratorio interno rimane positivo, pur con un impatto più contenuto.



Figura 4.13– Bilancio demografico, Cluster Polo Castel San Giovanni, Anni 2002, 2012, 2025

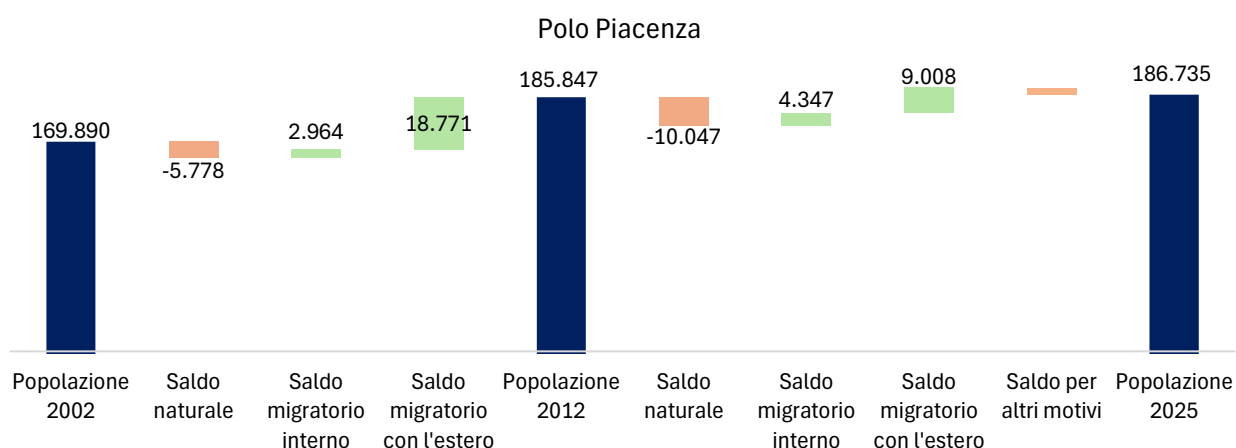


Fonte: elaborazione Nomisma su dati ISTAT

Una dinamica simile, benché meno marcata, si riscontra nel cluster di Piacenza e poli minori. Anche qui il saldo naturale è chiaramente negativo, segnalando un progressivo peggioramento del ricambio generazionale.

Anche in questo caso, i flussi migratori rappresentano quindi la principale leva di crescita. Il saldo migratorio estero è molto elevato nel periodo 2002–2012, per poi ridursi nel periodo più recente, rappresentando comunque il principale contributo alla stabilità della popolazione. Il saldo migratorio interno resta positivo in entrambi i periodi, ma insufficiente da solo a controbilanciare le perdite dovute al saldo naturale negativo.

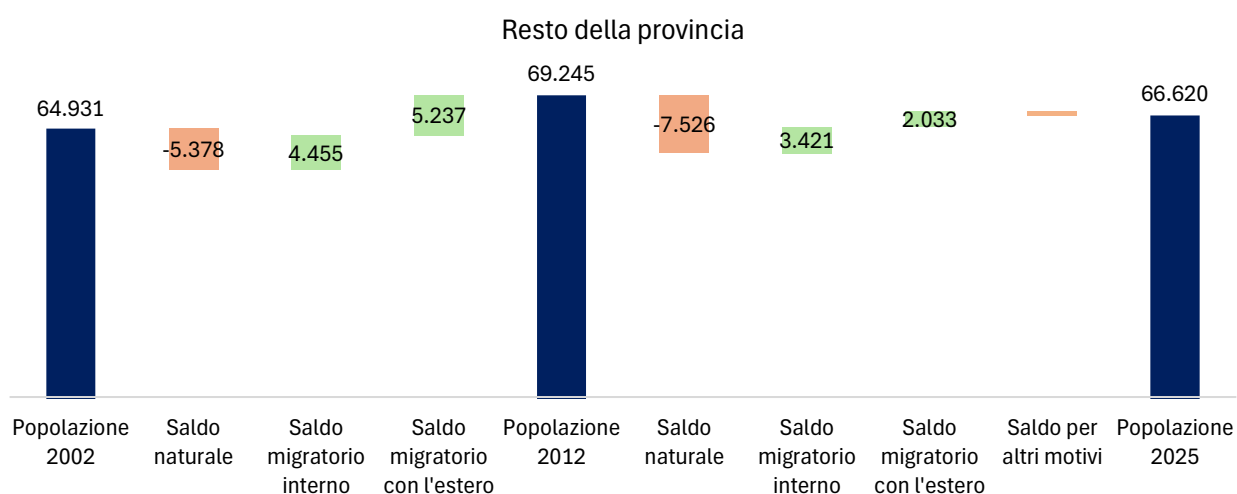
Figura 4.14 – Bilancio demografico, Cluster Piacenza e poli minori, Anni 2002, 2012, 2025



Fonte: elaborazione Nomisma su dati ISTAT

Il quadro è invece più critico nel resto della provincia. In queste aree il saldo naturale è fortemente negativo e in peggioramento nel corso del tempo. A fronte di questa erosione, il saldo migratorio interno resta positivo, ma non sufficiente a compensare il calo naturale. Ancora più significativa è la riduzione del saldo migratorio estero: aspetto che indica un indebolimento della capacità attrattiva del territorio e una crescente concentrazione dei flussi migratori dall'estero negli altri due cluster della provincia (ovvero quelli contenenti i poli logistici).

Figura 4.15 – Bilancio demografico, Cluster resto della provincia, Anni 2002, 2012, 2025



Fonte: elaborazione Nomisma su dati ISTAT

Tabella 4.6 – Bilancio demografico per i periodi 2002-2012 e 2013-2025 nei tre cluster di analisi

	Cluster Polo Castel San Giovanni		Cluster Polo Piacenza e poli minori		Cluster Resto della provincia	
	2002-2012	2013-2025	2002-2012	2013-2025	2002-2012	2013-2025
Popolazione inizio periodo	24.095	27.259	169.890	185.847	64.931	69.245
Saldo naturale	-1.291	-1.425	-5.778	-10.047	-5.378	-7.526
Saldo migratorio interno	1.017	890	2.964	4.347	4.455	3.421
Saldo migratorio con l'estero	3.438	1.427	18.771	9.008	5.237	2.033
Saldo per altri motivi	-	-118	-	-2.420	-	-553
Popolazione fine periodo	27.259	28.033	185.847	186.735	69.245	66.620

Fonte: elaborazione Nomisma su dati ISTAT

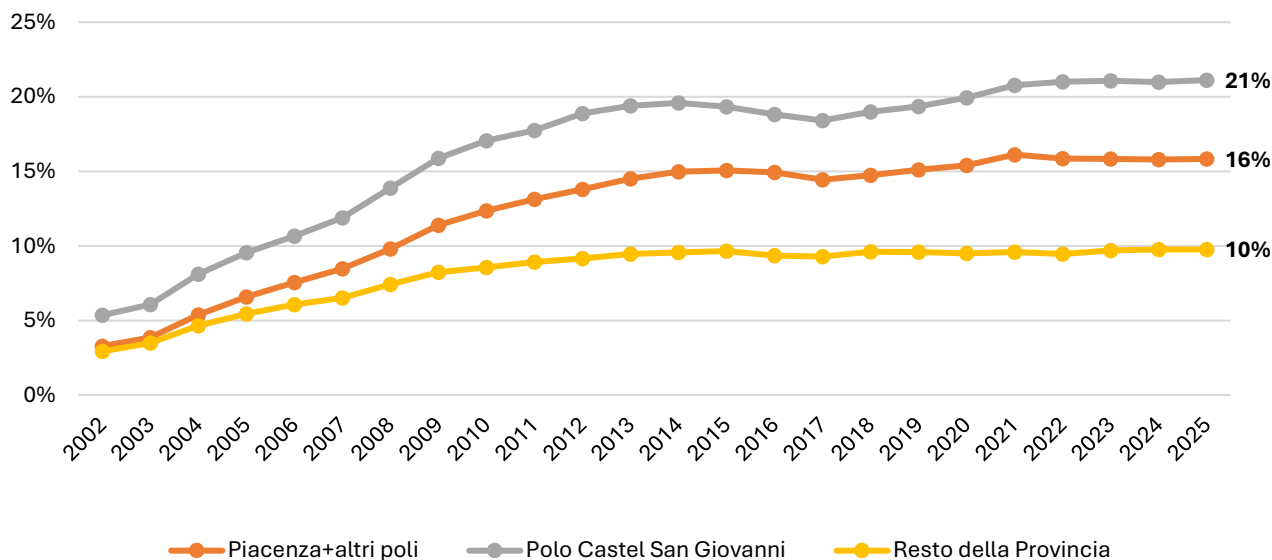


Come già sottolineato, il trend di crescita della popolazione rilevato in particolare nel primo decennio del 2000 è imputabile in gran parte all'afflusso di cittadini stranieri. Questa dinamica, tuttavia, non si è distribuita in modo omogeneo sul territorio provinciale: l'insediamento della popolazione straniera risulta infatti molto più marcato nelle aree in cui sono presenti i poli logistici.

Ad inizio 2025 il cluster di Castel San Giovanni si distingue nettamente per un'incidenza di popolazione straniera superiore di 5 punti percentuali rispetto al cluster di Piacenza e poli minori e addirittura di 11 punti rispetto al resto della provincia. Se, infatti, nel 2002 i tre cluster partivano da valori simili (intorno al 3-5%) ad oggi la quota di stranieri ha raggiunto circa il 21% nel cluster di Castel San Giovanni, un valore più che doppio rispetto al cluster del Resto della provincia, che si attesta intorno al 10%.

Questi livelli risultano anche superiori sia alla media nazionale (incidenza della popolazione straniera sul totale pari all'11%), sia alla media regionale dell'Emilia-Romagna, tradizionalmente più alta rispetto ad altre aree del Paese (13% al 2025).

Figura 4.15 – Incidenza di cittadini stranieri sul totale della popolazione nei tre cluster analizzati, serie storica 2002-2025 (valori percentuali)



Fonte: elaborazione Nomisma su dati ISTAT



INDICI DEMOGRAFICI

Nei comuni dove non sono presenti poli logistici o che non ne sono limitrofi, i tassi di natalità mostrano una tendenza al ribasso più marcata nel lungo periodo, passando da 7,3 nascite per mille abitanti nel 2002 a 5,4 nel 2024. Questo dato riflette il tipico andamento delle aree interne caratterizzate da un progressivo invecchiamento della popolazione e da livelli di attrattività migratoria più contenuti. I tassi migratori interni rimangono positivi ma su valori moderati, mentre i tassi migratori con l'estero registrano un calo significativo tra il 2002 e il 2012 e una lieve risalita nel 2024. Ciò indica che l'arrivo di stranieri, pur presente, non è sufficiente a compensare il calo naturale e inoltre non risulta comparabile ai livelli osservati nelle altre zone della provincia.

Nel cluster di Piacenza e poli minori si osserva un quadro diverso. I tassi di natalità, pur seguendo un trend decrescente, rimangono più alti rispetto al resto della provincia fino al 2012, per poi avvicinarsi ai valori generali nel 2024. Le dinamiche più rilevanti emergono tuttavia nei tassi migratori. Il tasso migratorio interno diminuisce nel tempo, segnalando una mobilità locale più ridotta, ma quello estero resta su livelli nettamente superiori rispetto agli altri territori, aumentando di circa un punto tra il 2002 e il 2024. Ciò conferma che la crescita demografica dell'area nel lungo periodo è ancora sostenuta dall'arrivo di popolazione straniera, legata alle esigenze occupazionali del settore logistico e non solo.

Tabella 4.7 – Tassi demografici nei tre cluster della provincia di Piacenza, Anni 2002, 2012 e 2024

Cluster / Territorio	Tassi di natalità			Tasso di mortalità			Tasso migratorio interno			Tasso migratorio estero		
	2002	2012	2024	2002	2012	2024	2002	2012	2024	2002	2012	2024
Polo Piacenza e poli minori	8,5	8,4	6,9	12,0	11,5	11,3	11,3	0,4	1,6	6,4	5,2	7,5
Polo Castel San Giovanni	7,6	9,5	7,8	13,4	11,9	11,1	5,8	2,1	3,9	7,7	7,5	8,6
Resto della provincia	7,3	7,2	5,4	15,6	15,4	14,4	8,7	5,1	5,9	7,6	3,6	5,9
Emilia-Romagna	8,9	8,9	6,3	11,4	11,2	11,3	5,1	2,7	2,7	2,9	5,1	5,4
Italia Nord-Est	9,3	9,0	6,3	10,3	10,3	10,8	3,2	1,7	1,9	5,3	3,8	4,0

Fonte: elaborazione Nomisma su dati ISTAT

Il cluster di Castel San Giovanni presenta un profilo ancora più dinamico. I tassi di natalità aumentano tra il 2002 e il 2012, raggiungendo il valore più alto tra le aree considerate (9,5 nascite per mille abitanti), per poi diminuire ma mantenersi sopra la media provinciale (7,8



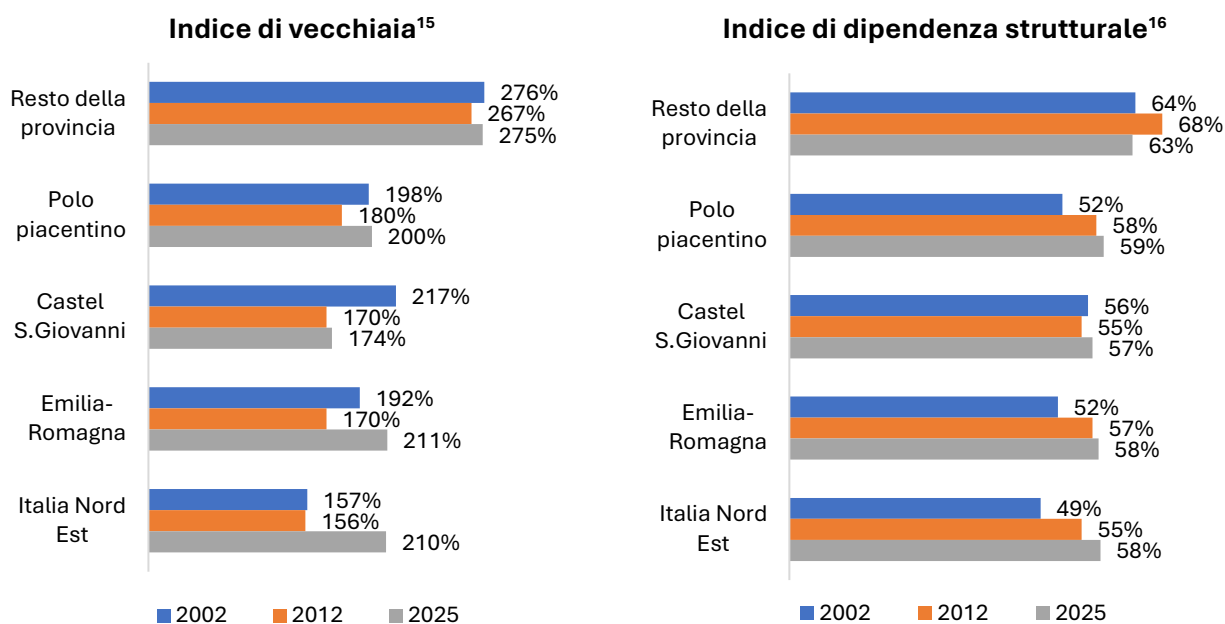
nel 2024). Questa peculiarità suggerisce la presenza di un mix demografico più giovane e attivo, spesso correlato alla presenza di famiglie straniere o di coppie in età fertile che si trasferiscono per motivi di lavoro. Anche i tassi migratori esteri restano stabilmente elevati nel tempo, mentre quelli interni, pur oscillanti, rimangono positivi. Nel complesso, Castel San Giovanni mostra una dinamica demografica vivace, sostenuta sia dalla componente migratoria sia da una natalità relativamente superiore.

Le aree su cui insistono i poli logistici sono quindi caratterizzate da un invecchiamento della popolazione più lento (grazie all'afflusso di generazioni più giovani) e da maggiori tassi di natalità. È infatti l'insieme dei comuni "non afferenti" ai poli logistici a presentare gli indicatori demografici più critici. Il resto della provincia, area caratterizzata anche da un territorio pede-collinare e appenninico, risulta esposto a un doppio vincolo: natalità tra le più basse dell'area e una crescente sproporzione a favore della popolazione anziana. L'indice di dipendenza strutturale è stabilmente elevato (64–68%), segnalando che ogni 100 persone in età lavorativa ce ne sono oltre 60 non attive, tra anziani e under 14. Questo carico appare direttamente collegato all'eccezionale livello dell'indice di vecchiaia: valori tra il 267% nel 2002 e il 275% nel 2025 indicano che gli over 65 superano di quasi tre volte la popolazione under 14. La combinazione dei due indicatori mostra un territorio che non solo è già anziano, ma che fatica ad attrarre o trattenere nuove generazioni.

Il cluster di Piacenza e poli minori si colloca su una traiettoria decisamente più equilibrata. L'indice di dipendenza rimane più basso rispetto alla media provinciale (52–59%), segnalando una struttura per età più sostenibile e una maggiore presenza di popolazione in età attiva. Parallelamente, l'indice di vecchiaia — pur aumentando nel corso dei vent'anni presi in esame — si mantiene stabilmente sotto i livelli del resto della provincia (180–200%), evidenziando una popolazione meno sbilanciata verso le fasce anziane.

Anche il cluster di Castel San Giovanni infine mostra indicatori con livelli decisamente più favorevoli rispetto al cluster del Resto della provincia. L'indice di dipendenza oscilla tra il 55% e il 57%, mantenendosi su valori relativamente contenuti. Parallelamente, l'indice di vecchiaia evidenzia una progressiva diminuzione nel tempo — da 217% nel 2002 a 174% nel 2024 — segnalando un parziale ringiovanimento della popolazione o quantomeno un rallentamento dell'invecchiamento.

Figura 4.16 – Indici demografici nei cluster della provincia di Piacenza, anni 2002, 2012, 2025



Fonte: elaborazione Nomisma su dati ISTAT

EFFETTI DELL'ESPANSIONE LOGISTICA SUGLI INDICI DEMOGRAFICI

L'evoluzione demografica dei territori interessati dai poli logistici della provincia di Piacenza può essere letta alla luce della creazione ed espansione del settore della logistica ("Trasporti e magazzinaggio") avvenuta negli ultimi anni.

In particolare, il comparto è infatti passato da 10.875 addetti nel 2015 a 14.472 nel 2022 (+33%), diventando uno dei settori più dinamici dell'intera economia provinciale e arrivando a rappresentare il 14% degli addetti complessivi del territorio provinciale. L'incremento più marcato si è tuttavia registrato tra il 2008 e il 2012, quando gli addetti sono circa raddoppiati¹⁷. Questo periodo coincide temporalmente con la costruzione e apertura di alcuni dei principali poli logistici:

- IKEA a Le Mose (1998–2002)
- Magna Park a Monticelli (2003–2005)
- il polo di Pontenure (dal 2010)
- i primi insediamenti di Castel San Giovanni (2004–2009)

¹⁵ Vecchiaia (indice di): rapporto tra popolazione di 65 anni e più e popolazione di età 0-14 anni, moltiplicato per 100.

¹⁶ Dipendenza strutturale (indice di): rapporto tra popolazione in età non attiva (0-14 anni e 65 anni e più) e popolazione in età attiva (15-64 anni), moltiplicato per 100.

¹⁷ Rapporto Censimento 2011, Amministrazione Provinciale di Piacenza, marzo 2014



Negli stessi anni i comuni sede di poli logistici registrano i tassi di crescita demografica più elevati rispetto al resto della provincia.

Appare evidente quindi la correlazione tra la creazione dei poli logistici e l'attrazione di manodopera sia locale sia, soprattutto, straniera, in corrispondenza, peraltro, del forte afflusso migratorio verso l'Italia registrato tra il 2007 e il 2008. Nel 2024, infatti, nel settore "trasporto e magazzinaggio" quasi la metà degli occupati risulta straniera (5.999 su 12.463; 48%)¹⁸. Il dato porta a concludere che l'espansione della logistica abbia generato una domanda aggiuntiva di lavoro, che ha richiesto anche manodopera straniera.

La distribuzione territoriale della popolazione straniera conferma questa dinamica. Mentre nel 2002 tutti i cluster presentavano livelli analoghi di incidenza di popolazione straniera (3-5%), nel 2025 questa raggiunge il 21% nel cluster di Castel San Giovanni e il 16% nel cluster di Piacenza e poli minori, contro il 10% del resto della provincia. L'aumento più intenso si registra proprio nei comuni interessati dagli insediamenti logistici più recenti e più estesi, e coincide con il picco di assunzioni nella logistica (2008-2011).

Il confronto tra l'andamento del settore logistico e quello dell'economia provinciale nel suo complesso mostra come il primo rappresenti un elemento di notevole discontinuità rispetto alle dinamiche generali del mercato del lavoro. Tra il 2015 e il 2022 (ultimi dati disponibili), infatti, gli addetti della logistica in provincia di Piacenza aumentano del 33%, una crescita nettamente superiore sia alla media regionale (+4%) sia a quella nazionale (+8%). Il fenomeno è inoltre profondamente territoriale:

- nel cluster di Castel San Giovanni gli addetti del settore più che raddoppiano dal 2015 al 2022 (+124%), trasformando l'area in uno dei principali poli logistici del Nord Italia;
- nel cluster di Piacenza e i comuni minori crescono in modo più contenuto in termini di addetti (+12%);
- il cluster del resto della provincia registra valori intermedi (+25%).

Il confronto con il resto dei settori economici al netto della logistica, ne conferma il carattere distintivo. Nello stesso periodo, infatti, gli addetti complessivi aumentano dell'11% in provincia, con una crescita più moderata a Piacenza (+10%) e un picco più contenuto anche a Castel San Giovanni (+15%). Ciò significa che, mentre l'economia provinciale segue un percorso di sviluppo simile a quello regionale (+10%) e a quello nazionale (+12%), la logistica cresce a un ritmo da tre a dieci volte superiore, risultando l'unico comparto capace di modificare in modo strutturale la composizione occupazionale e la struttura demografica dei territori.

¹⁸ Dati forze di lavoro 2024, Istat



Tabella 4.8 – Addetti nel settore della logistica, per cluster territoriali (valori assoluti e var. %)

ADDETTI LOGISTICA	2015	2022	Variazione 2015-2022
Cluster Polo Piacenza e poli minori	8.165	9.175	+12%
Cluster Polo Castel S. Giovanni	1.930	4.325	+124%
Cluster Resto della provincia	780	971	+25%
Totale Provincia	10.875	14.472	+33%
<i>Emilia-Romagna</i>	<i>95.034</i>	<i>99.120</i>	<i>+4%</i>
<i>Italia</i>	<i>1.087.787</i>	<i>1.172.099</i>	<i>+8%</i>

Fonte: elaborazione Nomisma su dati ISTAT-ASIA della provincia di Piacenza

Tabella 4.9 – Addetti in tutti i settori economici al netto della logistica, per cluster territoriali (valori assoluti e var. %)

ADDETTI TUTTI I SETTORI AL NETTO DELLA LOGISTICA	2015	2022	Variazione 2015-2022
Cluster Polo Piacenza e poli minori	59.035	65.030	+10%
Cluster Polo Castel S. Giovanni	6.861	7.916	+15%
Cluster Resto della provincia	14.174	15.674	+11%
Totale Provincia	80.069	88.620	+11%
<i>Emilia-Romagna</i>	<i>1.436.100</i>	<i>1.574.708</i>	<i>+10%</i>
<i>Italia</i>	<i>15.202.088</i>	<i>17.045.510</i>	<i>+12%</i>

Fonte: elaborazione Nomisma su dati ISTAT-ASIA della provincia di Piacenza

Tabella 4.10 – Addetti in tutti i settori economici, per cluster territoriali (valori assoluti e var. %)

ADDETTI TUTTI I SETTORI	2015	2022	Variazione 2015-2022
Cluster Polo Piacenza e poli minori	67.200	74.205	+10%
Cluster Polo Castel S. Giovanni	8.790	12.241	+39%
Cluster Resto della provincia	14.953	16.645	+11%
Totale Provincia	90.944	103.092	+13%
<i>Emilia-Romagna</i>	<i>1.531.134</i>	<i>1.673.828</i>	<i>+9%</i>
<i>Italia</i>	<i>16.289.875</i>	<i>18.217.609</i>	<i>+12%</i>

Fonte: elaborazione Nomisma su dati ISTAT-ASIA della provincia di Piacenza

L'analisi combinata di addetti e unità locali nel settore della logistica evidenzia un processo di riorganizzazione strutturale dell'offerta di lavoro. Nel periodo 2015–2022 gli addetti in provincia di Piacenza aumentano del 33% a fronte di una lieve contrazione delle unità locali (-2%), indicando una dinamica di progressivo consolidamento della dimensione media delle imprese. L'espansione occupazionale si concentra infatti in pochi poli di grandi dimensioni,



caratterizzati da elevati livelli di addetti per unità, mentre si riduce il numero di insediamenti minori e di depositi di piccola scala. Il caso del cluster di Castel S. Giovanni, dove crescono simultaneamente sia gli addetti (+124%) sia le unità locali (+24%), rappresenta l'unica eccezione provinciale e identifica l'area come hub logistico a elevata capacità di attrazione e concentrazione organizzativa.

Questa configurazione suggerisce un modello di crescita fondato su hub centralizzati e su operatori di medio-grande dimensione. Tale struttura, pur generando un saldo occupazionale positivo, comporta implicazioni rilevanti in termini di dipendenza territoriale da insediamenti ad alta intensità di lavoro, vulnerabilità a shock di settore e aumento della pressione su infrastrutture e servizi locali. L'elevata concentrazione degli addetti in un numero limitato di unità operative richiede quindi un monitoraggio dedicato delle condizioni di accessibilità, della qualità del lavoro e dell'impatto demografico connesso all'attrazione di forza lavoro, in particolare straniera, tipica del comparto.

Tabella 4.11 – Valori assoluti di unità locali per divisioni territoriali nel settore della logistica

UNITÀ LOCALI DELLA LOGISTICA	2015	2022	Variazione 2015-2022
Cluster Polo Piacenza e poli minori	746	717	-4%
Cluster Polo Castel S. Giovanni	76	94	24%
Cluster Resto della provincia	240	230	-4%
Totale PROVINCIA	1.062	1.041	-2%
<i>Emilia-Romagna</i>	<i>15.296</i>	<i>13.810</i>	<i>-10%</i>
<i>Italia</i>	<i>151.718</i>	<i>149.335</i>	<i>-2%</i>

Fonte: elaborazione Nomisma su dati ASIA della provincia di Piacenza

Tabella 4.12 – Valori assoluti di unità locali per divisioni territoriali in tutti i settori economici al netto della logistica

UNITÀ LOCALI DI TUTTI I SETTORI AL NETTO DELLA LOGISTICA	2015	2022	Variazione 2015-2022
Cluster Polo Piacenza e poli minori	17.568	16.897	-4%
Cluster Polo Castel S. Giovanni	1.853	1.927	4%
Cluster Resto della provincia	4.527	4.605	2%
Totale PROVINCIA	23.948	23.429	-2%
<i>Emilia-Romagna</i>	<i>400.144</i>	<i>381.375</i>	<i>-5%</i>
<i>Italia</i>	<i>4.968.642</i>	<i>4.538.556</i>	<i>-9%</i>

Fonte: elaborazione Nomisma su dati ASIA della provincia di Piacenza



Tabella 4.13 – Valori assoluti di unità locali per divisioni territoriali in tutti i settori economici

UNITÀ LOCALI DI TUTTI I SETTORI	2015	2022	Variazione 2015-2022
Cluster Polo Piacenza e poli minori	18.314	17.614	-4%
Cluster Polo Castel S. Giovanni	1.929	2.021	5%
Cluster Resto della provincia	4.767	4.835	1%
Totale PROVINCIA	25.010	24.470	-2%
Emilia-Romagna	415.440	395.185	-5%
Italia	5.120.360	4.687.891	-8%

Fonte: elaborazione Nomisma su dati ASIA della provincia di Piacenza

KEY TAKEAWAYS

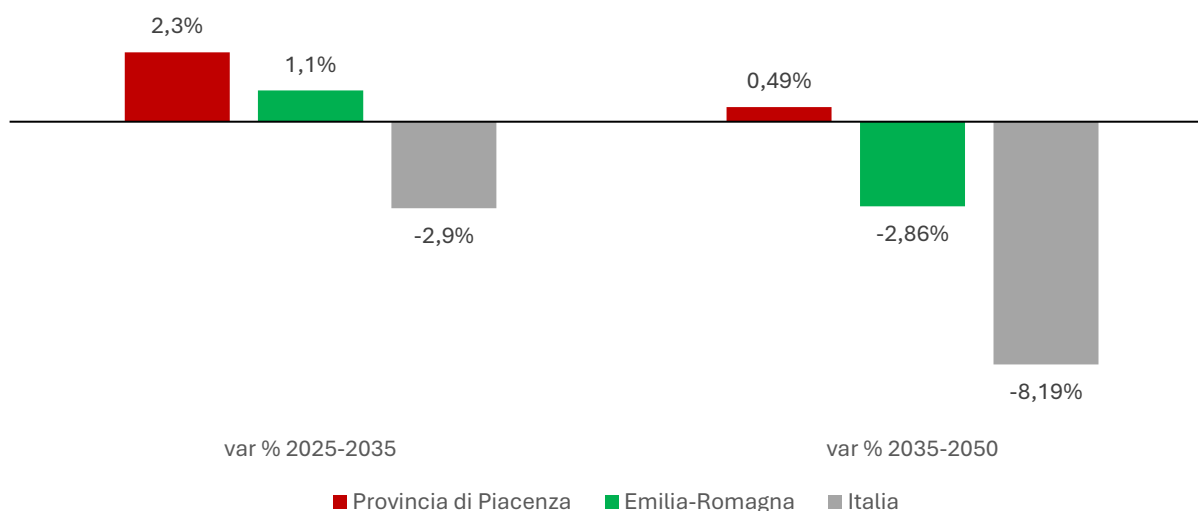
- I territori sede di poli logistici si sono comportati fino ad oggi come “ammortizzatori demografici”, contrastando l’invecchiamento della popolazione grazie all’arrivo di cittadini stranieri attratti dalle nuove opportunità lavorative.
- Il cluster di Castel San Giovanni rappresenta l’area più dinamica: la popolazione cresce in entrambi i periodi analizzati, la quota di under 14 aumenta (dal 2002 al 2025 11% → 13%) e l’indice di vecchiaia si riduce (217% → 174%), segno di un parziale ringiovanimento dovuto all’arrivo di famiglie giovani e lavoratori stranieri. Il cluster di Piacenza e poli minori mostra una struttura più stabile, simile a quella provinciale ma comunque più equilibrata del resto della provincia.
- Al contrario, il cluster del Resto della provincia presenta valori più critici, che seguono quelli regionali e nazionali: saldo naturale fortemente negativo, tassi natalità in calo (7,3 → 5,4), riduzione dei flussi migratori esteri e un indice di vecchiaia che supera il 270%, evidenziando un territorio sempre più anziano e con scarsa capacità attrattiva.
- L’espansione logistica ha contribuito a polarizzare la crescita demografica, attirando popolazione giovane e straniera nei poli e accentuando il divario con le aree periferiche, dove invece la combinazione di bassa natalità e forte invecchiamento rischia di ampliare ulteriormente lo squilibrio generazionale.

4.3 Previsioni demografiche al 2035 e 2050 a Piacenza e nei poli logistici

L'analisi del trend evolutivo trova completamento nell'analisi delle proiezioni demografiche, che consentono di delineare scenari futuri sulla struttura della popolazione.

Secondo le proiezioni Istat, la variazione complessiva della popolazione residente nell'orizzonte di 25 anni (al 2050) riflette dinamiche differenziate tra il primo decennio e il successivo quindicennio.

Figura 4.17 – Variazione % della popolazione residente a 10 anni e nei successivi 15 anni.



Fonte: elaborazione Nomisma su dati ISTAT

A confronto con il territorio regionale e italiano, nei primi 10 anni (2025-2035) la provincia di Piacenza nel suo complesso registra la crescita più sostenuta (+2,3%), superiore a quella dell'Emilia-Romagna (+1,1%), mentre l'Italia evidenzia già una contrazione (-2,9%). Nei 15 anni successivi (2035-2050) la provincia di Piacenza rallenta, registrando una crescita quasi a zero (+0,5%), l'Emilia-Romagna inverte la tendenza del decennio precedente con una riduzione marcata (-2,9%) e in Italia nel complesso si accentua la flessione (-8,2%).

Nell'orizzonte complessivo dei 25 anni, Piacenza mantiene un saldo positivo (+2,9%), a fronte di una flessione regionale (-1,8%) e di un ridimensionamento strutturale a livello nazionale (-10,9%) (Tabella 4.4).

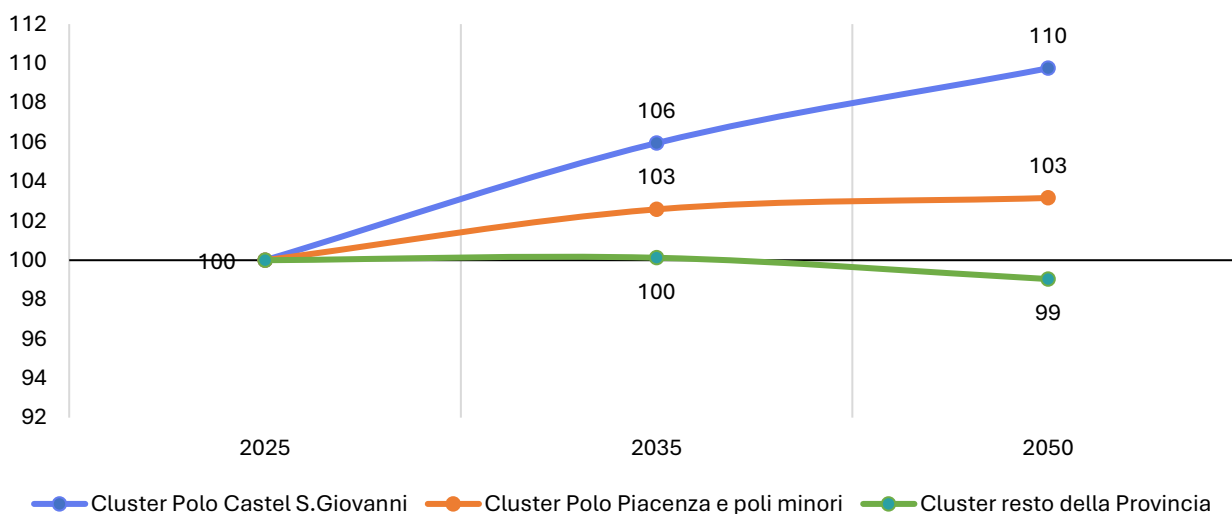
Tabella 4.14 – Previsioni di crescita della popolazione residente a 10 anni e a 25 anni

	Previsioni a 25 anni (var. % 2025-2050)	<i>di cui:</i> primi 10 anni (var. % 2025-2035)	<i>di cui:</i> successivi 15 anni (var. % 2035-2050)
Provincia di Piacenza	+2,9%	+2,3%	+0,5%
Regione Emilia-Romagna	-1,8%	+1,1%	-2,9%
Italia	-10,9%	-2,9%	-8,2%

Fonte: elaborazione Nomisma su dati ISTAT

Anche per quanto riguarda le previsioni demografiche, è stata svolta un'analisi differenziata per i diversi cluster della provincia (comuni afferenti al Polo di Castel San Giovanni, comuni afferenti ai Poli di Piacenza-Le Mose, Pontenure, Monticelli, Fiorenzuola-Cortemaggiore). 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.

Figura 4.18 – Previsioni di crescita della popolazione residente in provincia di Piacenza, per cluster territoriale (numeri indice: 2025 = 100)



Fonte: elaborazione Nomisma su dati ISTAT



Per quanto riguarda la suddivisione dei residenti in provincia per classi di età, a fronte di una sostanziale stabilità nella quota della popolazione under 15, le previsioni demografiche restituiscono un quadro di invecchiamento della popolazione con contestuale riduzione del peso della popolazione attiva (la fascia 15-64 anni).

L'aumento del peso della componente over 65 sarà concentrato soprattutto nel periodo 2025-2035, durante il quale infatti questa fascia passerà dall'attuale 25% al 29% nel 2035 per poi proseguire il trend in misura più graduale (raggiungendo il 32% nel 2050).

Nei prossimi decenni, infatti, il peso della popolazione over 65 rispetto alle altre fasce d'età crescerà in modo consistente, passando da 1 persona su 4 nel 2025 a 1 persona su 3 nel 2050.

Tabella 4.15 – Provincia di Piacenza – Incidenza della popolazione residente, per fasce di età: orizzonte temporale al 2035 (10 anni) e al 2050 (25 anni)

Fascia di età	2025	2035	2050
0-14 anni	12%	11%	12%
15-64 anni (popolazione attiva)	63%	60%	57%
65 anni e più	25%	29%	32%
Totale popolazione	100%	100%	100%

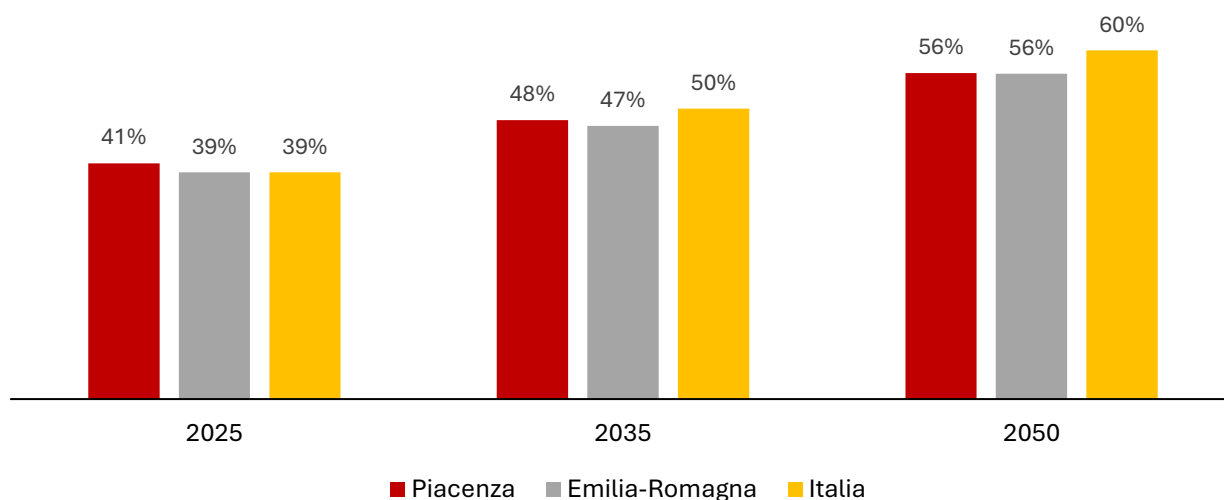
Fonte: elaborazione Nomisma su dati ISTAT

Nella provincia di Piacenza e in Emilia-Romagna nel 2050 si prevede un aumento dell'indice di dipendenza anziani¹⁹ (pari al 56%) di 15 e 17 p.p. rispettivamente rispetto al 2025. A livello nazionale (60%) la crescita sarà ancora più marcata, con oltre 20 punti percentuali in più, confermando come l'Italia nel suo complesso stia andando incontro a un progressivo squilibrio tra popolazione attiva e over 65. Questo trend, comune ma più accentuato nel contesto nazionale, avrà conseguenze importanti in termini di sostenibilità del welfare, del sistema pensionistico e di organizzazione dei servizi di assistenza.

¹⁹ L'indice di dipendenza anziani nella definizione Istat è rapporto tra la popolazione di 65 anni e più e la popolazione in età attiva (15-64 anni), moltiplicato per 100. Misura il carico potenziale della popolazione anziana su quella in età lavorativa. Un indice pari a 56% nel 2050 indica che saranno presenti 56 persone di 65 anni e oltre ogni 100 persone in età lavorativa.



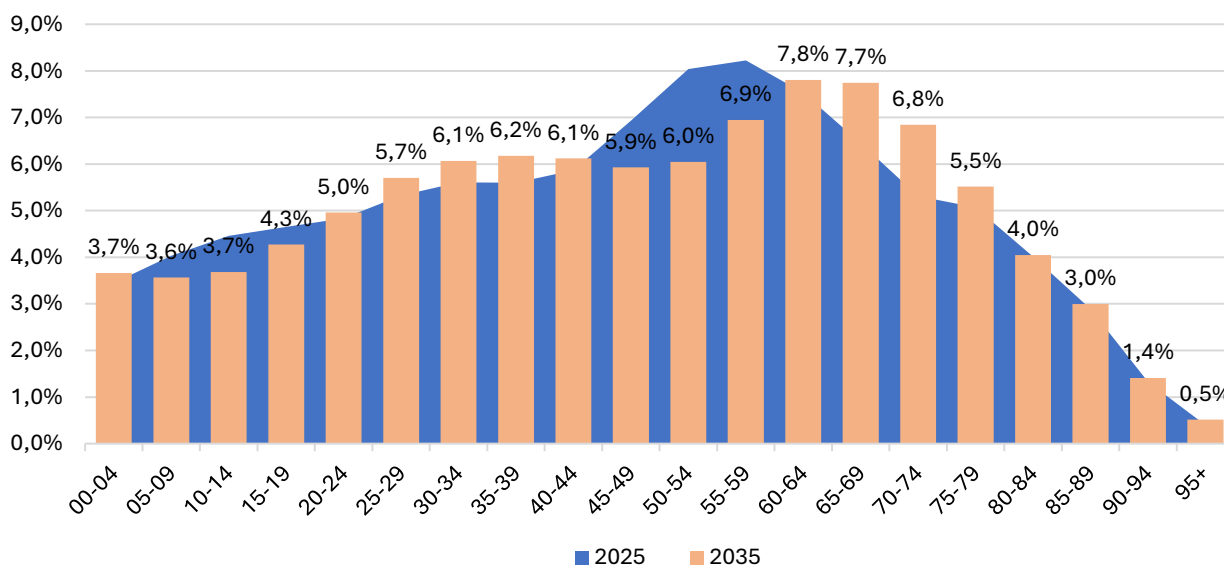
Figura 4.19 – Indice di dipendenza anziani, anni 2025, 2035 e 2050; Provincia di Piacenza, Emilia-Romagna, Italia – Base 1/1/2024



Fonte: elaborazione Nomisma su dati ISTAT

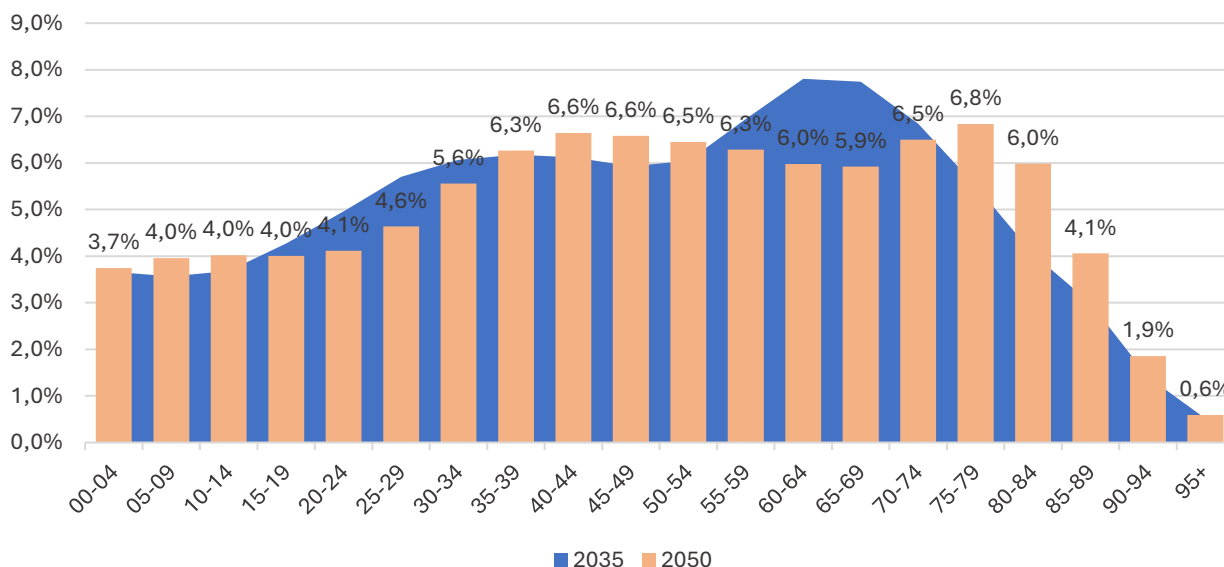
Le figure seguenti mostrano con evidenza il fenomeno del progressivo invecchiamento della popolazione, attraverso lo slittamento verso destra del peso della popolazione per le diverse fasce d'età.

Figura 4.20 – Previsione della popolazione residente per classi di età – anni 2025-2035; Provincia di Piacenza – Base 1/1/2024



Fonte: elaborazione Nomisma su dati ISTAT

Figura 4.21 – Previsione della popolazione residente per classi di età – anni 2035-2050; Provincia di Piacenza – Base 1/1/2024



Fonte: elaborazione Nomisma su dati ISTAT

Nel 2050 lo scenario si consolida e presenta nuove criticità: il peso degli over 70 cresce ulteriormente (+4,5 punti percentuali rispetto al 2035), mentre i giovani sotto i 30 anni continuano a diminuire, seppur in misura più contenuta (-1,4 p.p.). In questo contesto non solo si riduce ulteriormente il peso della popolazione in età attiva (15-64 anni), ma si osserva anche una trasformazione interna della popolazione anziana: crescono in particolare le fasce più avanzate, come gli ultraottantenni, che assumono un ruolo sempre più significativo nella struttura demografica.

Anche le previsioni della struttura della popolazione evidenziano differenze significative tra le aree territoriali analizzate in questo paragrafo.

Nei due cluster afferenti ai poli logistici, la quota di popolazione giovane è prevista rimanere più elevata rispetto al cluster Resto della provincia: nel periodo 2025-2050 la fascia under 14 si mantiene infatti su valori compresi tra l'11% e il 13%, contro il 10-11% del resto del territorio. Il peso della popolazione in età lavorativa invece è destinato a diminuire in tutte le aree nel corso dei prossimi anni, mentre la quota di over 65 cresce ovunque. Le proiezioni demografiche 2025-2050 mostrano quindi che i comuni vicini ai poli logistici di Piacenza e Castel San Giovanni seguiranno, come tutto il territorio regionale e nazionale, un processo di invecchiamento della popolazione. Il comparto della logistica ha svolto un ruolo cruciale nel riequilibrare la struttura demografica dei territori che la ospitano, attenuando nel breve e



medio periodo gli effetti dell'invecchiamento. Le previsioni non smentiscono questo contributo, ma ne mostrano i limiti fisiologici in un contesto demografico generale caratterizzato da trend strutturali di lungo periodo.

Tabella 4.16 – Evoluzione della distribuzione della popolazione residente per classi di età, nei tre cluster analizzati (anni 2025, 2035, 2050; totale cluster per anno = 100%)

Cluster	2025			2035			2050		
	Under 14	15-64 anni	Over 65	Under 14	15-64 anni	Over 65	Under 14	15-64 anni	Over 65
Polo Piacenza e poli minori	12%	63%	25%	11%	60%	29%	12%	57%	32%
Polo Castel S. Giovanni	13%	64%	23%	12%	61%	26%	13%	58%	29%
Resto della provincia	10%	61%	29%	10%	59%	31%	11%	56%	33%

Fonte: elaborazione Nomisma su dati ISTAT

Anche le proiezioni del bilancio demografico mostrano una divergenza crescente tra i cluster dei poli logistici e quello del Resto della provincia. Il saldo naturale rimane negativo in tutte le aree per l'intero periodo 2025–2050, riflettendo la bassa natalità e l'invecchiamento che caratterizzano ormai da tempo la demografia italiana. In questo contesto l'apporto delle migrazioni continuerà a svolgere un ruolo essenziale nel contrastare il declino della popolazione residente. Tuttavia, nei cluster di Castel San Giovanni e Piacenza/poli minori il saldo migratorio estero, pur rimanendo positivo, tenderà a diminuire nel tempo. Dinamiche che riflette il quadro nazionale in cui i flussi migratori si stabilizzano e diventano meno intensi rispetto agli anni 2000–2013.

Un discorso analogo vale per il saldo migratorio interno, che diventa negativo al 2050 nei due poli pur rimanendo positivo nel resto della provincia. Anche in questo caso, il dato mostra un'evoluzione coerente con la crescita demografica avvenuta in passato. Quando un territorio si espande rapidamente grazie a nuovi posti di lavoro, tende ad attrarre popolazione da altre aree della provincia; una volta consolidata quella crescita e in presenza di un mercato del lavoro più equilibrato, i movimenti interni diminuiscono e possono anche invertirsi.

Nel complesso, nonostante un saldo naturale persistentemente negativo e un rallentamento dei flussi migratori, i cluster contenenti i poli logistici mantengono una popolazione stabile o in leggera crescita, mentre nel resto della provincia si osserva un trend di stagnazione.



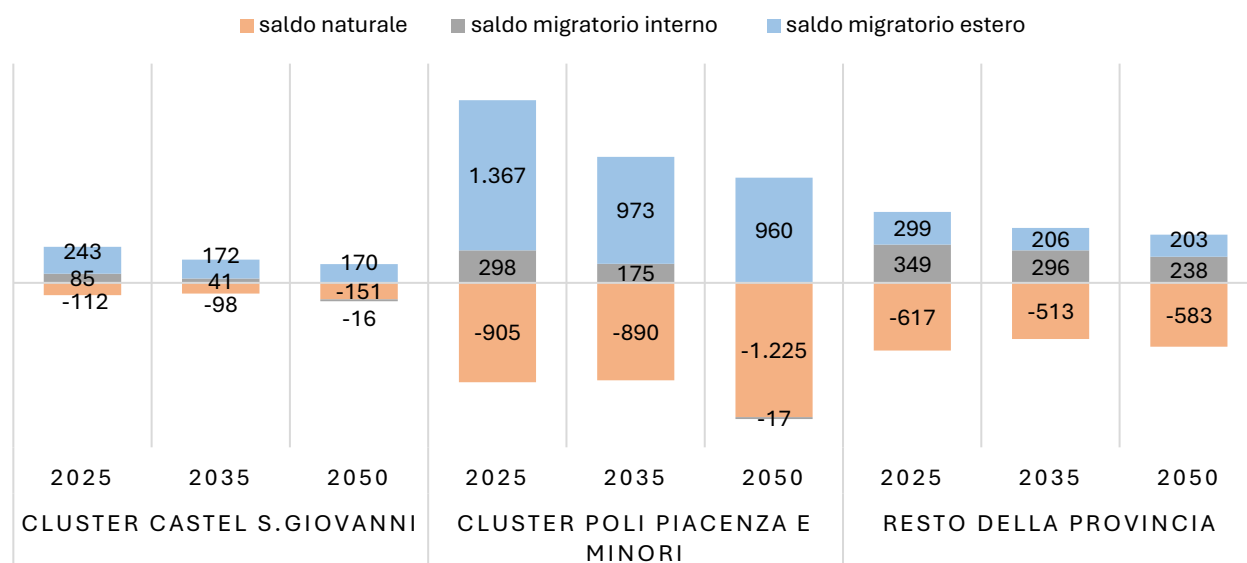
Tabella 4.17 – Previsioni di Bilancio demografico nei tre cluster analizzati

Cluster	Polo Castel S. Giovanni			Polo Piacenza e poli minori			Resto della provincia		
	2025	2035	2050	2025	2035	2050	2025	2035	2050
Popolazione iniziale	28.008	29.675	30.740	192.028	196.994	198.102	66.475	66.558	65.839
Saldo naturale	-112	-98	-151	-905	-890	-1.225	-617	-513	-583
Saldo migratorio interno	85	41	-16	298	175	-17	349	296	238
Saldo migratorio estero	243	172	170	1.367	973	960	299	206	203
Popolazione finale	28.224	29.790	30.743	192.788	197.252	197.820	66.506	66.547	65.697

Fonte: elaborazione Nomisma su dati ISTAT

Anche le previsioni per i principali indicatori demografici ribadiscono il ruolo dei poli logistici come elementi di sostegno alla crescita. I tassi di natalità sono previsti leggermente più elevati nelle aree geografiche afferenti ai poli logistici rispetto alle restanti aree della provincia, mentre i tassi migratori totali evidenziano un'elevata capacità attrattiva, soprattutto a Castel San Giovanni, sebbene siano previsti in forte calo al 2050.

Figura 4.22 – Saldi di bilancio 2025, 2035, 2050 (unità di residenti), per cluster territoriale



Fonte: elaborazione Nomisma su dati ISTAT



L'alta presenza di popolazione straniera e i livelli di occupazione generati dalla logistica hanno mantenuto nei poli un'età media più bassa e tassi di dipendenza inferiori rispetto al resto del territorio. Anche nelle proiezioni al 2050, questo vantaggio si traduce in tassi di natalità più elevati rispetto al resto della provincia, nonostante il quadro nazionale di denatalità. A sostenere la crescita non è solo la migrazione, ma soprattutto la struttura per età della popolazione attratta dal settore, giovane e concentrata nelle fasce riproduttive.

Tuttavia, le proiezioni al 2050 indicano un progressivo indebolimento di questi effetti. Pur mantenendo indicatori migliori, anche i poli logistici iniziano a risentire dei trend demografici generali: riduzione della popolazione in età lavorativa, saldo naturale stabilmente negativo e minore capacità di attrarre flussi migratori, sia interni sia esteri.

Tabella 4.18 - Indicatori demografici per cluster territoriale

Cluster	2025	2035	2050	2025	2035	2050	2025	2035	2050
	Polo Castel S. Giovanni			Polo Piacenza			Resto della provincia		
Tasso natalità	7,54	8,34	8,07	6,86	7,58	7,28	5,35	6,61	6,42
Tasso di mortalità	11,52	11,64	12,98	11,56	12,10	13,47	14,63	14,32	15,28
Tasso migratorio interno	3,02	1,38	-0,52	1,55	0,89	-0,09	5,25	4,45	3,62
Tasso migratorio estero	8,64	5,78	5,53	7,10	4,94	4,85	4,50	3,10	3,09
Tasso migratorio totale	11,67	7,16	5,01	8,65	5,82	4,76	9,75	7,54	6,71

Fonte: elaborazione Nomisma su dati ISTAT

La Regione Emilia-Romagna ha simulato, per il periodo 2022–2042, l'evoluzione della popolazione classi di età sulla base di diversi **scenari demografici nella provincia di Piacenza**. Le proiezioni distinguono in particolare tra uno scenario di riferimento, che incorpora i flussi migratori attesi, e uno scenario controfattuale senza migrazioni, utile per identificare l'impatto specifico della componente migratoria sulla dinamica demografica locale.

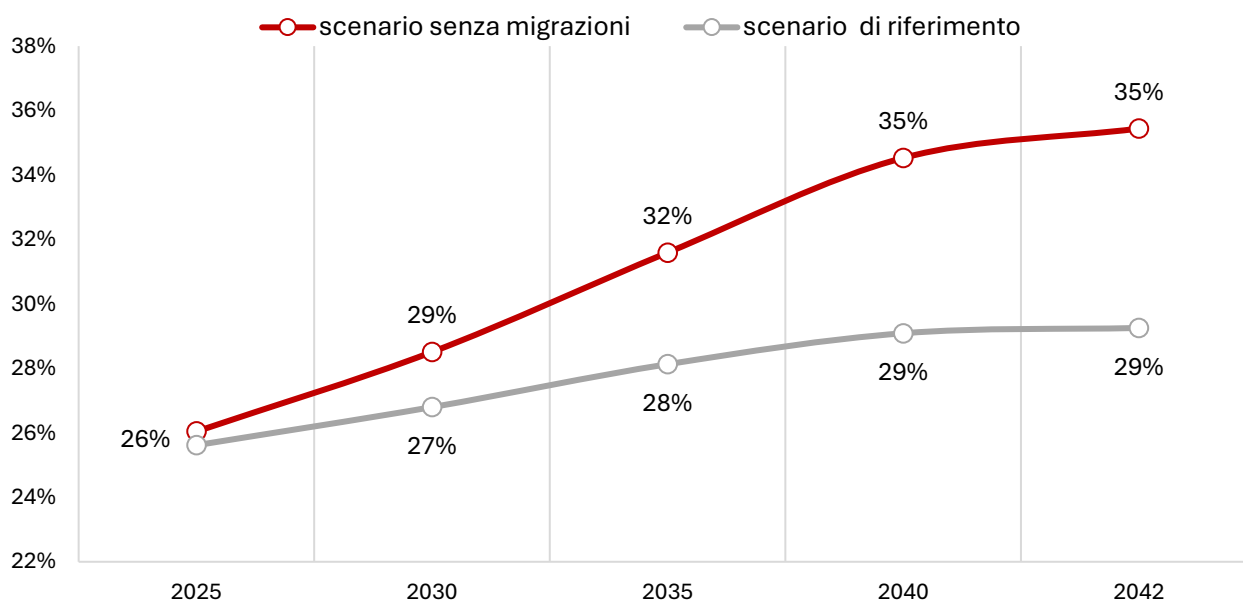
Nello scenario di riferimento (2025–2042), la popolazione totale della provincia rimane sostanzialmente stabile (da 283.706 a 287.491 abitanti), nonostante una progressiva riduzione della popolazione in età lavorativa 15–64 anni (da 188.534 a 181.282) e un aumento degli over 65 (da 72.679 a 84.105). Al contrario, nello scenario controfattuale senza migrazioni si osserverebbe una contrazione demografica continua: la popolazione totale



scenderebbe da 278.510 nel 2025 a 243.366 nel 2042, con una perdita particolarmente rilevante nella fascia 15–64 anni, che si ridurrebbe di oltre 43.500 unità (da 184.262 a 140.711). In questo scenario, il contemporaneo calo dei giovani under 14 e l'aumento degli over 65 accentuerebbero ulteriormente lo squilibrio demografico. In più, l'esponentiale aumento della popolazione anziana in assenza di migrazioni porrebbe un problema significativo sul sistema di welfare e previdenziale italiano, rendendo difficile sostenere le pensioni, i servizi socio-sanitari e le politiche di supporto alle famiglie senza il contributo delle migrazioni.

Il confronto tra i due scenari mostra quindi che la migrazione non solo contribuisce a mantenere la consistenza demografica complessiva della provincia, ma svolge un ruolo decisivo nel contenere la riduzione della popolazione in età lavorativa, risultando cruciale per la tenuta dei settori ad alta intensità di lavoro, come la logistica.

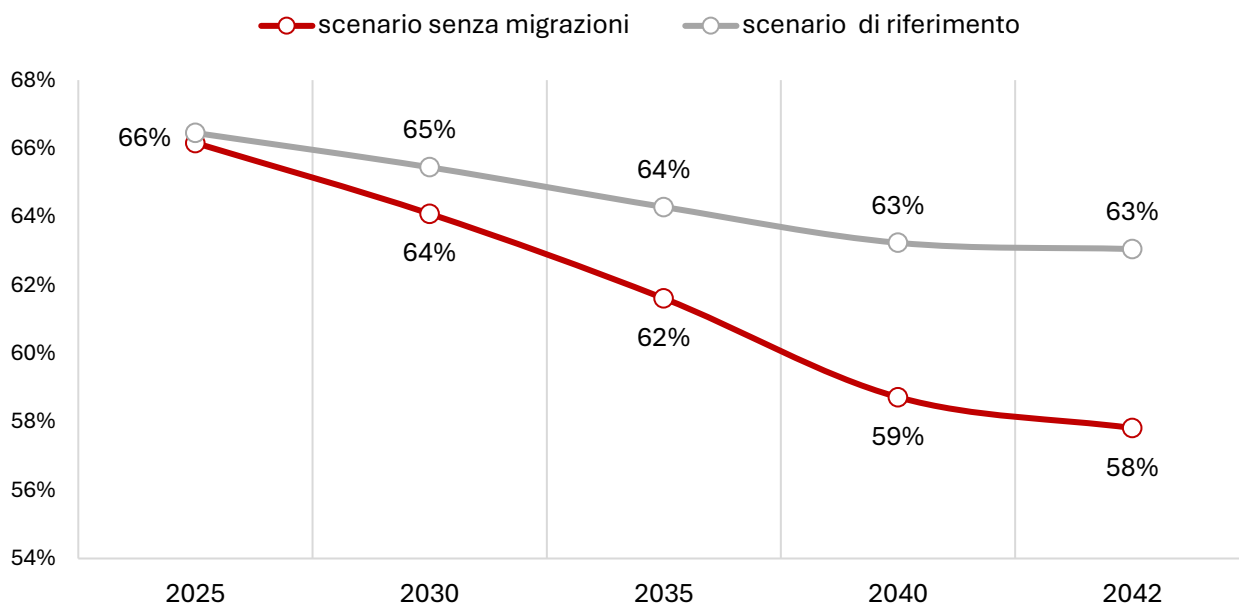
Figura 4.23 – Andamento % della popolazione anziana (over 65) per scenario, Provincia di Piacenza, Anni 2025-2042



Nota: lo scenario di riferimento incorpora i flussi migratori attesi

Fonte: elaborazione Nomisma su dati RE-R Statistica

Figura 4.24 – Andamento % della popolazione in età lavorativa (15-64 anni) per scenario, Provincia di Piacenza, Anni 2025-2042



Nota: lo scenario di riferimento incorpora i flussi migratori attesi

Fonte: elaborazione Nomisma su dati RE-R Statistica

KEY TAKEAWAYS

- Le previsioni delineano per la provincia di Piacenza uno scenario di stabilità relativa nel breve-medio periodo, ma con sfide strutturali di lungo periodo legate all'invecchiamento e alla contrazione della popolazione attiva.
- Nonostante una maggior tenuta rispetto a Emilia-Romagna e Italia, la tendenza verso una società più anziana imporrà – a Piacenza come nelle altre parti del Paese - il ripensamento delle politiche locali in materia di occupazione, servizi di assistenza e attrazione di nuovi residenti, per preservare l'equilibrio socioeconomico del territorio.
- Entro il 2050, la popolazione della provincia di Piacenza è prevista in leggera crescita (+2,9%), a differenza di Emilia-Romagna (-1,8%) e Italia (-10,9%). Il territorio piacentino mostra quindi una tenuta demografica superiore alla media, mantenendo un maggiore equilibrio rispetto al resto del Paese tra natalità e immigrazione.
- La fascia over 65 passerà dal 25% nel 2025 al 32% nel 2050, con una crescita più intensa tra il 2025 e il 2035, quando la quota degli anziani aumenterà di 4 punti, per poi proseguire in modo più graduale. La popolazione in età lavorativa (15-64 anni) scenderà dal 63% al



57% entro il 2050, mentre l'indice di dipendenza anziani aumenterà di 15 punti in provincia di Piacenza (17 p.p. in Emilia-Romagna e 20 a livello nazionale).

- Questa crescita conferma un progressivo squilibrio strutturale tra lavoratori e pensionati/persone non in età da lavoro, con impatti attesi su sostenibilità del welfare, sistema previdenziale e servizi di cura.



5. RICOSTRUZIONE DELLE STRATEGIE IN CORSO DI ATTUAZIONE DA PARTE DEI PRINCIPALI PLAYER LOGISTICI PRESENTI A PIACENZA E DEL RUOLO GIOCATO AL LORO INTERNO DAI SITI PIACENTINI

[a cura di Nomisma, Fondazione ITL/Politecnico di Milano Polo di Piacenza]

5.1 Introduzione

Il presente documento raccoglie le risultanze dell'analisi effettuata presso le aziende ubicate all'interno dei poli logistici piacentini (Piacenza Le Mose, Castel San Giovanni, Monticelli D'Ongina, Fiorenzuola). L'analisi si basa sulla realizzazione di una serie di interviste, svolte in presenza o da remoto fra ottobre 2025 e marzo 2026, alle aziende che operano all'interno dei poli logistici piacentini (es. operatori logistici, retailer) e che occupano immobili sviluppati a partire dai primi anni 2000. Sono state intervistate complessivamente 18 aziende le cui caratteristiche sono riportate all'interno della Sezione 1.2.

L'obiettivo di fondo di tale analisi è quello di valutare l'impatto della logistica sulla Provincia di Piacenza da un punto di vista economico, sociale e ambientale, e delinearne i potenziali macro-trend ed evoluzioni in atto nel settore.

Si riportano di seguito l'approccio metodologico seguito e la descrizione delle aziende intervistate.

5.1.1 Nota metodologica

Per ciascuna azienda oggetto di indagine, la raccolta dati è stata realizzata attraverso due modalità complementari:

- un **questionario strutturato su base Excel** volto a raccogliere i principali dati quantitativi relativi rispettivamente al **contesto aziendale** (es. numero di immobili occupati nel piacentino, gruppo di appartenenza, settore di attività, headquarter del gruppo di appartenenza, totale addetti del gruppo di appartenenza, fatturato complessivo del gruppo, fatturato sede piacentina), alla **caratterizzazione del sito logistico piacentino** (es. funzioni e ruolo principale dell'immobile, superfici, altezza, flussi, operatività del sito, tipologia di attività svolte), agli **aspetti occupazionali** (es. numerosità di addetti per tipologia, prospettive occupazionali nel sito piacentino, servizi offerti ai lavoratori e alle



lavoratrici), alla **gestione immobiliare del sito di Piacenza** (es. proprietario attuale, sviluppatore, tenant, categoria catastale, consumi), alla **certificazione dell'immobile** e ad aspetti legati all'**innovazione tecnologica** (automazione di magazzino; software, IoT e sensoristica per tracciabilità; intelligenza artificiale e predictive analytics).

- **Interviste dirette de visu** in presenza o in modalità telematica basate su una traccia in formato Word, condivisa preliminarmente con l'azienda. Obiettivo in questo caso era l'approfondimento di alcuni aspetti rilevanti di natura più qualitativa. La traccia è stata strutturata in sei sezioni rispettivamente mirate a raccogliere informazioni relative a:

(1) contesto aziendale e posizionamento del sito piacentino nella value chain (es. contestualizzazione e ruolo strategico del sito piacentino nell'ambito del network logistico dell'azienda/gruppo di appartenenza, eventuali specificità delle funzioni/attività svolte nel sito di Piacenza rispetto alle attività dell'azienda/gruppo di appartenenza);

(2) approfondimento trasporto (es. modalità di trasporto gestite, ambiti di utilizzo, caratterizzazione del parco mezzi);

(3) digitalizzazione e automazione (es. soluzioni implementate per la tracciabilità, per lo scambio dati, visibilità e la gestione processi, soluzioni automatizzate implementate a supporto delle attività di magazzino, principali sfide riscontrate);

(4) sostenibilità e assessment sociale e ambientale (es. strategie/approccio aziendale in ottica ESG, linee di azione intraprese, ruolo del sito piacentino, metodologie adottate per la misurazione dell'impatto ambientale e dei consumi e KPI di sostenibilità monitorati, strategie adottate per ridurre l'impatto ambientale dei trasporti e del magazzino, contestualizzando le azioni intraprese presso il polo piacentino rispetto alle strategie del Gruppo di appartenenza, principali sfide alla transizione green);

(5) investimenti futuri (in corso/pianificati presso il sito piacentino, trend globali della logistica maggiormente impattanti per l'azienda/gruppo di appartenenza (breve/medio periodo, posizionamento del sito piacentino nella strategia/vision dell'azienda);

(6) trend evolutivi del mercato immobiliare della logistica e ricadute sul territorio piacentino.

Si sottolinea che il numero e la tipologia di aziende intervistate sono subordinati alla disponibilità espressa dalle aziende stesse di condividere le informazioni nell'orizzonte temporale a disposizione. Si evidenzia che, in alcuni casi, i dati e le informazioni raccolte risultano parziali in relazione a motivi di confidenzialità del dato da parte dell'azienda oppure per mancanza di informazioni. Non è quindi stato possibile analizzare in modo aggregato alcune domande del questionario, per mancanza di risposte da parte degli operatori intervistati.

Di seguito sono elencate le principali:

- Fatturato dei magazzini dei poli logistici piacentini, anno 2024 e anno 2019;
- Stima delle aree di mercato (nazionale, europeo; extraeuropeo);
- Flussi di merce in ingresso e in uscita;
- Flussi di mezzi in ingresso e in uscita;
- Addetti 2019 dei magazzini dei poli logistici piacentini;
- Addetti diretti per genere (manca per gli intervistati dei poli di Cortemaggiore /Fiorenzuola, Monticelli; è disponibile per gli intervistati dei poli di Le Mose, Castel San Giovanni, Pontenure);
- Addetti diretti per titolo di studio;
- Addetti diretti per cittadinanza.

5.1.2 Aziende intervistate

Sono state intervistate complessivamente 18 aziende distribuite all'interno dei cinque poli logistici della Provincia di Piacenza. Tutti i soggetti intervistati (a parte una sola eccezione) fanno parte di gruppi con headquarter situati al di fuori della Provincia di Piacenza, in Italia o all'estero.

Le Tabelle 1, 2, e 3, riportate di seguito forniscono un quadro delle caratteristiche degli operatori intervistati, suddivisi per: polo logistico piacentino di appartenenza; attività principale svolta nei siti logistici del piacentino; sede del headquarter.

Tabella 5.1. Operatori intervistati per polo logistico piacentino

Poli logistici	n. operatori intervistati	Denominazione degli operatori intervistati
Le Mose (Piacenza)	10	Dachser-Fercam; Di Farco; Nippon Express Italia; MedLine; Conserva; UniEuro; IKEA; BSB s.r.l.; Coop. San Martino; Prologis
Castel San Giovanni	5	ALS; ALS Luxury; Fiege; Amazon; Renault
Cortemaggiore/Fiorenzuola	2	NewCold; EF Logistics
Monticelli d'Ongina	0	---
Pontenure	1	OVS



Tabella 5.2. Operatori intervistati: attività principale svolta nei siti logistici del piacentino

Tipo di attività	n. operatori intervistati	Denominazione degli operatori intervistati
Logistica di magazzino conto terzi	12	NewCold; EF Logistics; Dachser-Fercam; Di Farco; Nippon Express Italia; MedLine; Conserva; BSB s.r.l.; Coop. San Martino; ALS; ALS Luxury; Fiege
Logistica di magazzino conto proprio	4	OVS; Renault; UniEuro; IKEA
Logistica di magazzino conto terzi e conto proprio	1	Amazon
Costruzione e locazione magazzini logistici	1	Prologis

Tabella 5.3. Operatori intervistati: sede del Quartier Generale

Sede del Quartier Generale	n. operatori intervistati	Denominazione degli operatori intervistati
Europa	6	
Olanda	3	NewCold; MedLine; IKEA
Germania	2	Dachser-Fercam; Fiege
Francia	1	Renault
Stati Uniti	2	Amazon; Prologis
Giappone	1	Nippon Express Italia
Italia	9	
Milano	5	Di Farco; BSB s.r.l.; ALS; ALS Luxury; EF Logistics
Venezia	1	OVS
Forlì-Cesena	1	UniEuro
Piacenza/Bologna	1	Coop. San Martino
Bari	1	Conserva



5.2 Contesto aziendale: i poli logistici piacentini [a cura di Fondazione ITL]

Nel territorio piacentino sono attivi cinque poli logistici, che si estendono con una superficie totale di circa 6,5 milioni di mq. Al loro interno sono insediati più di 80 operatori logistici, che danno lavoro a più di 8.500 addetti diretti (tutti impiegati nei cinque poli).

Tra la fine degli anni 90 e l'inizio del 2000 nel territorio piacentino si sono sviluppati i cinque poli logistici di Le Mose (nel territorio del Comune di Piacenza), Castel San Giovanni, Cortemaggiore/Fiorenzuola d'Arda, Monticelli d'Ongina, Pontenure.

Considerati congiuntamente, superano i 6,5 milioni di metri quadrati di superficie complessiva, costituita da magazzini, piazzali e infrastrutture viarie/ferroviarie destinate a movimentazione, stoccaggio e trasporto delle merci.

Le Mose (Piacenza) e Castel San Giovanni sono i due poli di maggiori dimensioni, per estensione e numero di operatori. All'interno di Le Mose sono localizzati 30 operatori logistici in 30 magazzini con una superficie coperta di circa 1,1 milioni di metri quadrati. Nel polo di Castel San Giovanni si contano 25 operatori e 29 magazzini con circa 1 milione di metri quadrati di superficie. Di minori dimensioni gli altri tre poli (4 seguente contiene dati di dettaglio).

Tabella 5.4. I 5 poli logistici della provincia di Piacenza (luglio 2025)

Poli logistici	n. operatori logistici	n. magazzini logistici	Superfici coperte dei magazzini (mq)	n. addetti diretti (anno 2023)
Le Mose (Piacenza)	30	30	1.100.000	3.581
Castel San Giovanni	25	29	1.000.000	4.040
Cortemaggiore/Fiorenzuola	16	14	210.000	537
Monticelli d'Ongina	5	5	150.000	125
Pontenure	5	5	150.000	356
Totali	81	83	2.610.000	8.639

Fonte: elaborazioni a cura di Fondazione ITL, da fonti diverse: n. operatori e n. magazzini da Registro Imprese, da interviste e indagini sul campo; superfici da interviste e indagini sul web; addetti da Archivio Asia-UL di Istat



5.3 Caratterizzazione e posizionamento strategico dei siti logistici piacentini

[a cura di Fondazione ITL]

È stato **intervistato** il **21%** degli **operatori logistici insediati** all'interno dei 5 poli piacentini. Gestiscono più di **un terzo dei magazzini** operativi (36%), con una superficie pari al **42% della superficie** totale **coperta** dei cinque poli. Danno lavoro al **77%** degli addetti diretti dei 5 poli.

Tra ottobre del 2025 e marzo del 2026, sono state intervistate 18 società del settore del trasporto e della logistica delle merci conto terzi (o contract logistics) localizzate nei cinque poli logistici della provincia di Piacenza.

Si tratta di 15 operatori logistici, 2 società che hanno in appalto la movimentazione della merce nei magazzini di operatori logistici (1 cooperativa e 1 società s.r.l.), 1 società proprietaria e locatrice di magazzini logistici, detta anche “sviluppatore immobiliare” (Tabella 5.5).

Senza contare la cooperativa e la società s.r.l., ossia considerando solo la seconda colonna intitolata “n. operatori logistici intervistati” di Tabella 5.5. Gli operatori intervistati per categoria e per polo logistico

5 seguente, risulta che il 47% degli operatori logistici intervistati è localizzato nel polo logistico di Le Mose (PC). Il 33% sono nel polo di Castel San Giovanni, il 13% sono nel polo di Cortemaggiore/Fiorenzuola, il 7% si trova nel polo di Pontenure (Tabella 5.5. Gli operatori intervistati per categoria e per polo logistico

5).

Le due società intervistate che hanno in appalto la movimentazione della merce nei magazzini logistici sono entrambe a Le Mose (PC, la quarta colonna intitolata “n. coop e s.r.l. intervistate” di Tabella 5.5 seguente).

La società di sviluppo immobiliare intervistata è proprietaria di magazzini nel polo di Le Mose (PC, la sesta colonna intitolata “n. proprietari di magazzini intervistati” di Tabella 5.5 qui sotto).

Tabella 5.5. Gli operatori intervistati per categoria e per polo logistico

Poli logistici	n. operatori logistici intervistati		n. coop. e s.r.l. intervistate		n. sviluppatori immobiliari intervistati		Totali	
	n.	%	n.	%	n.	%	n.	%



Le Mose (Piacenza)	7	47%	2	100%	1	100%	10	55%
Castel San Giovanni	5	33%	0	0%	0	0%	5	28%
Cortemaggiore/Fiorenzuola	2	13%	0	0%	0	0%	2	11%
Monticelli d'Ongina	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
Pontenure	1	7%	0	0%	0	0%	1	6%
Totali	15	100%	2	100%	1	100%	18	100%

Fonte: elaborazioni a cura di Fondazione ITL su dati delle interviste agli operatori

I 17 operatori logistici intervistati (compresa la cooperativa e la società s.r.l. che movimentano merce all'intero di magazzini di operatori logistici, esclusa la società di sviluppo immobiliare intervistata) rappresentano il 21% degli operatori dei 5 poli piacentini, occupano e gestiscono il 36% dei magazzini presenti nei poli, la cui superficie è il 42% della superficie totale coperta da magazzini nei 5 poli (Tabella 5.6).

I 17 operatori intervistati (esclusa la società di sviluppo immobiliare) all'interno dei magazzini piacentini danno lavoro a quasi 4.800 addetti diretti, il 77% degli addetti diretti dei 5 poli logistici della provincia di Piacenza (8.639 addetti, dato relativo al 2023, estratto dall'Archivio Asia-Unità locali di Istat. È l'anno più recente disponibile a marzo 2026, Tabella 5.4 precedente).

Tabella 5.6. Gli operatori logistici intervistati per polo logistico

Poli logistici	n. operatori log., coop. e s.r.l. intervistati	n. magazzini occupati da intervistati	Superficie coperta dei magazzini occupati (mq)	Peso % superficie dei magazzini di intervistati su superficie totale coperta dei magazzini (*)
Le Mose (Piacenza)	9	15	586.000	53%
Castel San Giovanni	5	12	352.689	35%
Cortemaggiore/Fiorenzuola	2	2	53.000	25%
Monticelli d'Ongina	0	0	0	0%
Pontenure	1	1	110.000	73%
Totali	17	30	1.101.689	42%

Nota (*): è il rapporto tra la superficie coperta dei magazzini gestiti dagli operatori intervistati diviso l'estensione totale dei magazzini del polo logistico (riportata nell'ultima colonna di **Errore. L'origine riferimento non è stata trovata.**).

Fonte: elaborazioni a cura di Fondazione ITL su dati delle interviste agli operatori



5.3.1 Attività principali svolte nei siti logistici piacentini

Il **68%** degli operatori intervistati svolge attività di **logistica di magazzino conto terzi**.

Per analizzare le attività svolte nei siti logistici piacentini, si prendono in considerazione tutti i 18 intervistati, compresi la cooperativa e la società s.r.l. di movimentazione della merce e la società di sviluppo immobiliare proprietaria e locatrice di magazzini logistici.

Dall'esame risulta che la maggior parte degli operatori intervistati svolge attività di "logistica di magazzino conto terzi" nei siti piacentini. Infatti, il 68% degli intervistati gestisce merce di proprietà di clienti che la affidano a loro per lo stoccaggio e la movimentazione. Tra queste si considerano anche la cooperativa e la società s.r.l. presenti all'interno dei magazzini di operatori logistici (in tutto sono 12 dei 18 intervistati, Tabella 5.7).

Il 22% degli operatori intervistati all'interno dei siti piacentini svolge come attività principale la "logistica di magazzino conto proprio": nei magazzini movimenta e stocca merce di proprietà del gruppo societario di appartenenza (4 dei 18 operatori intervistati, Tabella 5.7).

Il 5% degli intervistati nei magazzini gestiti nel piacentino movimenta sia merce di terzi sia merce di proprietà (1 dei 18 operatori intervistati, Tabella 5.7).

Un altro 5% è rappresentato da una società di sviluppo immobiliare proprietaria e locatrice di magazzini logistici nei poli piacentini (Tabella 5.7).

Tabella 5.7. Gli operatori intervistati per attività principale nei siti piacentini

Attività principale nei siti piacentini	n. operatori intervistati	
	n.	%
Logistica di magazzino conto terzi	12	68%
Logistica di magazzino conto proprio	4	22%
Logistica di magazzino conto terzi e conto proprio	1	5%
Costruzione e locazione magazzini logistici	1	5%
Totali	18	100%

Fonte: elaborazioni a cura di Fondazione ITL su dati delle interviste agli operatori



5.3.2 Gruppi societari di appartenenza

Il 50% degli operatori intervistati, attivi nei poli logistici della provincia di Piacenza, appartiene a gruppi societari con quartier generale all'estero.

Nessuno degli operatori logistici intervistati ha quartier generale nel territorio piacentino.

Il 50% degli intervistati ha la sede principale all'estero, così suddivisi: il 33% in Europa (Olanda, Germania, Francia, Svezia), l'11% negli Stati Uniti, il 6% in Giappone (vedi Tabella 5.3 precedente).

L'altro 50% degli operatori intervistati appartiene a gruppi societari italiani, con il quartier generale in Italia. La maggior parte sono a Milano e nel suo hinterland. Altre società hanno sede principale in Veneto, in Emilia e in Romagna. Una sola ha la sede principale nel sud Italia, in Puglia (a Bari) (vedi Tabella 5.3 precedente).

Le due società che hanno in appalto la movimentazione della merce in magazzini gestiti da operatori logistici appartengono a gruppi italiani, che non hanno sede principale né quartier generale nel piacentino (una delle due ha sede a Piacenza, ma appartiene ad un consorzio di cooperative con sede legale a Bologna) (vedi Tabella 5.3 precedente).

5.3.3 Flussi di merci e di mezzi in & out

Dall'analisi delle interviste agli operatori logistici non è possibile ottenere il numero dei mezzi totali in ingresso e in uscita né i flussi totali di merce dei poli della provincia di Piacenza.

Il dato è stato fornito solo da un piccolo sottoinsieme degli intervistati.

In più, per quanto riguarda i flussi di automezzi, nei pochi dati disponibili non è possibile individuare la quota percentuale dei mezzi pesanti rispetto ai veicoli leggeri.

Dall'altra parte, non è possibile stimare neppure il peso della merce trasportata. Infatti, i pochi intervistati che lo hanno comunicato, non hanno utilizzato le medesime unità di misura: per gli articoli di abbigliamento (moda e fashion) in alcuni casi è indicato il numero dei capi appesi, in altri casi si considerano le tonnellate; per gli pneumatici si conta il numero dei pezzi; per articoli di arredo spesso si usano i metri cubi, ecc.

Le sole informazioni ricavabili in modo attendibile sono le seguenti:

- la quasi totalità dei flussi di merce e di veicoli in ingresso e in uscita dai magazzini degli operatori logistici intervistati proviene da fuori provincia di Piacenza e ha destinazione all'esterno della provincia di Piacenza;



- tutti i flussi di merce in ingresso e in uscita avvengono mediante automezzi. Nessuno dei magazzini dei poli logistici della provincia di Piacenza è dotato di binari ferroviari operativi.

5.4 Aspetti occupazionali [a cura di Fondazione ITL]

In questo capitolo si analizza la distribuzione degli addetti diretti ed indiretti nei poli logistici del piacentino. Per i lavoratori diretti si descrivono i contratti CCNL adottati, le tipologie di assunzioni prevalente (a tempo indeterminato, determinato, ecc.), le fasce di età degli addetti e la nazionalità. (Nota: le risposte fornite dagli operatori intervistati non consentono di ricostruire il dato degli addetti diretti del 2019).

Gli operatori logistici intervistati impiegano quasi **4.800 addetti diretti** (il **77%** dei lavoratori diretti **dei 5 poli** logistici del piacentino) e poco più di **1.800 addetti indiretti**. L'**88%** degli addetti diretti degli operatori logistici intervistati è assunto **a tempo indeterminato**. Solo il **21%** degli addetti diretti degli operatori logistici intervistati ha un'età compresa **tra i 18 e i 29** anni. Un altro **60%** ha **tra i 30 e i 49 anni**, il restante 19% ha più di 50 anni d'età. Il **42%** dei **lavoratori diretti** degli operatori intervistati ha **nazionalità italiana**.

5.4.1 Addetti diretti ed indiretti degli operatori intervistati

Nel **2024** i 17 operatori logistici intervistati (compresa la cooperativa e la società s.r.l. che movimentano merce all'intero di magazzini di operatori logistici, esclusa la società di sviluppo immobiliare intervistata) hanno dato lavoro a **4.792 addetti diretti**, pari al 77% degli occupati all'interno dei 5 poli presenti in provincia di Piacenza. A questi si aggiungono poco più di **1.800 addetti indiretti**, di cui il 47% somministrati da agenzie del lavoro, il 52% fornito da cooperative e società s.r.l., l'1% composto da consulenti esterni.

Gli **addetti indiretti** sono **più di un terzo** degli **addetti diretti** (il 38%), a riprova dell'intensità di impiego del capitale umano e di quanto, quindi, sia rilevante il ruolo delle cooperative, delle società s.r.l. e delle agenzie del lavoro nella gestione delle merci nei magazzini (Tabella 5.8).

**Tabella 5.8.** Addetti diretti e indiretti degli operatori intervistati per polo logistico (2024)

Poli logistici	n. addetti diretti (da interviste)	n. addetti indiretti (da interviste)	n. addetti totali (da interviste)
Le Mose (Piacenza)	1.797	472	2.269
Castel San Giovanni	2.349	1.281	3.630
Cortemaggiore/Fiorenzuola	125	75	200
Monticelli d'Ongina	0	0	0
Pontenure	521	7	528
Totali	4.792	1.835	6.627

Fonte: elaborazioni a cura di Fondazione ITL su dati delle interviste agli operatori

È probabile che il numero degli addetti indiretti sia superiore, perché è molto difficile ricostruire questo dato, se non è dichiarato dagli operatori intervistati. Infatti, in numerosi casi né Registro Imprese né Archivio Asia-UL riportano dati e denominazioni delle società di fornitura di personale che operano all'interno dei magazzini logistici. Spesso sono società esterne al territorio, impiegate con regolarità durante l'intero anno di esercizio e con maggior intensità nei momenti di picco della domanda.

Ad esempio, non è infrequente che all'interno del magazzino di un operatore logistico la merce sia movimentata dal personale di una società con sede legale in un'altra provincia e senza unità locale in provincia di Piacenza. Da questa situazione consegue che il personale che movimentata la merce non risulta impiegato a Piacenza.

5.4.2 CCNL adottati con i lavoratori diretti dagli operatori intervistati

La quasi totalità (**il 99%**) degli **addetti diretti** dei 17 operatori logistici intervistati – compresa la cooperativa e la società s.r.l. che movimentano merce all'intero di magazzini di operatori logistici, esclusa la società di sviluppo immobiliare intervistata – è stata **assunta** adottando il contratto collettivo nazionale del lavoro (**CCNL della logistica**). Il restante 1% degli addetti è assunto o con il contratto collettivo dei servizi o con il CCNL del trasporto (Tabella 5.9).

Tabella 5.9. CCNL adottati dagli operatori intervistati (2024)

Poli logistici	CCNL Logistica	CCNL Servizi	CCNL Trasporti
Le Mose (Piacenza)	1.705	39	7
Castel San Giovanni	2.263	0	0
Cortemaggiore/Fiorenzuola	125	0	0
Monticelli d'Ongina	0	0	0
Pontenure	521	0	0
Totali	4.614	39	7

Fonte: elaborazioni a cura di Fondazione ITL su dati delle interviste agli operatori

5.4.3 Tipologie di contratti di assunzione

L'**88%** del **personale diretto** dei 17 operatori logistici intervistati è assunto **a tempo indeterminato**. Quasi il 7% è assunto a tempo determinato. Il 3% degli addetti diretti ha un contratto di apprendistato. Il restante 2% è assunto con forme di collaborazione coordinate e continuative (Tabella 5.10 e Tabella 5.11).

Tabella 5.10. Forme di assunzione dei lavoratori diretti dagli operatori intervistati (2024)

Poli logistici	A tempo indeterminato	A tempo determinato	Apprendistato	A chiamata	Co.Co. Co.	Totali
Le Mose (Piacenza)	1.497	79	116	0	100	1.792
Castel San Giovanni	2.311	6	19	0	0	2.336
Cortemaggiore/Fiorenzuola	58	60	7	0	0	125
Monticelli d'Ongina	0	0	0	0	0	0
Pontenure	342	179	0	0	0	521
Totali	4.208	324	142	0	100	4.774

Fonte: elaborazioni a cura di Fondazione ITL su dati delle interviste agli operatori

Nella Tabella 5.11 seguente sono mostrati i pesi percentuali relativi alle forme di assunzione degli addetti contati nella Tabella 5.10 precedente.

**Tabella 5.11.** Forme di assunzione dei lavoratori diretti dagli operatori intervistati (2024)

Poli logistici	A tempo indeterminato	A tempo determinato	Apprendi - stato	A chiamata	Co.Co . Co.	Totali
Le Mose (Piacenza)	84%	4%	6%	0%	6%	100%
Castel San Giovanni	99%	0%	1%	0%	0%	100%
Cortemaggiore/Fiorenzuola	46%	48%	6%	0%	0%	100%
Monticelli d'Ongina	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Pontenure	66%	34%	0%	0%	0%	100%
Totali	88%	7%	3%	0%	2%	100%

Fonte: elaborazioni a cura di Fondazione ITL su dati delle interviste agli operatori

5.4.4 Lavoratori diretti per genere

I dati relativi al genere dei lavoratori, messi a disposizione dagli operatori intervistati, sono incompleti. Gli operatori intervistati del polo di Cortemaggiore/Fiorenzuola non hanno indicato il genere degli addetti diretti. Per il polo di Monticelli non sono disponibile interviste ad operatori. Per gli operatori logistici intervistati dei poli di Le Mose (PC), Castel San Giovanni e Pontenure è possibile ricostruire questa informazione.

I 10 operatori intervistati di **Le Mose** dichiarano di avere quasi 1.800 addetti diretti (per la precisione 1.797). Dell'84% di questi (1.511 addetti), è indicato il sesso: il **60%** sono **maschi**, l'altro **40%** sono **femmine**.

Tabella 5.12. Lavoratori diretti degli operatori intervistati per genere (2024)

Poli logistici	Maschi	Femmine	Totale
Le Mose (Piacenza)	902	609	1.511
Castel San Giovanni	1.139	1.215	2.354
Cortemaggiore/Fiorenzuola	n.d.	n.d.	n.d.
Monticelli d'Ongina	0	0	0
Pontenure	325	196	521

Fonte: elaborazioni a cura di Fondazione ITL su dati delle interviste agli operatori

Nella Tabella 5.13 seguente sono mostrati i pesi percentuali relativi al sesso dei lavoratori diretti contati nella Tabella 5.12 precedente.

**Tabella 5.13.** Lavoratori diretti degli operatori intervistati per genere (2024)

Poli logistici	Maschi	Femmine	Totale
Le Mose (Piacenza)	60%	40%	100%
Castel San Giovanni	48%	52%	100%
Cortemaggiore/Fiorenzuola	n.d.	n.d.	n.d.
Monticelli d'Ongina	0%	0%	0%
Pontenure	62%	38%	100%

Fonte: elaborazioni a cura di Fondazione ITL su dati delle interviste agli operatori

A **Pontenure** il **62%** degli addetti diretti è di sesso maschile, il **38%** è di sesso femminile (Tabella 5.13).

Mentre a **Castel San Giovanni** per poche decine di unità, le donne sono più numerose dei maschi, grazie alle attività di sartoria svolte nei magazzini di Moncler, di Als s.p.a. e di Als Luxury s.p.a., affidate quasi esclusivamente a lavoratrici (Tabella 5.13). Il 48% sono maschi e il 52% sono femmine (Tabella 5.13).

5.4.5 Lavoratori diretti per fascia di età

Ancora una volta la contract logistics si conferma un settore non per giovani né per giovanissimi. Infatti, il 60% degli addetti diretti dei 17 operatori logistici intervistati ha un'età compresa tra i 30 e i 49 anni. Il 19% ha almeno 50 anni. Solo il 21% ha un'età inferiore ai 30 anni.

Questa distribuzione delle età si osserva in tutti i poli piacentini (Tabella 5.14 e Tabella 5.15 seguenti). Infatti, dai dati del 2023 diffusi recentemente da Istat (Archivio Asia-Unità locali) si ricava che il 56% degli addetti delle unità locali dei 5 poli ha un'età compresa tra i 30 e i 49 anni, il 25% ha più di 50 anni, il 19% degli addetti ha un'età compresa tra i 18 e i 29 anni.

Tabella 5.14. Lavoratori diretti degli operatori intervistati per classe di età (2024)

Poli logistici	18 – 29 anni	30 – 49 anni	50 anni e più	Totale
Le Mose (Piacenza)	402	855	256	1.513
Castel San Giovanni	392	1.455	507	2.354
Cortemaggiore/Fiorenzuola	56	62	7	125
Monticelli d'Ongina	0	0	0	0
Pontenure	105	318	98	521
Totali	955	2.690	868	4.513

Fonte: elaborazioni a cura di Fondazione ITL su dati delle interviste agli operatori



Nella Tabella 5.15 seguente sono mostrati i pesi percentuali relativi alla suddivisione per classe di età degli addetti diretti contati nella Tabella 5.14 precedente.

Tabella 5.15. Lavoratori diretti degli operatori intervistati per classe di età (2024)

Poli logistici	18 – 29 anni	30 – 49 anni	50 anni e più	Totale
Le Mose (Piacenza)	27%	56%	17%	100%
Castel San Giovanni	17%	62%	22%	100%
Cortemaggiore/Fiorenzuola	45%	50%	6%	100%
Monticelli d'Ongina	0%	0%	0%	0%
Pontenure	20%	61%	19%	100%
Totali	21%	60%	19%	100%

Fonte: elaborazioni a cura di Fondazione ITL su dati delle interviste agli operatori

Gli **operatori** logistici **intervistati** del polo di **Castel San Giovanni** impiegano addetti diretti appartenenti a fasce di età mediamente più alte: il **22%** hanno un'età superiore ai **50 anni**. E il **62%** ha un'età compresa tra i 30 e i 49 anni. Queste percentuali però non sono molto più alte di quelle degli intervistati a **Pontenure**, dove il **19%** degli addetti diretti ha almeno 50 anni e il **61%** ha un'età tra i 30 e i 49 anni.

Gli operatori logistici **intervistati** nel polo di **Cortemaggiore/Fiorenzuola** hanno gli addetti diretti con l'**età media minore**: poco meno della **metà** ha meno di 30 anni (il **45%**); il **50%** ha tra i 30 e i 49 anni, il solo **6%** ha più di 50 anni.

Gli **operatori** logistici **intervistati** del polo di **Le Mose** si pongono a metà strada: più di un quarto degli addetti diretti ha **meno di 30 anni** (**27%**, più degli operatori intervistati di Castel San Giovanni, meno degli operatori intervistati del polo di Cortemaggiore/Fiorenzuola).

Nelle due tavole sotto riprodotte (Tabella 5.16 e Tabella 5.17 seguenti) sono riportati i dati degli addetti totali delle unità locali attive all'interno dei cinque poli logistici del piacentino.

Si nota che nel caso del polo di **Le Mose** le imprese intervistate hanno addetti diretti molto più giovani degli addetti diretti totali rilevati da Istat. Infatti, dall'Archivio Unità locali risulta che il **13%** di tutti gli addetti di Le Mose ha meno di 30 anni (Tabella 5.17), mentre i 10 operatori intervistati hanno in questa fascia di età più di un quarto degli addetti diretti (**27%**, Tabella 5.15).

Nel caso del polo logistico di **Castel San Giovanni** si osserva la situazione opposta: gli operatori intervistati hanno il **17%** degli addetti diretti sotto i 30 anni, mentre per Istat le unità locali del polo hanno un quarto dell'occupazione in questa fascia di età (**25%**, Tabella 5.15 e Tabella 5.17).

Tabella 5.16. Gli addetti diretti delle unità locali per classe di età (2023)

Poli logistici	18 – 29 anni	30 – 49 anni	50 anni e più	Totale
Le Mose (Piacenza)	459	2.011	1.111	3.581
Castel San Giovanni	1.031	2.274	735	4.040
Cortemaggiore/Fiorenzuola	108	247	182	537
Monticelli d'Ongina	18	69	38	125
Pontenure	71	228	57	356
Totali	1.687	4.829	2.123	8.639

Fonte: elaborazioni a cura di Fondazione ITL su dati dell'Archivio ASIA Unità Locali di Istat

Nella Tabella 5.17 sotto riprodotta sono mostrati i pesi percentuali relativi alla suddivisione per classe di età degli addetti diretti contati nella Tabella 5.16 precedente.

Tabella 5.17. Gli addetti diretti delle unità locali per classe di età (2023)

Poli logistici	18 – 29 anni	30 – 49 anni	50 anni e più	Totale
Le Mose (Piacenza)	13%	56%	31%	100%
Castel San Giovanni	25%	57%	18%	100%
Cortemaggiore/Fiorenzuola	20%	46%	34%	100%
Monticelli d'Ongina	14%	55%	31%	100%
Pontenure	20%	64%	16%	100%
Totali	19%	56%	25%	100%

Fonte: elaborazioni a cura di Fondazione ITL su dati dell'Archivio ASIA Unità Locali di Istat

Nota finale

I dati forniti dagli operatori intervistati non sono sufficienti per costruire la tavola degli **addetti diretti per titolo di studio**. Dalle interviste mancano quasi interamente Le Mose e Pontenure. Per il polo di Castel San Giovanni le informazioni sono solo parziali. Assenti per Pontenure.

5.4.6 Lavoratori diretti per nazionalità

Nel **2024** la **nazionalità italiana** è la **più rappresentata** tra i lavoratori diretti dei **17 operatori logistici intervistati** (compresa la cooperativa e la società s.r.l. che movimentano merce all'intero di magazzini di operatori logistici, esclusa la società di sviluppo immobiliare intervistata). Infatti, il **42%** degli addetti diretti degli operatori intervistati hanno nazionalità italiana. Seguono i lavoratori dei **Paesi africani** con il **21%** e quelli dell'**Est Europa** con il **20%** (Tabella 5.18 e Tabella 5.19).



Passando ai singoli poli del piacentino, si nota che gli operatori logistici intervistati del polo logistico di **Le Mose** danno lavoro al 49% di tutti gli addetti diretti di Le Mose (quasi 1.800 addetti diretti dei 3.581 da Istat).

Hanno fornito la nazionalità solo di 1.678 lavoratori, pari al 47% del totale di Istat.

Dai dati forniti dagli operatori intervistati risulta che il **40%** degli addetti diretti sono di **nazionalità italiana**, il **32%** sono di **nazionalità africana**, il **14%** sono di Paesi dell'**Est Europa**, seguono le Americhe con l'8% e l'Asia con il 5% (Tabella 5.21 e Tabella 5.22).

Situazione completamente diversa presso gli operatori intervistati sia di Castel San Giovanni sia di Cortemaggiore/Fiorenzuola. A **Castel San Giovanni** il **51%** dei lavoratori diretti degli operatori intervistati è di **nazionalità italiana**. Il **21%** dell'**Est Europa**. Le nazionalità africane si arrestano all'11%.

Anche a **Cortemaggiore/Fiorenzuola** la maggior parte dei lavoratori degli operatori intervistati è di **nazionalità italiana (54%)**, al secondo posto i lavoratori **asiatici** con il **30%** del totale, seguiti al terzo posto dagli **africani** con il **10%** (Tabella 5.21 e Tabella 5.22).

Tabella 5.18. Lavoratori diretti degli operatori logistici, cooperativa e società s.r.l. intervistati per nazionalità (2024)

Poli logistici	Italia	Resto UE27	Est Europa	Africa	Asia	Americhe	Altro	Totale
Le Mose (Piacenza)	678	14	235	541	83	126	1	1.678
Castel San Giovanni	1.189	133	496	251	131	136	18	2.354
Cortemaggiore/Fiorenzuola	67	0	9	12	37	0	0	125
Monticelli d'Ongina	0	0	0	0	0	0	0	0
Pontenure	45	2	201	188	70	15	0	521
Totali	1.979	149	941	992	321	277	19	4.678

Fonte: elaborazioni a cura di Fondazione ITL su dati delle interviste agli operatori

Tabella 5.19. Lavoratori diretti degli operatori logistici, cooperativa e società s.r.l. intervistati per nazionalità (2024)

Poli logistici	Italia	Resto UE27	Est Europa	Africa	Asia	Americhe	Altro	Totale
Le Mose (Piacenza)	40%	1%	14%	32%	5%	8%	0%	100%
Castel San Giovanni	51%	6%	21%	11%	6%	6%	1%	100%
Cortemaggiore/Fiorenzuola	54%	0%	7%	10%	30%	0%	0%	100%
Monticelli d'Ongina	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Pontenure	9%	0%	39%	36%	13%	3%	0%	100%
Totali	42%	3%	20%	21%	7%	6%	1%	100%

Fonte: elaborazioni a cura di Fondazione ITL su dati delle interviste agli operatori



Se dagli operatori intervistati di **Le Mose** si isolano la cooperativa e la società s.r.l. che hanno in appalto la movimentazione della merce nei magazzini di operatori logistici, il peso percentuale degli addetti diretti con **nazionalità italiana** degli altri 8 operatori intervistati (senza la cooperativa e la società s.r.l.) aumenta sensibilmente, raggiungendo il **51%** del totale. E gli addetti di **nazionalità africana** sono solo il **19%** del totale (Tabella 5.20 e Tabella 5.21).

Mentre presso la cooperativa e la società s.r.l. i lavoratori italiani scendono al 25% del totale e quelli di nazionalità africana salgono al 35%, seguiti dall'Est Europa con un altro 25% del totale (Tabella 22).

Tabella 5.20. Lavoratori diretti degli operatori intervistati (esclusa la cooperativa e la società s.r.l.) per nazionalità (2024)

Poli logistici	Italia	Resto UE27	Est Europa	Africa	Asia	Americhe	Altro	Totale
Le Mose (Piacenza)	508	14	65	303	49	58	1	998
Castel San Giovanni	1.189	133	496	251	131	136	18	2.354
Cortemaggiore/Fiorenzuola	67	0	9	12	37	0	0	125
Monticelli d'Ongina	0	0	0	0	0	0	0	0
Pontenure	45	2	201	188	70	15	0	521
Totali	1.809	149	771	754	287	209	19	3.998

Fonte: elaborazioni a cura di Fondazione ITL su dati delle interviste agli operatori

Tabella 5.21. Lavoratori diretti degli operatori intervistati (esclusa la cooperativa e la società s.r.l.) per nazionalità (2024)

Poli logistici	Italia	Resto UE27	Est Europa	Africa	Asia	Americhe	Altro	Totale
Le Mose (Piacenza)	51%	1%	7%	30%	5%	6%	0%	100%
Castel San Giovanni	51%	6%	21%	11%	6%	6%	1%	100%
Cortemaggiore/Fiorenzuola	54%	0%	7%	10%	30%	0%	0%	100%
Monticelli d'Ongina	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	100%
Pontenure	9%	0%	39%	36%	13%	3%	0%	100%
Totali	45%	4%	19%	19%	7%	5%	1%	100%

Fonte: elaborazioni a cura di Fondazione ITL su dati delle interviste agli operatori

Tabella 5.22. Lavoratori diretti di cooperativa e società s.r.l. intervistate per nazionalità

Poli logistici	Italia	Resto UE27	Est Europa	Africa	Asia	Americhe	Altro	Totale
Le Mose (Piacenza)	170	0	170	238	34	68	0	680



Castel San Giovanni	0	0	0	0	0	0	0	0
Cortemaggiore/Fiorenzuola	0	0	0	0	0	0	0	0
Monticelli d'Ongina	0	0	0	0	0	0	0	0
Pontenure	0	0	0	0	0	0	0	0
Totali	170	0	170	238	34	68	0	680

Fonte: elaborazioni a cura di Fondazione ITL su dati delle interviste agli operatori

Nelle due tavole sotto riprodotte (Tabella 5.23 e Tabella 5.24) sono riportati i dati per nazionalità degli addetti totali delle unità locali attive all'interno dei cinque poli logistici del piacentino.

Si nota che il **48%** degli addetti totali delle unità locali ha **nazionalità italiana**, il **43%** ha nazionalità in **Paesi extra-UE27**, solo il restante 9% ha nazionalità di uno dei Paesi dell'UE27 esclusa l'Italia.

Nel caso del polo di **Le Mose** il dato fornito dalle imprese intervistate è molto vicino a quello dell'Archivio Asia di Istat: il 40% degli addetti diretti delle imprese intervistate ha addetti di nazionalità italiana, e per Istat il peso degli italiani è pari al 43% (Tabella 5.23 e Tabella 5.24).

Medesima osservazione si può fare per il polo logistico di **Castel San Giovanni**: il **51%** degli addetti diretti delle imprese intervistate ha addetti di **nazionalità italiana**, esattamente come risulta nell'Archivio Asia Unità locali di Istat (51%) (Tabella 5.23 e Tabella 5.24).

Tabella 5.23. I poli logistici della provincia di Piacenza: gli addetti delle unità locali per nazionalità (2023)

Poli logistici	nazionalità italiana	nazionalità UE27	nazionalità extra UE27	totale
Le Mose (Piacenza)	1.548	286	1.747	3.581
Castel San Giovanni	2.078	306	1.656	4.040
Cortemaggiore/Fiorenzuola	333	90	114	537
Monticelli d'Ongina	121	2	2	125
Pontenure	67	78	211	356
Totali	4.147	762	3.730	8.639

Fonte: elaborazioni a cura di Fondazione ITL su dati dell'Archivio ASIA Unità Locali di Istat

Tabella 5.24. I poli logistici della provincia di Piacenza: gli addetti delle unità locali per nazionalità (peso %, anno 2023)

Poli logistici	nazionalità italiana	nazionalità UE27	nazionalità extra UE27	totale
Le Mose (Piacenza)	43%	8%	49%	100%
Castel San Giovanni	51%	8%	41%	100%



Cortemaggiore/Fiorenzuola	62%	17%	21%	100%
Monticelli d'Ongina	96%	2%	2%	100%
Pontenure	19%	22%	59%	100%
Totali	48%	9%	43%	100%

Fonte: elaborazioni a cura di Fondazione ITL su dati dell'Archivio ASIA Unità Locali di Istat

Nota finale

I dati forniti dagli operatori intervistati non sono sufficienti per costruire la tavola degli **addetti diretti per cittadinanza**. Dalle interviste manca interamente il dato delle intervistate del polo di Castel San Giovanni, manca quasi interamente il dato degli intervistati di Le Mose.



5.5 La gestione immobiliare dei siti piacentini [a cura di Nomisma e Politecnico di Milano Polo di Piacenza]

5.5.1 Tendenze emergenti del mercato immobiliare della logistica a Piacenza [a cura di Nomisma]

I primi insediamenti logistici nel territorio piacentino risalgono al periodo 2000–2008, con ingressi successivi tra il 2009 e il 2013. Negli anni più recenti si è osservata una nuova fase di sviluppo, con la realizzazione di stabilimenti tra il 2021 e il 2023, caratterizzati da standard qualitativi ed energetici più elevati. La costruzione di nuovi immobili risulta quindi relativamente costante nel tempo, ma con una crescente differenziazione tra edifici di vecchia e nuova generazione.

Dal punto di vista della gestione immobiliare, dalle interviste svolte sul campo è emersa una netta prevalenza del modello in locazione, dal momento che la proprietà degli immobili è riconducibile per la maggior parte a developer specializzati nel settore logistico.

- La maggioranza degli operatori occupa l'immobile come conduttore/tenant:
 - fra questi, circa la metà ha partecipato direttamente alla fase di progettazione e sviluppo dell'immobile (secondo il modello build-to-suit).
- Solo un operatore fra quelli intervistati è infatti proprietario dell'immobile, ed è riconducibile ad un grande gruppo internazionale che si occupa di una filiera del freddo con esigenze estremamente specifiche a livello strutturale.

Dall'analisi emergono segnali di progressivo adeguamento del patrimonio immobiliare esistente. In particolare:

- la quasi totalità degli immobili dispone di impianti fotovoltaici installati;
- quasi la metà degli immobili presenta sistemi di automazione avanzata, sebbene una quota analoga segnali livelli di automazione ancora contenuti;
- tutti i siti sono dotati di uffici amministrativi in loco;
- la quasi totalità degli immobili dispone di aree dedicate al parcheggio e allo scarico dei mezzi pesanti.

Resta invece limitata la diffusione di immobili con connessioni dirette a interporti o infrastrutture logistiche integrate, così come quella di edifici progettati o ristrutturati secondo standard ESG specifici. In questo ambito, solo una minoranza degli operatori dichiara di avere già avviato interventi strutturali di innovazione tecnologica sull'immobile, mentre circa la metà segnala di avere tali interventi in fase di pianificazione.



Le evidenze qualitative mostrano come le strategie dei principali player logistici siano sempre più orientate alla sostenibilità ambientale e all'efficienza operativa, in linea con gli indirizzi definiti a livello di gruppo. Le unità locali insediate nel piacentino risultano generalmente allineate alle strategie della casa madre, pur con margini di autonomia limitati e con una capacità di iniziativa condizionata dalle caratteristiche degli immobili e dall'assetto proprietario.

Gli interventi più diffusi hanno riguardato l'efficientamento energetico (fotovoltaico, illuminazione LED, miglioramento dei sistemi di climatizzazione), il rinnovamento delle flotte di trasporto e l'ottimizzazione dei flussi logistici. Tuttavia, l'efficacia di tali azioni risulta in alcuni casi ridotta dalle caratteristiche di parte del patrimonio immobiliare e da vincoli infrastrutturali esogeni, in particolare legati alla capacità limitata della rete elettrica.

Con particolare riferimento a Castel San Giovanni, dal punto di vista ambientale il polo è dotato di un insieme di soluzioni tecnologiche orientate alla riduzione degli impatti, tra cui:

- sistemi di raccolta e riutilizzo delle acque meteoriche;
- reti idriche separate;
- sistemi di gestione energetica centralizzata (Building Management System);
- impianti di produzione di energia da fonti rinnovabili, in particolare fotovoltaico, per una potenza complessiva significativa, soggetta a ulteriori ampliamenti.

Di seguito si riportano le principali evidenze raccolte nella fase di ascolto rispetto alle necessità di investimento future per continuare a garantire l'attrattività del territorio piacentino in qualità di snodo logistico di importanza nazionale e internazionale.

- In una prospettiva di lungo periodo, il collegamento alla rete infrastrutturale diventa un fattore strategico. La viabilità dei siti logistici non incide solo sulla facilità con cui i dipendenti possono raggiungere il luogo di lavoro – e quindi sulla qualità dei collegamenti con il trasporto pubblico – ma anche sulla capacità del magazzino di servire in modo rapido ed efficiente il cliente finale.
- Nel futuro prossimo, gli immobili destinati a mantenere valore e interesse all'utilizzo da parte di imprese e operatori logistici saranno quelli maggiormente attrezzati sotto il profilo ambientale e della sostenibilità: elevati standard di efficienza energetica, possibilità di installare pannelli fotovoltaici e batterie di accumulo per l'utilizzo di veicoli ibridi o elettrici. In alcuni casi questa attenzione ha una triplice valenza: nel caso, ad esempio, dell'isolamento termico degli edifici non si tratta solo di attenzione all'impatto sull'ambiente, ma anche di risparmio di costi da un lato e attenzione al benessere dei lavoratori che ogni giorno vivono l'ambiente.



- Il benessere dei lavoratori è infatti un altro tema considerato altrettanto cruciale nello sviluppo degli immobili del futuro: la qualità degli spazi e la vivibilità quotidiana diventano parametri concreti di competitività. Aree dedicate al ristoro, spazi comuni attrezzati, ambienti per attività ricreative o sportive non rappresentano più un elemento accessorio, ma un investimento sulla produttività e sull'attrattività del sito.

Infine, si rileva come per gli operatori che si occupano di consegne B2C, nei prossimi dieci anni i grandi hub potrebbero concentrarsi sempre di più sulle attività di inbound e stoccaggio, sviluppando al contempo una rete di magazzini di prossimità distribuiti sul territorio per avvicinare il servizio al cliente.

In questo scenario, tuttavia, il rischio che si rileva è che il mercato immobiliare logistico possa tendere ad una polarizzazione: da un lato immobili di nuova generazione, tecnologicamente avanzati, sostenibili e capaci di rispondere alla crescente domanda di ambienti salubri e di qualità; dall'altro un patrimonio obsoleto, sempre meno competitivo e progressivamente destinato a uscire dal mercato senza adeguati interventi di riqualificazione.

5.5.2 Prospettive e investimenti futuri

[a cura di Politecnico di Milano Polo di Piacenza]

Con riferimento agli **investimenti futuri dichiarati**, l'analisi dei risultati delle interviste condotte delinea un quadro eterogeneo che presenta luci ed ombre. Una parte rilevante del campione (45% delle aziende) dichiara di non avere investimenti rilevanti in corso o pianificati per il breve-medio periodo, mentre il restante 55% segnala di aver focalizzato l'attenzione su pochi investimenti considerati strategici: il 18% dichiara di avere in corso un solo investimento (in prevalenza orientato a migliorare l'ergonomia delle aree di lavoro e il benessere dell'operatore), il 27% ne dichiara due (prevalentemente afferenti all'incremento contestuale della sostenibilità ed efficienza energetica insieme all'implementazione di soluzioni automatizzate per la movimentazione e lo stoccaggio delle merci). Un solo caso dichiara di avere tre investimenti in corso, rispettivamente sui tre ambiti sopramenzionati (ergonomia delle aree di lavoro e il benessere dell'operatore, sostenibilità ed efficienza energetica, automazione dei processi). Nel complesso, gli investimenti futuri non presentano una dinamica uniforme, ma presentano andamenti differenziati in base alla specificità dell'azienda/sito logistico esaminato. La maggior parte delle aziende che ha dichiarato di avere investimenti in corso sono operatori logistici; per quanto riguarda la merceologia trattata e la tipologia di sito, i magazzini a temperatura ambiente risultano essere quelli maggiormente coinvolti nei progetti sopra illustrati.

Approfondendo l'**ambito** degli investimenti dichiarati, emerge complessivamente una chiara direzione di lavoro volta all'evoluzione del magazzino verso modelli più sostenibili sia sotto il



profilo sociale che ambientale. In particolare, ricorrono frequentemente iniziative legate a potenziare le soluzioni attualmente in uso per favorire una migliore ergonomia per l'operatore; si tratta di interventi indicati dalla maggior parte delle aziende intervistate che hanno indicato investimenti in essere (83% delle aziende che hanno dichiarato interventi futuri). In seconda battuta si evidenziano anche interventi orientati alla sostenibilità ambientale e all'efficienza energetica degli immobili logistici stessi (58%), parallelamente rispetto all'implementazione di soluzioni automatizzate a supporto dei processi di stoccaggio, prelievo e movimentazione (58%).

Un elemento di contesto importante riguarda il posizionamento strategico dei siti rispetto al gruppo di appartenenza. La maggioranza delle aziende intervistate qualifica il sito piacentino come polo strategico (67%), mentre la restante parte lo descrive come sito periferico (33%). Questo dato, pur non permettendo generalizzazioni, contribuisce tuttavia a inquadrare la lettura complessiva degli investimenti e delle priorità, suggerendo che il ruolo assegnato al sito all'interno della rete aziendale possa costituire una variabile interpretativa rilevante.

Per quanto riguarda i **macro-trend percepiti come più impattanti** sul futuro degli edifici logistici, tutte le risposte ottenute convergono in modo netto ad evidenziare la sostenibilità come trend più sentito. Altri trend sono citati, pur con minor frequenza e in modo più frammentato, tra cui quelli legati alla qualità e disponibilità delle infrastrutture (principalmente legate alla viabilità), l'evoluzione verso una maggiore automazione della movimentazione e dello stoccaggio per contrastare il calo demografico e quindi la carenza di forza lavoro prevista per il prossimo futuro, e anche la rilevanza di ridisegnare processi e soluzioni incorporando aspetti volti a favorire il benessere del lavoratore secondo un approccio human-centric.

È stato infine condotto un approfondimento volto a comprendere quali **caratteristiche** siano considerate imprescindibili per gli **immobili logistici del futuro**. In linea con i risultati relativi ai macro-trend sopra riportati, anche in questo caso si evidenzia una marcata convergenza verso criteri ESG alla base della progettazione e gestione dell'immobile; a questo proposito, tutte le aziende intervistate (100%) hanno sottolineato l'importanza di prestazioni energetiche avanzate ed ambientalmente sostenibili in linea con i criteri ESG. In questo ambito, un caso specifico ha sottolineato in modo esplicito la necessità che gli edifici logistici del futuro siano predisposti per l'installazione di pannelli fotovoltaici e sistemi di accumulo.

La metà del campione (50%) ha inoltre rimarcato in particolare la rilevanza di prevedere spazi e dotazioni in grado di migliorare la qualità della vita lavorativa (es. aree riservate ai momenti di ristoro per i lavoratori, strutture climatizzate). Infine, da un'azienda intervistata è emerso come tema rilevante quello della flessibilità e modularità degli spazi che consentano agli immobili logistici di adattarsi al cambiamento, consentendo quindi di ridisegnare



agevolmente le caratteristiche funzionali e le soluzioni usate in funzione delle possibili evoluzioni future.

Nel complesso, le evidenze empiriche suggeriscono il delinearsi di una fotografia in cui l'edificio logistico è chiamato progressivamente ad evolversi verso un "ecosistema" logistico complesso volto a rispondere a criteri ambientali, a requisiti di tipo human-centric, legati quindi al benessere e all'attrattività del luogo di lavoro, e a requisiti di flessibilità, ossia la capacità dell'immobile di essere riconfigurato, riutilizzato o adattato nel tempo a esigenze diverse con tempi e costi contenuti. Quest'ultimo criterio introduce il concetto di "resilienza" degli immobili logistici, che delinea la capacità dell'immobile stesso di adattarsi rapidamente a variazioni operative, tecnologiche ed energetiche, in linea con le indicazioni della commissione Europea come illustrato all'interno del documento "Industry 5.0: Towards a sustainable, human-centric and resilient" pubblicato nel Gennaio 2021. In questo senso, la flessibilità dell'immobile costituisce un fattore abilitante della resilienza, poiché consente di aumentare la capacità di resistere ad eventuali perturbazioni esterne (es. crisi energetiche e geopolitiche, interruzioni della supply chain) preservando la continuità dei processi nel tempo.

5.5.3 Analisi SWOT – mercato immobiliare della logistica piacentina: indagine rivolta agli operatori **[a cura di Nomisma]**

L'analisi SWOT che segue offre una lettura sintetica delle principali dinamiche che caratterizzano il mercato immobiliare logistico della provincia di Piacenza, così come emerge dall'indagine condotta presso un campione qualificato di operatori del settore. Il territorio piacentino, da anni parte integrante dei principali corridoi logistici nazionali, si trova oggi in una fase in cui competitività infrastrutturale, qualità del patrimonio edilizio e capacità di attrarre investimenti devono confrontarsi con nuove esigenze di sostenibilità, innovazione tecnologica e razionalizzazione dei processi distributivi.

La SWOT evidenzia punti di forza consolidati – quali la posizione geografica strategica, la presenza di player di rilievo internazionale e un buon livello di adozione di interventi di efficientamento energetico – che continuano a sostenere il ruolo di Piacenza come snodo logistico di primaria importanza. Allo stesso tempo, emergono elementi di criticità legati alla vetustà di parte dello stock immobiliare, a un modello di occupazione prevalentemente in locazione e a una limitata integrazione con infrastrutture logistiche di livello superiore.

Le opportunità delineano uno scenario favorevole alla rigenerazione e alla qualificazione dell'esistente, anche grazie al crescente orientamento del mercato verso soluzioni sostenibili e all'eventuale sostegno di politiche pubbliche dedicate. Tuttavia, il territorio deve misurarsi



con minacce competitive e infrastrutturali che, se non adeguatamente gestite, potrebbero ridurre la sua attrattività nel medio periodo.

Punti di forza

- **Posizionamento geografico strategico**, con prossimità agli assi autostradali A1 e A21.
- **Presenza di operatori logistici nazionali e multinazionali**, che garantiscono volumi, know-how e integrazione nelle catene di fornitura internazionali.
- Diffusa adozione di interventi di **efficientamento energetico**, in particolare installazione di impianti fotovoltaici e sistemi di illuminazione LED.
- Ruolo ancora rilevante dei **siti piacentini nelle strategie di gruppo**, soprattutto per attività di stoccaggio e gestione inbound.
- Disponibilità di **aree dedicate** alla logistica e di infrastrutture di supporto (aree di carico/scarico, parcheggi per mezzi pesanti).

Punti di debolezza

- In prospettiva, gli edifici costruiti tra la fine degli anni '90 e i primi 2000 richiederanno **investimenti** importanti per l'**adeguamento agli standard ESG** più recenti.
- La **prevalenza del modello di occupazione** in locazione può agevolare le scelte di spostamento degli operatori in altre province a seguito di migliori opportunità economiche e di contesto.
- **Scarsa integrazione** con interporti e infrastrutture logistiche avanzate, che riduce il potenziale di sviluppo di servizi a maggiore valore aggiunto.

Opportunità

- **Rigenerazione** e riqualificazione del patrimonio immobiliare esistente, attraverso interventi di efficientamento energetico, automazione e miglioramento delle condizioni di lavoro.
- **Crescente domanda** di logistica sostenibile e ben collegata, che può rafforzare il ruolo di Piacenza come hub di supporto ai mercati di consumo nazionali e internazionali.
- Possibile attivazione di **politiche pubbliche** e incentivi a supporto della transizione energetica e della rigenerazione urbana-logistica.

Minacce

- **Perdita di attrattività** del territorio per nuovi investimenti, a favore di aree alternative lungo gli assi A21–A22 (Mantova, Verona).



- In assenza di politiche di rigenerazione, vi è un rischio di accumulo di “**immobili logistici obsoleti**”, difficilmente riconvertibili e pertanto meno appetibili per i primari player del mercato.
- **Vincoli infrastrutturali**, in particolare legati alla capacità della rete elettrica, che limitano lo sviluppo di soluzioni energetiche avanzate (accumuli, piena autosufficienza).
- **Crescente competizione tra poli logistici**, sia a livello regionale sia nazionale, con pressione sui margini operativi.



5.6 Sostenibilità dei siti logistici piacentini

[a cura di Nomisma e Politecnico di Milano Polo di Piacenza]

Questa sezione del report restituisce un quadro di sintesi di quanto emerso dalle interviste agli operatori, che si è concentrata sulle strategie in termini di sostenibilità e investimenti in innovazione oltre ai rapporti con gli enti territoriali e sindacali.

L'analisi aggregata dei dati e delle opinioni raccolte in questa fase di lavoro ha permesso di comprendere la visione di medio-lungo periodo di questi operatori attivi sul territorio, nonché valutare punti di forza e criticità del sistema logistico locale attraverso un'analisi SWOT.²⁰

5.6.1 Il rapporto delle imprese insediate con le parti sociali

[a cura di Nomisma]

Le interviste svolte hanno indagato anche aspetti maggiormente legati all'ecosistema territoriale e relazionale fra gli operatori logistici, le imprese che operano nei poli piacentini e gli enti locali, oltre che i sindacati e le altre parti sociali.

Le relazioni con il territorio e con le organizzazioni sindacali rappresentano un elemento chiave nelle strategie degli operatori e nelle loro scelte di localizzazione e di investimento futuro. Nella maggior parte dei casi, la relazione con i sindacati – in particolare con le organizzazioni confederali (CGIL, CISL e UIL) – viene descritta come collaborativa e costruttiva, esito di un percorso di progressiva strutturazione delle relazioni industriali sviluppatosi nel corso dell'ultimo decennio. Gli interlocutori sottolineano come, dopo una prima fase di forte espansione del settore logistico sul territorio piacentino, caratterizzata da un ampio ricorso a personale impiegato tramite cooperative e sistemi di appalto nella gestione della forza lavoro, si sia progressivamente affermato un modello più strutturato. In diversi casi questo processo ha portato a una progressiva internalizzazione dei lavoratori da parte delle imprese committenti o dei principali operatori logistici, con l'obiettivo di garantire maggiore stabilità organizzativa, ridurre i livelli di conflittualità e rafforzare il presidio diretto sulle attività operative.

Accanto a queste situazioni di dialogo collaborativo, emergono tuttavia contesti di forte conflittualità residua con alcune specifiche sigle sindacali che impattano negativamente sull'attrattività del territorio per potenziali nuovi insediamenti. In particolare, sono state segnalate criticità rilevanti nei rapporti con i sindacati di base, le cui modalità di mobilitazione – in passato attraverso presidi e blocchi degli accessi ai magazzini e più

²⁰ L'analisi si basa sulla realizzazione di una serie di interviste, svolte in presenza o da remoto fra ottobre 2025 e gennaio 2026, ai referenti degli operatori logistici o società manifatturiere con storie di eccellenza nel proprio business che, nei siti logistici piacentini, occupano immobili sviluppati a partire dai primi anni 2000.



recentemente tramite forme di protesta interne alle strutture operative, come gli scioperi bianchi – vengono percepite dalle imprese come fattori di forte pressione sull’organizzazione del lavoro. Episodi di conflittualità registrati negli anni passati hanno talvolta comportato blocchi prolungati delle attività logistiche e sono stati affrontati attraverso momenti di mediazione istituzionale, come tavoli di confronto attivati presso la Prefettura. In alcuni casi tali confronti hanno portato alla revisione degli inquadramenti professionali e, più recentemente, come menzionato in precedenza a scelte di internalizzazione del personale da parte delle aziende.

In questo contesto, Piacenza continua a essere riconosciuta dagli operatori come un nodo logistico di primaria importanza, grazie alla posizione geografica e alla dotazione infrastrutturale – in particolare la presenza delle autostrade A1 e A21, la connessione ferroviaria lungo l’asse Milano–Roma–Napoli e la relativa prossimità a importanti nodi logistici come l’aeroporto di Malpensa e il porto di Genova e La Spezia, attraverso la A15. Tuttavia, alcuni interlocutori evidenziano come tali vantaggi competitivi siano in parte controbilanciati da un quadro relazionale percepito come complesso e da una limitata capacità di coordinamento tra operatori privati e istituzioni locali.

Nel complesso, l’analisi suggerisce che il principale rischio per il sistema logistico piacentino non sia tanto la dismissione degli insediamenti esistenti, quanto piuttosto la possibile riduzione dei nuovi investimenti, che in alcuni casi tendono a orientarsi verso territori alternativi lungo gli assi A21–A22.

Il ruolo dei siti piacentini resta rilevante nelle strategie dei principali gruppi logistici, ma appare fortemente condizionato dalla stabilità del contesto territoriale e relazionale, evidenziando la necessità di rafforzare il coordinamento tra operatori privati e istituzioni pubbliche al fine di sostenere la competitività del sistema logistico locale nel medio periodo.

5.6.2 Approccio dei player insediati nei poli logistici piacentini in tema ESG **[a cura di Nomisma]**

Dalle interviste emerge come il tema della sostenibilità sia progressivamente entrato nelle strategie e nelle pratiche operative delle imprese attive nei poli logistici della provincia di Piacenza, sebbene con livelli di strutturazione e strumenti di monitoraggio differenti tra le aziende. In molti casi le iniziative locali si inseriscono all’interno di strategie di sostenibilità definite a livello di gruppo, che fissano obiettivi di riduzione delle emissioni, linee guida operative e sistemi di rendicontazione condivisi. Ancora poche realtà, tuttavia, adottano framework e standard internazionali per la misurazione degli impatti ambientali e la rendicontazione delle performance ESG, tra cui certificazioni come ISO 14001, protocolli di contabilizzazione delle emissioni basati sul GHG Protocol (con distinzione tra Scope 1, 2 e 3)



o metodologie specifiche per il settore logistico come il GLEC Framework. In diversi casi il monitoraggio dei dati ambientali avviene attraverso piattaforme digitali centralizzate a livello di gruppo, in cui i singoli siti inseriscono periodicamente informazioni relative ai consumi e agli indicatori di sostenibilità, mentre l'elaborazione e l'analisi dei dati sono gestite dalle sedi centrali.

I principali indicatori monitorati riguardano prevalentemente i consumi energetici e di risorse, tra cui elettricità, gas e acqua, la produzione e gestione dei rifiuti, le emissioni di CO₂ e, in alcuni casi, anche la tracciabilità dei materiali e delle materie prime lungo la filiera. A questi si affiancano indicatori più specifici legati alle attività logistiche, come l'efficienza dei trasporti, la saturazione dei mezzi o la riduzione dei viaggi a vuoto. In alcune realtà più strutturate - e in relazione all'ottenimento di certificazioni quali BREEAM - sono inoltre presenti sistemi tecnologici dedicati al monitoraggio puntuale dei consumi degli edifici e degli impianti (ad esempio sistemi di building management), che consentono di valutare le prestazioni energetiche dei magazzini e degli impianti produttivi, inclusa la quota di energia autoprodotta da fonti rinnovabili come il fotovoltaico. Al contrario, nella maggior parte delle aziende la misurazione degli impatti ambientali risulta meno formalizzata e si concentra prevalentemente sulla rilevazione dei consumi energetici di base.

Ciononostante, oltre agli aspetti ambientali, le imprese stanno ampliando progressivamente il perimetro degli indicatori monitorati includendo spesso anche dimensioni sociali e organizzative, come la sicurezza sul lavoro, il benessere degli operatori, la formazione e le politiche di inclusione. Alcune aziende adottano strumenti strutturati di monitoraggio del benessere aziendale, come survey periodiche sul clima organizzativo o sistemi di tracciamento dei percorsi formativi interni, mentre la formazione obbligatoria in materia di sicurezza viene generalmente erogata in conformità alle normative e ai contratti collettivi di riferimento. In altri contesti, invece, la misurazione degli aspetti sociali risulta meno formalizzata o non viene rilevata a livello di singolo sito, pur essendo talvolta oggetto di iniziative aziendali volte a promuovere integrazione, inclusione e benessere organizzativo. La maggior parte delle imprese rendiconta sia indicatori relativi alla dimensione ambientale sia sociale all'interno dei report di sostenibilità consolidati di gruppo, con dati aggregati su parità di genere, formazione, clima organizzativo e sicurezza.

In alcuni casi, è stato infine sottolineato come il contesto specifico caratterizzato da una elevata eterogeneità etnica e culturale abbia reso più complessa l'introduzione di politiche di inclusione atte a stimolare ad esempio l'occupazione femminile. Alcune imprese segnalano inoltre criticità legate alla disponibilità e alla stabilità della manodopera, soprattutto tra i lavoratori più giovani, evidenziando la necessità di rafforzare le attività di formazione e di promuovere una maggiore cultura del lavoro. Nel complesso, dalle interviste emerge come la dimensione sociale della sostenibilità stia assumendo un'importanza crescente anche nel



comparto logistico, sebbene con livelli di sistematicità e di monitoraggio differenti tra le imprese.

5.6.3 Soluzioni implementate all'interno dei siti logistici piacentini per ridurre l'impatto ambientale

[a cura di Politecnico di Milano Polo di Piacenza]

I risultati delle interviste mostrano che nell'ambito degli interventi volti a migliorare la performance ambientale degli immobili logistici vi sono alcune misure che appaiono essere maggiormente implementate, in particolare quelle relative all'efficientamento energetico e alla riduzione dei consumi. Tali misure rientrano all'interno di un quadro più ampio riconosciuto nella letteratura scientifica con il termine di "green warehousing". Tale concetto fa riferimento ad un insieme di soluzioni tecnologiche e organizzative volte al miglioramento dei processi di magazzino riducendo al minimo l'impatto ambientale e nel contempo mantenendo una attenzione verso gli aspetti economici e sociali. Come riportato in Figura 5.1, è possibile individuare sei macro-ambiti di intervento:

- (i) Green building (bioedilizia),
- (ii) Lighting (illuminazione);
- (iii) Utilities (impiantistica),
- (iv) Material handling and operations (movimentazione dei materiali),
- (v) Material management (gestione dei materiali),
- (vi) (Operational practices (pratiche operative/organizzative).

Il primo riguarda le caratteristiche costruttive e strutturali del sito, come, ad esempio, isolamento termico, baie coibentate, cool roof, green roof e attenzione alla biodiversità; il secondo include gli impianti e i sistemi di supporto energetico e idrico, come, ad esempio, gli impianti fotovoltaici per l'autoconsumo, batterie di accumulo, sistemi intelligenti di climatizzazione e misurazione, sistemi di recupero dell'acqua piovana; il terzo concerne interventi sul sistema di illuminazione mediante, ad esempio, l'utilizzo di lampade ad alta efficienza (es. LED) e l'utilizzo di sensoristica (es. crepuscolare, di movimento, dimming); il quarto comprende soluzioni relative all'automazione e ai sistemi di movimentazione, ad esempio l'utilizzo di batterie agli Ioni di Litio (Li-Ion) per i carrelli industriali, ricarica ad alta frequenza e sistemi di recupero dell'energia in frenata; il quinto interviene sulla gestione dei materiali e degli imballaggi, promuovendo, ad esempio, la riduzione, il riuso, il riciclo e impiego di materiali biodegradabili; infine, il sesto ambito riguarda le pratiche operative, come l'ottimizzazione delle distanze percorse, della pianificazione delle attività e della ricarica dei mezzi di movimentazione, nonché una progettazione efficiente dei processi.

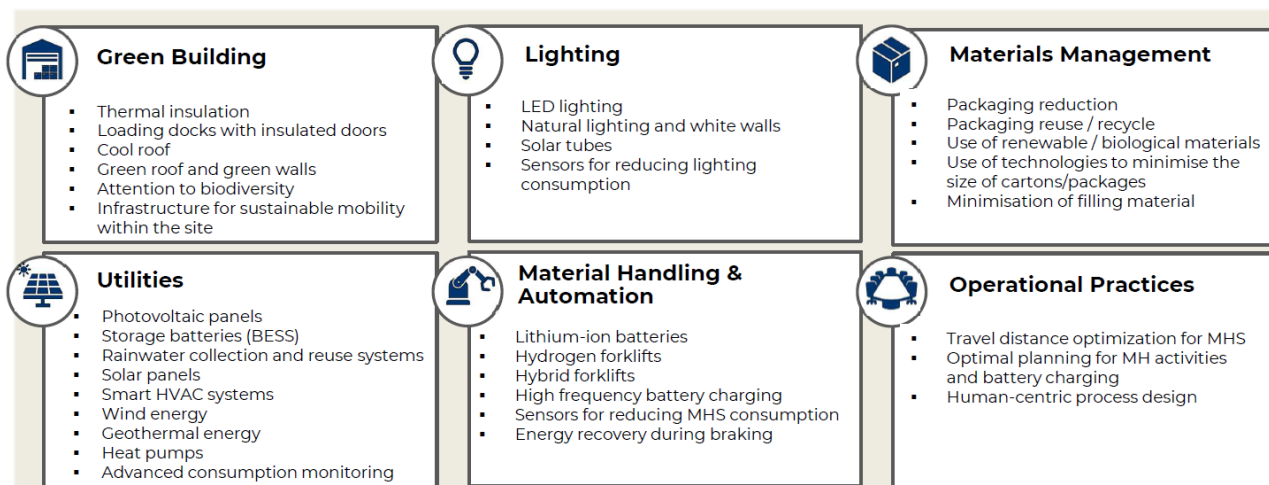


Figura 5.1. Macro-ambiti di intervento delle soluzioni di green warehousing

Dalle interviste svolte si evidenzia una marcata adozione di soluzioni relative all'illuminazione (lighting), in particolare l'utilizzo di lampade ad alta efficienza (es. lampade a LED, implementata in tutti gli immobili analizzati) e sensoristica (es. crepuscolare, di movimento) applicata all'illuminazione (92%). Per quanto riguarda le misure legate all'impiantistica, i sistemi fotovoltaici in autoconsumo risultano la soluzione maggiormente diffusa e implementata dall'intero campione analizzato. Altre misure ampiamente utilizzate nell'ambito dell'impiantistica risultano essere l'elettificazione della climatizzazione (come l'implementazione di pompe di calore, 83%) e misure legate al monitoraggio avanzato dei consumi (come l'adozione di sistemi di Building Management System – BMS, 75% dei casi). Altre misure quali le soluzioni di accumulo dell'energia (batterie di stoccaggio dell'energia autoprodotta) e di impianti di cogenerazione/trigenerazione sono meno diffusi (rispettivamente nel 42% e 25% degli immobili esaminati). Per quanto riguarda l'automazione e la movimentazione dei materiali (Material handling and automation) la misura più frequente risulta l'adozione di batterie agli ioni di litio invece delle tradizionali a piombo acido per i carrelli industriali (83%), tipicamente implementata congiuntamente all'utilizzo di ricariche ad alta frequenza, che tuttavia risulta una misura meno diffusa. Per quanto riguarda la gestione dei materiali, le aziende si focalizzano prevalentemente sull'ottimizzazione degli imballi (50% dei casi). Riguardo alle pratiche operative/organizzative, la progettazione ergonomica dei processi risulta piuttosto diffusa (50% dei casi), mentre le soluzioni legate alla pianificazione avanzata delle ricariche dei carrelli e di previsione dei consumi sono meno diffuse (rispettivamente nel 25% e 17% dei casi). Infine, le soluzioni legate all'ambito green building risultano poco diffuse, essendo interventi che richiedono un forte sforzo economico e limitazioni in edifici esistenti se non già previste in fase di progettazione e realizzazione dell'edificio stesso. Tale tipologia di soluzioni, laddove implementata, si concentra

principalmente sull'isolamento/rinnovamento dell'involucro edilizio (25% dei casi). La Figura 5.2 sintetizza le risultanze sopra descritte.

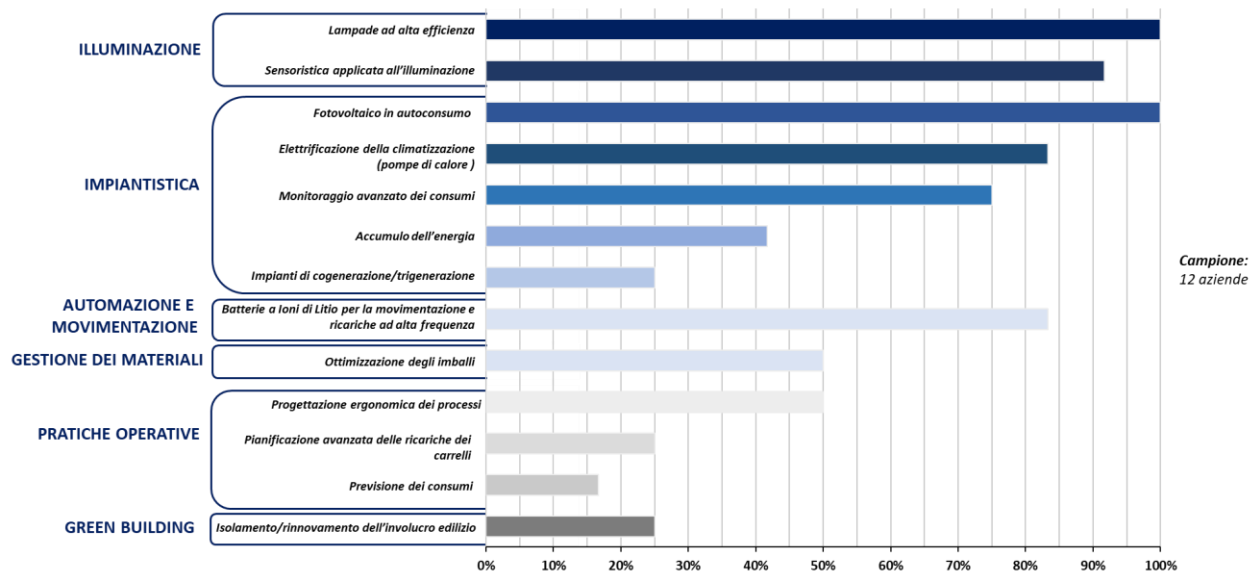


Figura 5.2. Soluzioni implementate per ridurre l'impatto ambientale dei magazzini

Per quanto riguarda le soluzioni implementate all'interno degli immobili piacentini in raffronto alla strategia complessiva di sostenibilità del gruppo di appartenenza, gran parte delle aziende colloca le azioni intraprese in linea con le strategie del gruppo (67%). In alcuni casi, il sito piacentino gioca un ruolo propositivo e innovativo: il 33% delle aziende cita esplicitamente pilot test e best practice che nascono nel territorio piacentino e che sono successivamente condivise con la sede centrale.

Infine, alcune considerazioni interessanti emergono in relazione alle sfide riscontrate dalle aziende nella transizione verso magazzini sostenibili. Alcune delle aziende intervistate (18%) non ravvisano significativi elementi di criticità. Per la restante parte dei casi, le barriere riportate risultano nel complesso eterogenee, pur presentando alcuni elementi ricorrenti significativi. Fra questi, la sfida più frequentemente evidenziata riguarda i costi di implementazione elevati degli interventi e i tempi lunghi di ritorno dell'investimento (evidenziata nel 50% dei casi). Un ulteriore aspetto rilevante è legato alla proprietà del sito: il 25% dei casi indica di non aver riscontrato alcuna criticità particolare in quanto tenant dell'immobile, suggerendo che una parte delle leve d'azione (in particolare sugli interventi infrastrutturali) possa essere fortemente vincolata alla proprietà del sito stesso. Alcuni ulteriori elementi puntuali che emergono fanno riferimento al contesto politico e normativo, rimandando alla necessità di politiche nazionali più favorevoli volte a contrastare le barriere



infrastrutturali e tecnologiche (es. rete elettrica nazionale, vincoli tecnologici delle soluzioni valutate).

5.6.4 Analisi SWOT: sostenibilità ESG dei siti logistici **[a cura di Nomisma]**

In sintesi, i risultati dei paragrafi precedenti restituiscono un quadro organico delle evidenze emerse dall'indagine qualitativa condotta presso un campione strutturato di operatori attivi nei poli logistici della provincia di Piacenza. L'obiettivo del lavoro è stato comprendere in che misura la sostenibilità – nelle sue dimensioni ambientale, sociale e di governance – sia entrata nelle strategie aziendali, nei modelli organizzativi e nelle scelte di investimento dei player insediati, analizzandone al contempo la relazione con il territorio e con le sue principali istituzioni.

L'ascolto diretto degli operatori ha evidenziato come il contesto piacentino, storicamente caratterizzato da una forte specializzazione logistica, si trovi oggi in una fase di evoluzione, in cui aspetti quali la qualità delle relazioni industriali, l'adozione di pratiche ESG e la capacità di innovare i processi rivestono un ruolo crescente nella definizione della competitività dei siti. Accanto a dinamiche consolidate – come il riconoscimento del vantaggio geografico del territorio e la presenza di operatori multinazionali – emergono elementi di criticità che riguardano la stabilità del quadro relazionale, l'eterogeneità nei livelli di maturità ESG e le sfide legate alla transizione verso magazzini più efficienti e sostenibili.

Le sezioni seguenti approfondiscono tre ambiti chiave:

- **il rapporto delle imprese con le parti sociali**, dove si osserva un progressivo consolidamento del dialogo industriale, pur con alcune situazioni di conflittualità che incidono sull'attrattività territoriale;
- **l'approccio ai temi ESG**, caratterizzato da una crescente attenzione alla sostenibilità ambientale e sociale, ma con livelli di misurazione, rendicontazione e formalizzazione ancora eterogenei;
- **le soluzioni adottate per ridurre l'impatto ambientale dei magazzini**, ambito in cui emergono pratiche diffuse di efficientamento energetico, mentre risultano meno frequenti interventi strutturali di green building.

L'analisi integrata delle informazioni raccolte ha permesso non solo di delineare i comportamenti attuali degli operatori, ma anche di evidenziare i principali driver e ostacoli che condizioneranno l'evoluzione del sistema logistico piacentino nel medio periodo. Le risultanze dell'indagine hanno contribuito alla definizione della SWOT seguente.



ANALISI SWOT – ASCOLTO DEGLI OPERATORI SU SOSTENIBILITA' ESG

Punti di forza

- **Diffusione di soluzioni di efficientamento energetico a bassa intensità di investimento**, tra cui illuminazione LED e sensoristica (implementate nella quasi totalità dei siti).
- **Ampia adozione di impianti fotovoltaici in autoconsumo** e interventi impiantistici evoluti (pompe di calore, sistemi BMS), segno di una transizione energetica già in corso.
- **Internalizzazione crescente della forza lavoro**, che ha contribuito a ridurre la conflittualità, rafforzare il presidio operativo e migliorare la continuità delle attività.
- **Relazioni industriali prevalentemente strutturate e stabili** con le organizzazioni sindacali confederali (CGIL, CISL, UIL), grazie a un progressivo consolidamento dei modelli di gestione del lavoro negli ultimi anni.
- **Integrazione delle iniziative locali in strategie ESG di gruppo**, soprattutto per operatori multinazionali che dispongono di sistemi centralizzati di monitoraggio e rendicontazione.
- **Ruolo proattivo di alcuni siti piacentini come laboratori di sperimentazione**, con iniziative pilota e best practice condivise a livello di gruppo.
- **Adozione crescente di indicatori sociali (sicurezza, formazione, benessere)** oltre alle metriche ambientali, evidenziando un ampliamento della visione ESG.

Punti di debolezza

- **Limitata diffusione di interventi di “green building”**, ostacolati da alti costi e difficoltà tecniche sugli edifici esistenti.
- **Ridotto monitoraggio puntuale degli impatti ambientali** in molte aziende, che si concentrano sui soli consumi energetici di base.
- **Criticità nella disponibilità e stabilità della manodopera**, soprattutto giovane, che impattano sulla continuità operativa e sulla qualità organizzativa.
- **Vincoli legati al modello proprietario degli immobili**, che limitano la capacità dei tenant di intervenire su asset strategici (involucro edilizio, infrastrutture energetiche).
- **Eterogeneità significativa nella maturità ESG tra le imprese**, con molte realtà prive di sistemi strutturati di rendicontazione o certificazioni (ISO 14001, GHG Protocol, GLEC).
- **Barriere economiche rilevanti** (CAPEX elevati e payback lunghi) che rallentano interventi ad alta intensità tecnologica o strutturale.
- **Persistenza di situazioni di conflittualità selettiva** con alcune sigle sindacali di base, con impatti negativi sull'operatività e sulla percezione di stabilità del contesto locale.

Opportunità

- **Ulteriore sviluppo di soluzioni di green warehousing**, in particolare nei macro-ambiti ad oggi meno esplorati (material management, operational practices avanzate).



- **Possibile ampliamento delle politiche di inclusione e welfare interno**, in risposta alla crescente diversità etnica e culturale dei lavoratori.
- **Consolidamento di modelli di governance ESG più avanzati**, attraverso l'adozione di standard internazionali e la digitalizzazione dei sistemi di reporting.
- **Allineamento con nuove politiche nazionali ed europee sulla transizione energetica**, che potrebbe favorire interventi oggi frenati da vincoli infrastrutturali e regolatori.
- **Ruolo di Piacenza come hub sperimentale per la sostenibilità logistica** grazie alla presenza di gruppi multinazionali capaci di sviluppare e scalare soluzioni pilota.
- **Miglioramento del coordinamento tra imprese e istituzioni locali**, con effetti positivi sull'attrattività territoriale

Minacce

- **Rischio di riduzione dei nuovi investimenti logistici**, con una possibile riallocazione verso territori percepiti come più stabili dal punto di vista relazionale (assi A21–A22).
- **Vincoli infrastrutturali e tecnologici**, in particolare legati alla rete elettrica, che limitano la scalabilità di soluzioni energetiche avanzate (accumuli, trigenerazione, elettrificazione spinta).
- **Difficoltà di implementazione di interventi strutturali nei magazzini esistenti**, con rischio di obsolescenza accelerata degli asset immobiliari.
- **Instabilità della manodopera e difficoltà di reperimento di profili adeguati**, che possono compromettere la capacità di implementare processi innovativi o ad alta intensità tecnologica.
- **Competizione crescente tra poli logistici regionali e nazionali**, in un contesto in cui la sostenibilità è un driver sempre più rilevante nelle scelte localizzative dei gruppi multinazionali.
- **Persistenza o riacutizzazione di conflitti industriali**, che possono generare blocchi operativi, aumenti dei costi e deterioramento dell'attrattività territoriale.

5.7 Livello di digitalizzazione ed automazione [a cura di Politecnico di Milano Polo di Piacenza]

Un aspetto interessante che è stato possibile approfondire è quello relativo alle soluzioni in essere relative alla digitalizzazione e automazione dei processi all'interno dei siti logistici piacentini. I risultati delle interviste mostrano che l'implementazione di soluzioni software a supporto del trasporto e del magazzino risulta piuttosto comune e ampiamente diffusa. Nello specifico, come mostrato in Figura 3, il Warehouse Management System (WMS) risulta impiegato da tutte le aziende che hanno dichiarato almeno una soluzione software a supporto dei processi logistici, talvolta come unica dotazione, talvolta in combinazione con altri sistemi come Transportation Management System (TMS) ed Enterprise Resource Planning (ERP), entrambi diffusi fra il 42% degli intervistati.

La **sensoristica per la tracciabilità e l'internet of Things (IoT)** risultano soluzioni meno diffuse (solo nel 17% dei casi), mentre l'implementazione di strumenti di **intelligenza artificiale** e di **analisi predittiva** risultano per la maggior parte dei casi già presenti ma non interamente integrati con le attività logistiche (33%). Solo in pochi casi (6%) tali soluzioni risultano già completamente integrate, evidenziando un potenziale ampio margine di sviluppo futuro di queste soluzioni. Infine, è interessante osservare che l'implementazione di soluzioni IoT risulta essere presente o in valutazione principalmente presso retailers e in misura nettamente minore fra gli operatori logistici.

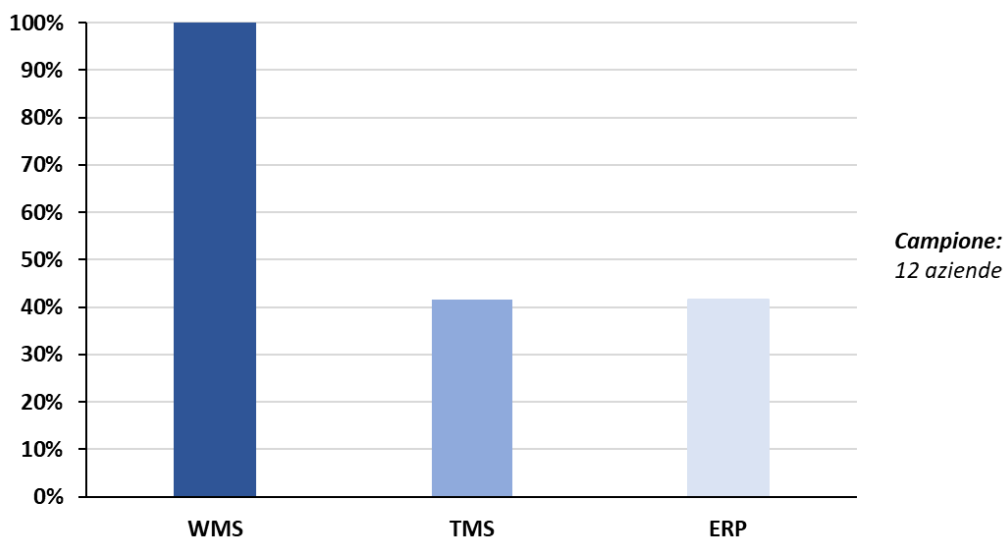


Figura 3. Sistemi software implementati a supporto dei processi logistici



Con riferimento alle soluzioni caratterizzate da **automazione**, lo studio mostra che le aziende ricorrono ancora in larga parte a soluzioni manuali per realizzare le attività di movimentazione, stoccaggio e picking (nel 58% dei casi). Nei casi in cui l'azienda ha scelto di implementare soluzioni automatizzate (42% dei casi) si evidenziano scelte tecnologiche differenti in funzione dei contesti implementativi specifici : ad esempio sorter per la movimentazione dei materiali, sistemi automatizzati per lo stoccaggio di pallet come trasloelevatori (Automated Storage & Retrieval Systems - AS/RS) e multi-shuttle, oppure stazioni di picking automatizzato, sistemi di confezionamento e imballaggio automatizzati (es. pack-size), sistemi automatizzati compatti di stoccaggio basati su robot per le attività di prelievo di cassette/vassoi (picking) ed infine l'utilizzo di droni per la gestione dell'inventario. In particolare, l'automazione appare concentrata in un numero ridotto di immobili e non presenta un unico standard dominante; al contrario, la varietà di soluzioni suggerisce che le scelte dipendono molto dalle caratteristiche dei prodotti gestiti, dalle esigenze di servizio e dai vincoli fisici/operativi ed economici. Infine, un ulteriore aspetto interessante è che l'implementazione di soluzioni automatizzate risulta particolarmente rilevante e presente all'interno dei settori industriale in cui la movimentazione dei materiali è molto spinta (logistica conto terzi) o le condizioni ambientali di lavoro risultano estreme per l'operatore (magazzini a temperatura controllata o refrigerati). La Figura 4 riporta nel dettaglio i livelli di digitalizzazione e automazione presenti all'interno degli immobili piacentini.

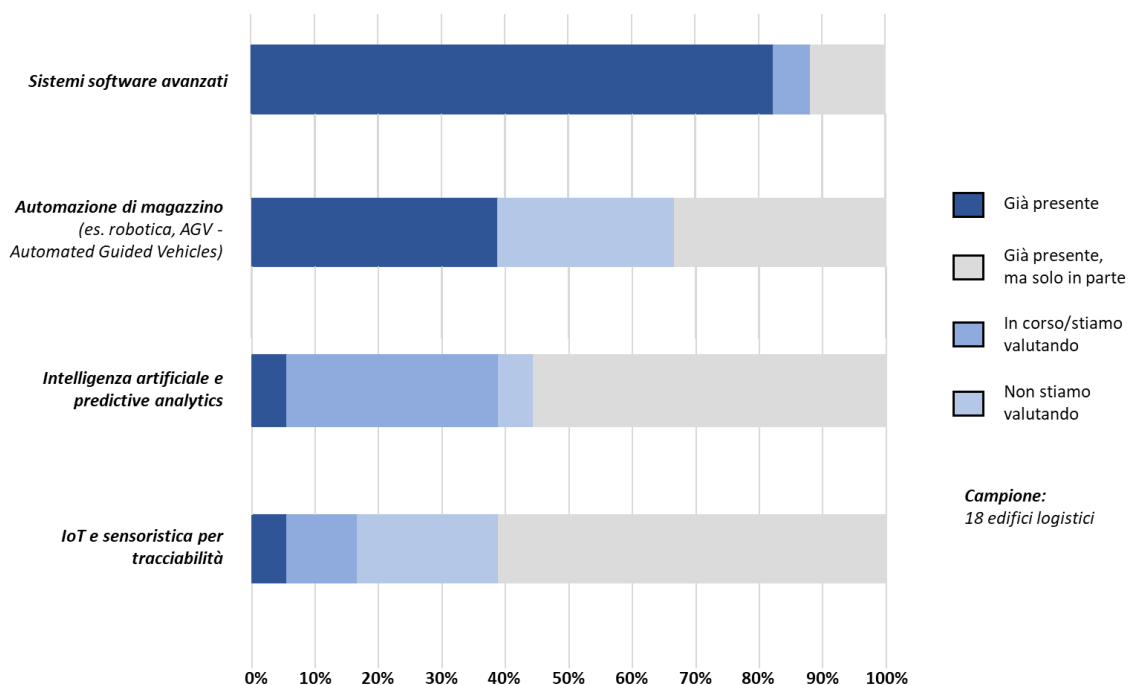


Figura 4. Livello di digitalizzazione ed automazione presente all'interno dei siti piacentini



Le ragioni principali che frenano le aziende nell'implementare soluzioni digitali e di automazione sono eterogenee e, in diversi casi, frutto di una combinazione di più elementi, così come mostrato in Figura 5. Il 27% delle aziende non riscontra alcuna criticità nell'adozione di tali soluzioni, mentre nelle restanti emergono criticità riconducibili a tre macro-ambiti: organizzativo-gestionale, competenze del personale/sicurezza ed economico. In particolare, la voce più ricorrente riguarda la necessità di ripianificazione dei processi (55%) e di adattare le soluzioni digitali/automatizzate alle specificità del prodotto e alla varietà dei flussi (45%), suggerendo che l'implementazione non è percepita come "pronta all'uso", ma richieda configurazioni e integrazioni coerenti con i requisiti operativi specifici, e cambiamenti organizzativi e procedurali, oltre che integrazione tecnologica. Un altro aspetto fondamentale riguarda lo skill mismatch (mancata corrispondenza esistente tra le competenze tecniche del personale) e il reperimento di personale altamente specializzato (27%) che evidenziano l'importanza delle capacità interne ad una azienda nel gestire soluzioni più avanzate. Infine, nel 18% dei casi l'aspetto economico risulta la principale barriera di ingresso per tali soluzioni digitali/automatizzate, mentre nel 9% dei casi le aziende hanno evidenziato la resistenza al cambiamento da parte del personale e la sicurezza (principalmente legata al rischio incendio delle soluzioni automatizzate) come le principali sfide da dover affrontare.

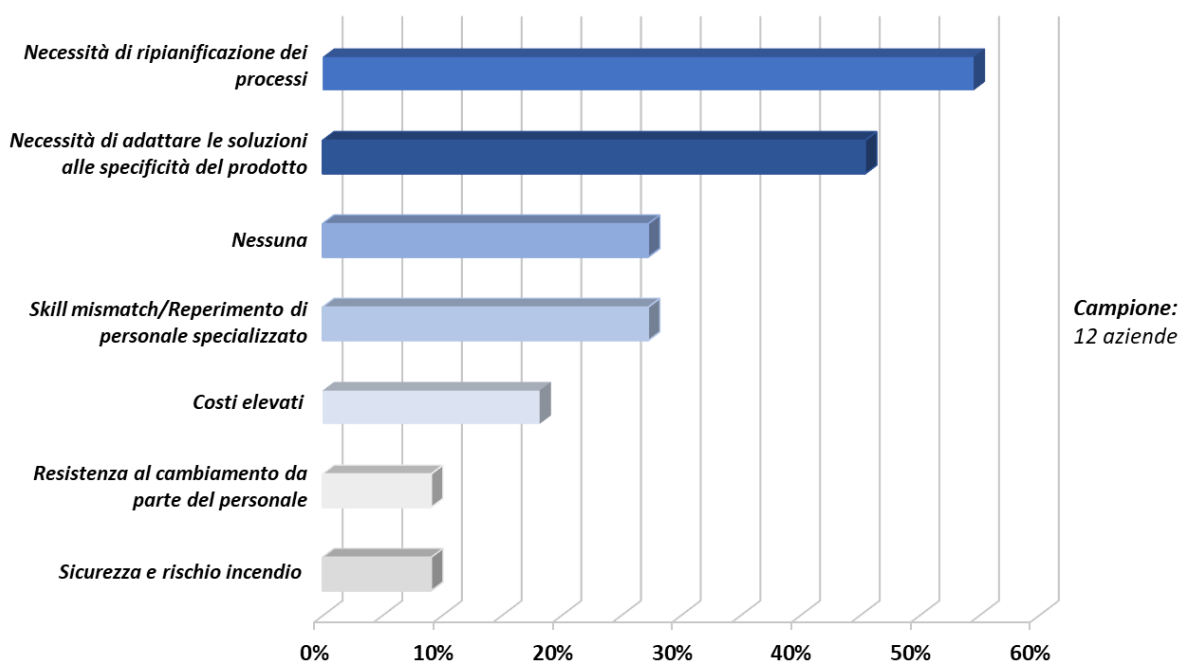


Figura 5. Principali sfide e/o barriere nell'implementazione di soluzioni digitali e automatizzate



6. IDENTIFICAZIONE DELLE ESIGENZE DEL TERRITORIO IN UN'OTTICA MULTISTAKEHOLDER

[a cura di Nomisma e Fondazione ITL]

L'analisi delle esigenze del territorio piacentino in relazione allo sviluppo logistico rivela una complessa rete di interessi e necessità che coinvolgono diversi attori: le amministrazioni locali, gli operatori economici (proprietari e gestori), i lavoratori, le associazioni e la comunità residente.

La stakeholder consultation ha riguardato nell'ambito di diversi incontri sindaci del territorio, associazioni di categoria, associazioni ambientaliste e sindacati.

Nel presente capitolo si riportano:

- una sintesi strategica dei temi emersi in un'ottica multistakeholder
- più in dettaglio, la stakeholder consultation e le analisi SWOT delle evidenze raccolte per ambito tematico (governance, sociale e ambientale).

6.1 Sintesi strategica dei temi emersi in ottica multistakeholder

Il confronto con gli stakeholder del territorio ha evidenziato come lo sviluppo della logistica nel territorio provinciale non possa essere interpretato esclusivamente come fenomeno produttivo o infrastrutturale. Le dinamiche emerse riguardano infatti una pluralità di dimensioni – economiche, territoriali, sociali e ambientali – che richiedono un approccio di governo integrato.

I contributi raccolti convergono su alcune questioni di policy, che possono essere ricondotte a **cinque principali ambiti di intervento**: organizzazione territoriale e uso del suolo; sostenibilità ambientale e infrastrutturale; qualità del lavoro e coesione sociale; assetti economici e trasformazioni del settore; governance e capacità amministrativa.

1. Organizzazione territoriale e governo dell'uso del suolo

Uno dei temi più ricorrenti nel confronto tra stakeholder riguarda la necessità di rafforzare la coerenza territoriale delle politiche di localizzazione degli insediamenti logistici. La crescita del comparto ha generato negli ultimi anni una domanda significativa di spazi produttivi, con conseguenze rilevanti in termini di consumo di suolo e trasformazioni paesaggistiche.



In questo contesto emerge l'esigenza di privilegiare strategie di pianificazione orientate al riuso e alla rigenerazione di aree già urbanizzate, evitando dinamiche di espansione non coordinate. La localizzazione delle piattaforme logistiche richiede infatti una valutazione attenta delle relazioni con il sistema infrastrutturale, con gli insediamenti residenziali e con gli equilibri ambientali locali.

Un ulteriore elemento riguarda la gestione del ciclo di vita degli immobili logistici. Gli stakeholder segnalano l'importanza di introdurre strumenti che garantiscano responsabilità chiare nella fase di dismissione degli edifici e nella successiva riqualificazione delle aree, al fine di prevenire fenomeni di degrado o trasferimento dei costi ambientali alla collettività.

2. Sostenibilità ambientale e sistema della mobilità

Il tema della sostenibilità ambientale emerge con particolare evidenza in relazione ai flussi di traffico generati dagli insediamenti logistici e alla loro interazione con il sistema della mobilità locale.

Gli stakeholder richiamano l'esigenza di rafforzare le politiche di riequilibrio modale, favorendo una maggiore integrazione tra trasporto su gomma e trasporto ferroviario. Il potenziamento delle infrastrutture intermodali e la valorizzazione dei raccordi ferroviari rappresentano, in questa prospettiva, strumenti essenziali per ridurre l'impatto ambientale del settore.

Parallelamente, viene evidenziato il potenziale degli edifici logistici nella transizione energetica. Le grandi superfici di copertura offrono opportunità rilevanti per l'installazione di impianti fotovoltaici e per lo sviluppo di sistemi energetici distribuiti, contribuendo alla riduzione delle emissioni e alla produzione locale di energia rinnovabile.

Un ulteriore ambito di attenzione riguarda la possibilità di rafforzare i sistemi di monitoraggio ambientale, integrando indicatori relativi alla qualità dell'aria con dati sanitari territoriali, al fine di valutare in modo più completo gli effetti cumulativi dei flussi logistici.

3. Lavoro, mobilità quotidiana e condizioni di vita

Le dinamiche del mercato del lavoro rappresentano una dimensione centrale dell'impatto territoriale della logistica. Gli stakeholder evidenziano come l'organizzazione dei turni, spesso distribuiti lungo l'intero arco della giornata, ponga criticità specifiche in relazione alla mobilità casa-lavoro.

La limitata copertura del trasporto pubblico nelle fasce serali e notturne rende più complesso l'accesso ai poli logistici e spinge una quota significativa di lavoratori verso modalità di spostamento individuali. Il rafforzamento dei collegamenti con le principali aree



produttive, insieme alla sicurezza dei percorsi ciclabili e pedonali, rappresenta un ambito di intervento prioritario.

Accanto alla mobilità emerge con forza il tema dell'accessibilità abitativa. In diversi territori la crescita dell'occupazione nel settore logistico si accompagna a una pressione crescente sul mercato degli affitti, con effetti particolarmente rilevanti per i lavoratori a reddito medio-basso. In questo quadro, la disponibilità di soluzioni abitative accessibili assume una rilevanza non solo sociale ma anche economica, in quanto incide sulla stabilità della forza lavoro e sulla sostenibilità complessiva del sistema produttivo locale.

Ulteriori questioni riguardano la qualità delle relazioni industriali e il rispetto dei contratti collettivi lungo le filiere di appalto e subappalto, ambito nel quale gli stakeholder sottolineano l'importanza di mantenere strumenti di coordinamento istituzionale e di monitoraggio.

4. Trasformazioni economiche del settore logistico

L'evoluzione recente del settore logistico evidenzia trasformazioni significative sia sul piano tecnologico sia su quello finanziario.

Da un lato, l'introduzione di sistemi automatizzati e tecnologie digitali sta modificando progressivamente la struttura delle competenze richieste nei magazzini. Accanto alle mansioni operative tradizionali emergono profili professionali con maggiore contenuto tecnico e gestionale, con implicazioni rilevanti per il sistema formativo territoriale.

Dall'altro lato, la crescente presenza di operatori finanziari e fondi immobiliari nella proprietà degli asset logistici introduce nuove dinamiche nel rapporto tra territorio e impresa. In alcuni casi la distanza decisionale dei proprietari rispetto ai contesti locali può rendere più complesso l'allineamento tra strategie economiche e obiettivi di sviluppo territoriale di lungo periodo.

Infine, gli stakeholder richiamano la natura ciclica del settore e la dipendenza da decisioni strategiche assunte su scala globale.

5. Governance territoriale e capacità amministrativa

L'ultima dimensione riguarda gli strumenti di governo del fenomeno logistico. La natura sovracomunale delle dinamiche insediative rende evidente la necessità di rafforzare forme di coordinamento tra livelli istituzionali.



Gli stakeholder segnalano l'utilità di sedi stabili di confronto a scala provinciale o metropolitana, finalizzate alla condivisione di dati, alla definizione di criteri comuni per le compensazioni territoriali e alla costruzione di indirizzi di sviluppo coerenti.

In questo quadro assume particolare rilievo il tema della capacità amministrativa dei comuni, soprattutto di quelli di dimensioni minori, che possono incontrare difficoltà nella gestione di processi autorizzativi complessi. Il rafforzamento di strumenti di supporto tecnico e di assistenza istituzionale rappresenta quindi una condizione importante per garantire maggiore equilibrio nei rapporti tra amministrazioni locali e operatori economici.

Parallelamente, emerge l'esigenza di migliorare la trasparenza e la tracciabilità dei processi decisionali, in particolare per quanto riguarda la definizione e l'attuazione delle compensazioni ambientali e territoriali.

6.2 Stakeholder consultation e analisi SWOT delle evidenze raccolte per tipologia di interlocutore e ambito tematico

6.2.1 Fase di ascolto: Sindaci del territorio

La fase di ascolto degli stakeholder ha necessariamente coinvolto i sindaci e assessori dei principali comuni coinvolti dal fenomeno logistico:

- Castel San Giovanni, Fiorenzuola e Monticelli d'Ongina (5/11/2025)
- Piacenza (17/11/2025)
- Caorso e Cortemaggiore (27/11/2025)

Le necessità principali emerse si articolano su quattro pilastri fondamentali:

1. Governance e Gestione dei Flussi: il coinvolgimento di amministrazioni locali e operatori logistici del territorio

L'esigenza prioritaria per il territorio è il passaggio da una gestione frammentata a una governance integrata.

- Modello "Parco Chiuso": esiste una forte richiesta per la creazione di aree logistiche delimitate, dotate di varchi elettronici per monitorare i flussi di traffico ed evitare che i mezzi pesanti attraversino le frazioni o i centri abitati.
- Responsabilità condivisa pubblico-privata: i comuni chiedono che i grandi player (specialmente i fondi d'investimento internazionali) non si limitino a versare oneri di urbanizzazione, ma assumano un ruolo di "responsabile di condominio" per gestire le



problematiche comuni del polo (manutenzioni, sicurezza, decoro).

2. Emergenza abitativa: inclusione dei lavoratori nella comunità

Questa è identificata come la sfida sociale più critica. Lo sviluppo logistico ha attirato migliaia di lavoratori senza un'adeguata pianificazione residenziale.

- **Social Housing e Foresterie:** le amministrazioni locali sottolineano una carenza drammatica di alloggi a prezzi accessibili. L'esigenza è duplice: alloggi strutturati per chi si stabilisce con la famiglia e soluzioni temporanee (foresterie o minialloggi) per gestire i picchi stagionali di lavoro (es. il periodo prenatalizio per Amazon).
- **Integrazione sociale:** è necessaria un'offerta di servizi che includa l'alfabetizzazione linguistica e il supporto sociale, dato che gran parte della manodopera è straniera e risiede nei comuni limitrofi ai poli.

3. Mobilità Sostenibile e Infrastrutture

Il territorio soffre la pressione del traffico su gomma, rendendo necessarie misure di mitigazione dirette.

- **Bypass e Tangenziali:** è vitale completare opere come la tangenziale di Cortemaggiore o nuovi svincoli a Fiorenzuola per allontanare lo smog e il rumore dai residenti.
- **Mobilità dei Lavoratori:** vi è una discrepanza tra gli orari del trasporto pubblico e i turni della logistica. L'esigenza è lo sviluppo di piste ciclabili sicure che colleghino le stazioni ferroviarie ai magazzini e il potenziamento di navette aziendali condivise tra più imprese.
- **Servizi per l'Autotrasporto:** la mancanza di parcheggi attrezzati genera degrado. Gli autisti necessitano di aree di sosta con servizi igienici, docce e zone ristoro, per evitare criticità relative alla sosta non autorizzata e prolungata lungo le strade provinciali.

4. Welfare e Qualità del Lavoro

In un'ottica di responsabilità sociale d'impresa (ESG), le esigenze si spostano verso il benessere interno.

- **Servizi in Loco:** si registra una richiesta per la creazione di mense interaziendali, asili nido o spazi polifunzionali all'interno dei poli, per migliorare la qualità del tempo dei lavoratori.
- **Stabilità e Sicurezza:** oltre alla sicurezza fisica (automazione dei magazzini per ridurre incidenti), gli stakeholder territoriali premono per contratti che garantiscano stabilità occupazionale, contrastando l'eccessiva precarietà che ricade poi sui servizi sociali comunali.

In sintesi, il territorio non chiede più solo compensazioni economiche "una tantum", ma una partnership di lungo periodo in cui i player logistici partecipino attivamente alla risoluzione



delle criticità abitative e viabilistiche che essi stessi contribuiscono a generare.

ANALISI SWOT – ASCOLTO SINDACI DEL TERRITORIO

Punti di forza

- **Modelli di governance innovativi:** L'adozione del modello "responsabile di condominio" a Castel San Giovanni e la proposta del "super condominio" a Piacenza permettono una gestione collegiale delle aree comuni, della sicurezza e delle manutenzioni.
- **Capacità di pianificazione urbanistica:** Il nuovo Piano Urbanistico Generale (PUG) introduce limiti chiari al consumo di suolo (3%) e impone la rigenerazione tramite depavimentazione, costringendo gli operatori a soluzioni verticali e automatizzate.
- **Solidità delle infrastrutture strategiche:** La presenza di raccordi ferroviari interni e la vicinanza ai principali nodi autostradali rendono il polo piacentino un asset di valore nazionale.
- **Risorse economiche da compensazioni:** La logistica genera oneri e compensazioni "extra comparto" significative (milioni di euro) che la PA utilizza per finanziare opere pubbliche, ristrutturazioni e servizi sociali che altrimenti non troverebbero copertura.
- **Approccio Multistakeholder:** La collaborazione strutturata con Politecnico, Università Cattolica, Nomisma e ITL garantisce una base scientifica e conoscitiva per le scelte politiche

Punti di debolezza

- **Frammentazione e "Terra di nessuno":** Esistono ancora aree interne ai poli logistici prive di una governance efficace, che generano degrado e mancanza di controllo sui servizi comuni.
- **Sottostima storica degli impatti sociali:** In passato la PA ha concentrato l'attenzione sugli aspetti ambientali e urbanistici, sottovalutando i costi sociali e la domanda di welfare generata dai lavoratori.
- **Difficoltà di coordinamento operativo:** Sono state rilevate sovrapposizioni nelle indagini e nelle interviste alle aziende, creando confusione tra i player privati.
- **Eredità di pianificazioni passate:** La PA deve gestire insediamenti nati con vecchie regole (es. Roncaglia o Caorso) che pesano sui centri abitati senza possibilità di interventi retroattivi facili.
- **Dipendenza finanziaria:** I bilanci comunali sono ormai strettamente legati agli incassi della logistica, rendendo i comuni vulnerabili alle fluttuazioni del settore.



Opportunità

- **Transizione verso l'intermodalità:** La possibilità di spostare il 20% del traffico merci dalla gomma al ferro attraverso il potenziamento dei raccordi e lo sviluppo della stazione merci bifronte, nel caso del polo di Castel San Giovanni.
- **Responsabilità sociale d'impresa (ESG):** Ingaggiare i grandi fondi d'investimento e i gestori (es. Prologis, Bertola) per co-finanziare soluzioni abitative (social housing), nidi e corsi di formazione linguistica.
- **Modello "Parco Chiuso":** Implementare varchi elettronici per monitorare i flussi di traffico pesante, obbligando i mezzi a percorsi autostradali e liberando le frazioni dallo smog.
- **Digitalizzazione e trasparenza:** L'uso di questionari anonimi e coordinati per mappare i reali bisogni dei lavoratori e migliorare l'accesso ai servizi tramite sportelli informativi dedicati nei poli.
- **Sostenibilità energetica:** Trasformare le coperture dei magazzini in hub fotovoltaici (fino a 20 MW) per fornire energia anche alle comunità locali.

Minacce

- **Emergenza abitativa e tensioni sul mercato:** La carenza di alloggi a canone calmierato e la pressione dei lavoratori stagionali sui piccoli centri possono generare fenomeni di marginalità e degrado (persone che dormono nei parchi).
- **Erosione del tessuto sociale:** Il rischio di creazione di "ghetti" o gruppi chiusi che non si integrano con la popolazione residente, alimentando l'ostilità dei cittadini verso la logistica.
- **Impatto viabilistico insostenibile:** Se non completate tempestivamente, le tangenziali di bypass (es. Castel San Giovanni, Cortemaggiore) rischiano di far collassare la viabilità locale sotto il peso dei mezzi pesanti.
- **Precarietà lavorativa e welfare:** I contratti brevi e i picchi di lavoro (Black Friday, Natale) scaricano sul sistema dei servizi sociali comunali costi di gestione elevatissimi.
- **Concorrenza tra territori:** Il rischio che le aziende si spostino verso comuni con regole meno stringenti se la PA piacentina impone oneri di compensazione ritenuti eccessivi.

Inoltre, adottando una visione verticale per territorio, si riportano di seguito le evidenze principali emerse rispetto ai singoli poli/nodi logistici:

- **Polo logistico di Piacenza (Le Mose)**



Il polo logistico di Piacenza si configura come un'area in fase di profonda transizione verso un modello di "parco chiuso", mirato a superare l'attuale frammentazione della gestione attraverso un sistema di governance unitaria ("super condominio") e ingressi controllati.

Le sfide prioritarie comprendono l'ottimizzazione degli insediamenti esistenti e lo sviluppo verticale automatizzato, al fine di rispettare i nuovi limiti regionali al consumo di suolo previsti dalla Legge Regionale 17/2014 e recepite dal PUG locale.

Risulta essenziale il potenziamento dell'intermodalità ferro-gomma tramite il protocollo per il nuovo "polo del ferro", parallelamente a una decisa assunzione di corresponsabilità da parte dei player privati nella gestione dell'emergenza abitativa e del welfare aziendale per i lavoratori stagionali.

Il ruolo dell'amministrazione è qui volto a utilizzare i nuovi accordi operativi come leva per imporre standard di sostenibilità e servizi obbligatori per operatori e autotrasportatori.

- **Polo logistico di Castel San Giovanni**

Il polo logistico di Castel San Giovanni si qualifica come un insediamento di rilievo strategico nazionale con una superficie coperta che supera il milione di metri quadrati e una forza lavoro che raggiunge i 7.000 addetti nei periodi di picco.

La gestione dell'area ha consolidato un modello di governance basato sulla figura del "responsabile di condominio", volta a garantire che le società operative e i fondi d'investimento internazionali proprietari degli immobili si facciano carico collettivamente delle manutenzioni, della sicurezza e dell'illuminazione delle aree comuni.

Sotto il profilo infrastrutturale, il territorio persegue una transizione verso la sostenibilità attraverso il potenziamento del raccordo ferroviario interno, finalizzato a spostare il 20% del traffico merci dalla gomma al ferro, e lo sviluppo di mobilità dolce, come il sottopasso ciclopedonale sulla Strada Provinciale 412 che collega in sicurezza la stazione ferroviaria al polo.

Sul piano sociale, l'impatto della logistica è profondo: con una manodopera composta per circa il 50% da stranieri, il territorio affronta una pressione abitativa critica a cui l'amministrazione sta cercando di dare risposta tramite progetti di welfare come la "stazione di posta" (per servizi di accoglienza e supporto legale) e la negoziazione di compensazioni elevate destinate a opere di pubblica utilità, tra cui il superamento delle barriere architettoniche (attraverso il Piano per l'Eliminazione delle Barriere Architettoniche - PEBA), il potenziamento di navette aziendali gratuite e la pianificazione di tangenziali di bypass per allontanare il traffico pesante dal centro abitato.



Il ruolo delle amministrazioni pubbliche risulta determinante nel garantire che lo sviluppo economico già in atto sia accompagnato da politiche di lungo periodo in grado di rispondere alle trasformazioni demografiche, sociali e infrastrutturali generate dal polo.

- **Polo logistico di Fiorenzuola d'Arda**

Il polo di Fiorenzuola d'Arda attraversa una stagione di significativa espansione territoriale e tecnologica, caratterizzata dall'adozione di magazzini verticali ad alta automazione per minimizzare l'impronta a terra degli edifici.

Le esigenze del territorio si concentrano sulla mitigazione dell'impatto ambientale, attraverso massicci piani di riforestazione (come, ad esempio, quanto fatto nel polo "Barabasca-Careco"), e sulla risoluzione di criticità idrauliche e viabilistiche legate allo svincolo autostradale.

Sul piano sociale, l'incremento occupazionale previsto richiede un rafforzamento delle politiche di integrazione per la numerosa manodopera straniera e l'implementazione di servizi di supporto logistico agli autisti, come parcheggi attrezzati, per prevenire fenomeni di degrado nelle aree comuni.

Lo sviluppo produttivo può rappresentare una risorsa per il welfare locale, incentivando la sensibilità delle aziende verso le istanze della comunità residente.

- **Nodi di Caorso e Cortemaggiore**

I territori di Caorso e Cortemaggiore, pur ospitando insediamenti logistici meno estesi rispetto ai poli principali, agiscono come nodi critici di interconnessione, subendo pesanti esternalità negative derivanti dai flussi di traffico pesante dei comparti limitrofi.

L'esigenza prioritaria riguarda il completamento di infrastrutture viabilistiche di bypass (tangenziali) e l'installazione di varchi elettronici per dirottare i mezzi pesanti verso percorsi autostradali, preservando l'integrità dei centri storici e la sicurezza dei residenti.

In quest'ottica, assume un valore strategico la cooperazione intercomunale basata su accordi territoriali che consentano di ridistribuire gli oneri di urbanizzazione per finanziare opere pubbliche di area vasta.

La sfida futura per queste amministrazioni è gestire la pressione sugli affitti e la domanda di servizi sociali generata da lavoratori che, pur operando in altri poli, risiedono in questi comuni di cintura.



6.2.2 Fase di ascolto: Organizzazioni sindacali

Il 31 luglio 2025 ha avuto luogo un confronto con le organizzazioni sindacali confederali e di categoria (CGIL, CISL, UIL e UGL) per approfondire diversi aspetti relativi al funzionamento del sistema logistico piacentino e alle condizioni di lavoro nei poli presenti sul territorio. In particolare, a riprova della centralità di un approccio ampio e di una pluralità di punti di vista, i rappresentanti sindacali hanno sottolineato l'importanza di analizzare il settore della logistica non solo sotto il profilo occupazionale ma anche in relazione a temi quali il consumo di suolo, le dotazioni infrastrutturali e la sostenibilità territoriale.

Nel corso del confronto è stato inoltre evidenziato come il comparto della logistica rientri contrattualmente nell'ambito del commercio e presenti una distinzione tra personale viaggiante e non viaggiante, pur con funzioni spesso riconducibili, sotto diversi profili, alla movimentazione delle merci. I rappresentanti sindacali hanno evidenziato la presenza ancora diffusa di esternalizzazioni e la forte articolazione delle configurazioni societarie presenti sul territorio e delle modalità di reclutamento della forza lavoro, elementi che contribuiscono a rendere il sistema particolarmente dinamico e complesso.

Tra le principali criticità segnalate emergono il permanere di aree di lavoro irregolare o sommerso e alcune carenze nelle dotazioni di servizi e infrastrutture a supporto delle attività logistiche e dei lavoratori. In particolare, è stata evidenziata la mancanza di spazi adeguatamente attrezzati per la sosta dei mezzi pesanti e dei corrieri durante i periodi di fermo, con conseguenti difficoltà per gli autisti non residenti nelle vicinanze dei poli logistici. Analogamente, è stata segnalata l'insufficienza di servizi di trasporto pubblico dedicati o di collegamenti adeguati – quali navette aziendali, piste ciclabili o corse dedicate del trasporto pubblico locale – per consentire ai lavoratori di raggiungere le sedi di lavoro, spesso collocate in aree periferiche e caratterizzate da orari di attività anche notturni. Più in generale, è stata richiamata la limitata disponibilità di servizi di welfare e dotazioni di supporto (ad esempio mense o servizi per l'infanzia), a fronte di una presenza significativa di addetti che operano non solo nei poli logistici ma anche in imprese collocate nelle aree limitrofe, contribuendo ad accrescere la domanda di servizi territoriali.

ANALISI SWOT – ASCOLTO SINDACATI

Punti di forza

- Presenza di un sistema logistico consolidato e strutturato, con un numero significativo di imprese e addetti.
- Ruolo attivo delle organizzazioni sindacali nel presidio delle condizioni di lavoro e nel monitoraggio delle dinamiche del settore.



- Consapevolezza diffusa tra le parti sociali rispetto ai temi della sostenibilità territoriale, del consumo di suolo e delle ricadute del settore sul contesto locale.

Punti di debolezza

- Presenza di fenomeni di lavoro irregolare o sommerso in alcune aree del comparto.
- Elevata frammentazione delle compagini societarie e ampia diffusione di esternalizzazioni e sistemi di appalto, che rendono più complessa la gestione delle relazioni di lavoro.
- Carenza di servizi e infrastrutture a supporto dei lavoratori e degli autotrasportatori (spazi attrezzati per la sosta dei mezzi pesanti, servizi igienici, aree di ristoro).
- Insufficiente offerta di trasporto pubblico e di collegamenti dedicati verso i poli logistici, spesso situati in aree periferiche e caratterizzati da orari di lavoro anche notturni.
- Limitata disponibilità di servizi di welfare e dotazioni di supporto (mense, servizi per l'infanzia, ecc.) nelle aree produttive.

Opportunità

- Rafforzamento del coordinamento tra istituzioni, imprese e parti sociali per affrontare congiuntamente le criticità del settore.
- Miglioramento delle dotazioni infrastrutturali e dei servizi territoriali a supporto dei poli logistici (aree di sosta attrezzate, mobilità dedicata per i lavoratori, servizi di prossimità).
- Sviluppo di strumenti di monitoraggio e conoscenza del comparto, anche attraverso indagini dirette sui lavoratori e il coinvolgimento delle organizzazioni sindacali nella diffusione delle rilevazioni.
- Promozione di politiche territoriali orientate alla sostenibilità ambientale e sociale delle attività logistiche.

Minacce

- Persistenza di fenomeni di irregolarità nel lavoro che possono compromettere la qualità dell'occupazione e la sostenibilità del sistema.
- Pressione crescente sui servizi territoriali nelle aree interessate dai poli logistici, anche per la presenza di altre imprese con elevata intensità occupazionale nelle zone limitrofe.
- Possibile aggravamento delle criticità legate alla mobilità dei lavoratori e degli autotrasportatori in assenza di interventi infrastrutturali e organizzativi adeguati.
- Rischio di deterioramento delle condizioni di lavoro e della qualità della vita dei lavoratori in assenza di un rafforzamento delle dotazioni di servizio e delle politiche territoriali di supporto al settore.



6.2.3 Fase di ascolto Multi-stakeholder

Il 16 gennaio 2026, presso la sede della Provincia di Piacenza, ha avuto luogo un tavolo multistakeholder a cui hanno partecipato i seguenti soggetti:

- Associazioni di categoria: Confindustria, Confapi, CNA, Legacoop Emilia-Ovest, Confcooperative
- Comitati ambiente: Legambiente, Comitato Barabasca-Careco, Comitato ambiente e salute Caorso
- Organizzazioni sindacali: CGIL, CISL, UIL, UGL
- Diocesi: Caritas Diocesana Piacenza-Bobbio, Parrocchia di Fiorenzuola, Parrocchia di Castel San Giovanni

L'ascolto degli stakeholder ha restituito un quadro articolato del ruolo assunto dal comparto logistico all'interno dell'economia territoriale e delle principali criticità associate alla sua evoluzione negli ultimi anni.

Nel corso del confronto è emersa in particolare la necessità di leggere il fenomeno logistico non esclusivamente come dinamica economico-produttiva, ma come sistema territoriale complesso, nel quale interagiscono tre dimensioni principali:

- la **dimensione istituzionale**, relativa alla pianificazione territoriale e alla definizione di strumenti di coordinamento tra livelli amministrativi;
- la **dimensione sociale**, con riferimento alle condizioni del lavoro, alla domanda abitativa, alla mobilità quotidiana e alla pressione sui servizi locali;
- la **dimensione ambientale**, legata agli effetti cumulativi dei flussi di traffico, al consumo di suolo e alle emissioni associate alle attività di movimentazione e trasporto.

Una caratteristica ricorrente richiamata dagli stakeholder riguarda il fatto che gli effetti generati dal sistema logistico tendono a distribuirsi lungo l'intero territorio provinciale – in termini di traffico, mercato abitativo, domanda di servizi e qualità ambientale – mentre le decisioni economiche e immobiliari che determinano l'insediamento dei poli risultano spesso riconducibili a soggetti operanti su scale sovralocali, quali fondi di investimento, operatori multinazionali o grandi piattaforme di distribuzione.

In questo contesto, diversi interlocutori hanno evidenziato l'esigenza di rafforzare il ruolo di coordinamento dell'Amministrazione provinciale, sia come sede di integrazione delle informazioni territoriali sia come livello istituzionale idoneo a promuovere criteri omogenei nella gestione delle procedure urbanistiche, nella definizione delle compensazioni e nella raccolta sistematica di dati sugli impatti economici, sociali e ambientali del comparto.



A partire dalle evidenze emerse dalla discussione, sono state svolte tre analisi SWOT, di seguito riportate, con riferimento rispettivamente:

1. **al tema della governance**
2. **al tema sociale**
3. **al tema ambientale.**

SWOT Analysis – dimensione della Governance

Temi discussi: pianificazione territoriale, asimmetria negoziale delle amministrazioni, sistemi informativi e coordinamento istituzionale.

• **Punti di forza [tema: governance]**

Un primo elemento di forza individuato nel corso del confronto riguarda la presenza, sul territorio provinciale, di alcune sedi di interlocuzione già consolidate tra istituzioni, imprese e rappresentanze dei lavoratori.

In particolare, gli stakeholder hanno richiamato l'esperienza dei protocolli sottoscritti presso la Prefettura e il ruolo svolto negli anni dalle relazioni industriali territoriali, che hanno contribuito a definire prassi di confronto su temi quali legalità del lavoro, sicurezza e gestione degli appalti.

All'interno di questo quadro, è stata segnalata la disponibilità di diversi soggetti istituzionali a riattivare un Tavolo provinciale della logistica, inteso come sede stabile di coordinamento tra amministrazioni, parti sociali e associazioni di rappresentanza.

Un secondo elemento di forza riguarda la disponibilità di alcune basi conoscitive già avviate sul fenomeno logistico. Negli ultimi anni sono state infatti realizzate diverse iniziative di raccolta dati – indagini sociali, rilevazioni territoriali e analisi di settore – che costituiscono un primo patrimonio informativo utile a orientare le scelte di pianificazione.

Sebbene tali informazioni presentino ancora limiti di omogeneità e copertura territoriale, esse rappresentano un punto di partenza per l'avvio di un sistema di monitoraggio più strutturato, basato su indicatori comparabili e aggiornamenti periodici.

Infine, dal confronto tra stakeholder è emersa una consapevolezza diffusa circa il ruolo strategico che il comparto logistico ha assunto per l'economia provinciale. Il riconoscimento di questa specializzazione territoriale rappresenta un presupposto importante per l'elaborazione di politiche pubbliche orientate non alla semplice limitazione del fenomeno, ma alla sua gestione entro cornici regolative più coerenti con gli obiettivi di sostenibilità

economica, sociale e ambientale.

- **Punti di debolezza** [tema: governance]

La criticità maggiormente richiamata dagli stakeholder riguarda la frammentazione delle scelte di pianificazione territoriale che ha caratterizzato lo sviluppo logistico in alcuni periodi.

Secondo diversi interlocutori, l'espansione del comparto si è realizzata in parte attraverso decisioni assunte a scala comunale, in assenza di un quadro di indirizzo sovracomunale capace di coordinare localizzazioni, standard urbanistici e infrastrutture di supporto.

Questa situazione ha determinato differenze significative tra amministrazioni in termini di capacità tecnica e negoziale, con effetti che si riflettono sia sulla localizzazione degli insediamenti sia sulla definizione delle convenzioni urbanistiche e delle opere compensative.

In particolare, gli stakeholder hanno segnalato tre conseguenze principali:

- localizzazioni non sempre coerenti con l'assetto della rete infrastrutturale provinciale;
- condizioni negoziali e compensazioni eterogenee tra territori;
- maggiore esposizione a conflitti locali e contenziosi amministrativi.

Un secondo elemento di debolezza riguarda la crescente presenza di proprietà immobiliari riconducibili a fondi di investimento o operatori internazionali, con sedi decisionali esterne al territorio provinciale. Questa configurazione proprietaria tende a rendere più complessa l'interlocuzione istituzionale e può ridurre la stabilità delle strategie di investimento nel medio periodo.

Infine, la governance territoriale risulta limitata dalla assenza di un sistema organico di indicatori e basi dati condivise. In mancanza di informazioni omogenee su occupazione, produttività, traffico generato e impatti ambientali, diventa più difficile per le amministrazioni pubbliche valutare in modo comparabile gli effetti degli insediamenti logistici e monitorare nel tempo l'efficacia delle misure adottate

- **Opportunità** [tema: governance]

Nel corso del confronto tra stakeholder è stata più volte richiamata l'opportunità di riattivare il Tavolo provinciale della logistica quale sede stabile di coordinamento tra istituzioni, parti sociali, associazioni di categoria e rappresentanze della società civile.

Secondo diversi interlocutori, la riattivazione di questo strumento potrebbe rappresentare un elemento di discontinuità rispetto alle modalità con cui il comparto si è sviluppato nelle fasi precedenti, caratterizzate da una prevalenza di decisioni assunte su scala comunale e da un limitato coordinamento tra amministrazioni.

In particolare, il Tavolo potrebbe contribuire alla costruzione di strumenti condivisi per la valutazione e la gestione degli insediamenti logistici, favorendo una maggiore coerenza tra le decisioni assunte nei diversi territori.



Tra i possibili ambiti di attività sono emersi:

- la definizione di un sistema di indicatori territoriali condivisi, utile a valutare in modo comparabile gli impatti economici, sociali e ambientali dei nuovi insediamenti logistici;
- l’elaborazione di criteri comuni per le convenzioni urbanistiche e le compensazioni territoriali, al fine di garantire maggiore trasparenza e omogeneità nei rapporti tra amministrazioni pubbliche e operatori economici;
- il rafforzamento del supporto tecnico ai comuni con minori risorse amministrative, attraverso forme di assistenza nelle istruttorie relative a nuovi insediamenti e nella gestione dei processi negoziali con gli operatori.

Un secondo ambito di opportunità riguarda la possibilità di riorientare la gestione delle compensazioni verso un approccio maggiormente orientato ai risultati. Nel confronto tra stakeholder è stato infatti evidenziato come, in diversi casi, le opere compensative siano state interpretate prevalentemente come interventi infrastrutturali funzionali all’insediamento logistico, senza una chiara definizione degli obiettivi di mitigazione ambientale o sociale.

L’introduzione di criteri più strutturati – basati su standard minimi, sistemi di monitoraggio e verifiche periodiche – potrebbe contribuire a migliorare l’efficacia di tali strumenti e a rafforzare la legittimazione pubblica dei processi autorizzativi.

Un ulteriore ambito di possibile sviluppo riguarda l’introduzione sistematica, nelle convenzioni urbanistiche e negli strumenti di pianificazione, di dispositivi relativi al fine vita degli insediamenti logistici. La previsione di obblighi chiari in materia di demolizione, bonifica e riuso degli immobili in caso di dismissione consentirebbe di ridurre il rischio di trasferimento al settore pubblico dei costi associati alla gestione di siti abbandonati.

Infine, l’integrazione delle diverse fonti informative disponibili presso enti territoriali, agenzie ambientali e sistema sanitario rappresenterebbe un’opportunità rilevante per la costruzione di un sistema informativo territoriale dedicato al comparto logistico, utile sia per orientare le politiche pubbliche sia per migliorare la trasparenza nei confronti della cittadinanza.

- **Minacce** [tema: governance]

Tra i principali fattori di rischio individuati nella dimensione della governance emerge innanzitutto il tema dell’incertezza procedurale, connessa ai disallineamenti tra diversi livelli di pianificazione territoriale e al ricorso, in alcune fasi precedenti, a procedure autorizzative in deroga.

Secondo diversi interlocutori, questa situazione può generare effetti negativi sia sul piano amministrativo sia su quello economico. Da un lato, l’assenza di criteri uniformi può



aumentare il rischio di contenziosi e rallentamenti nei processi autorizzativi; dall'altro, può alimentare percezioni di disparità tra territori e rendere più complessa la costruzione di consenso attorno alle scelte di sviluppo.

Un secondo elemento di rischio riguarda la crescente presenza di proprietà immobiliari e operatori con radicamento limitato sul territorio, spesso riconducibili a fondi di investimento o grandi gruppi multinazionali. In tali contesti, le decisioni relative alla gestione degli asset logistici possono essere influenzate da logiche finanziarie esterne al territorio provinciale e soggette a rapide variazioni.

In assenza di strumenti regolativi adeguati, questa volatilità può tradursi in maggiore instabilità per le amministrazioni locali, esposte a possibili cambiamenti nelle strategie degli operatori.

SWOT Analysis – dimensione Sociale

Temi discussi: lavoro, condizioni abitative, mobilità casa-lavoro, servizi territoriali, formazione e capitale umano.

- **Punti di forza [tema: sociale]**

Nel corso della consultazione è stato rilevato come, rispetto ad anni caratterizzati da maggiore conflittualità, il sistema delle relazioni industriali nel comparto logistico abbia registrato alcuni segnali di consolidamento.

In diversi contesti territoriali è stata segnalata un'ormai ampia diffusione dell'applicazione dei contratti collettivi e una progressiva normalizzazione del confronto tra imprese, organizzazioni sindacali e istituzioni. Tale evoluzione è stata favorita anche dalla sottoscrizione di protocolli territoriali in materia di legalità del lavoro e sicurezza.

Un secondo elemento positivo riguarda la presenza, sul territorio provinciale, di un sistema formativo specializzato nel settore logistico, costituito da istituti tecnici, percorsi ITS e collaborazioni tra sistema educativo e imprese. Questo è considerato un fattore rilevante in relazione ai processi di trasformazione tecnologica del settore, sempre più caratterizzato da sistemi di automazione, digitalizzazione delle catene logistiche e crescente domanda di profili professionali qualificati.

Infine, alcuni stakeholder hanno richiamato l'importanza delle attività di analisi e ascolto già avviate negli ultimi anni sul piano sociale, tra cui indagini territoriali e rilevazioni dirette presso i lavoratori. La disponibilità di queste informazioni costituisce una base utile per



orientare politiche pubbliche fondate su dati empirici e non esclusivamente su percezioni o rappresentazioni parziali del fenomeno.

- **Punti di debolezza** [tema: sociale]

La criticità sociale più frequentemente richiamata riguarda la pressione sul mercato abitativo generata dalla crescita della domanda associata al comparto logistico.

In presenza di un'offerta abitativa limitata e di canoni di locazione relativamente elevati, diversi stakeholder hanno segnalato difficoltà di accesso all'abitazione per una parte dei lavoratori impiegati nel settore, in particolare nei casi di contratti temporanei o redditi più bassi.

In alcuni contesti sono stati riportati fenomeni di sovraffollamento abitativo e soluzioni informali di subaffitto, che possono determinare condizioni di precarietà abitativa e generare effetti indiretti sul sistema dei servizi locali.

Un secondo elemento di debolezza riguarda la mobilità casa-lavoro. Il sistema di trasporto pubblico locale non sempre risulta compatibile con l'organizzazione dei turni di lavoro tipica delle attività logistiche, in particolare nelle fasce serali e notturne. Questa situazione spinge una parte dei lavoratori verso modalità di spostamento individuale lungo percorsi non sempre adeguatamente infrastrutturati.

Infine, diversi stakeholder hanno evidenziato l'importanza di interventi mirati sul fronte della mobilità e della sicurezza dei percorsi casa-lavoro, attraverso il miglioramento dei collegamenti con i poli logistici, l'adeguamento dell'illuminazione pubblica e lo sviluppo di infrastrutture ciclabili sicure.

Ulteriori criticità riguardano la carenza di servizi di supporto per autisti e lavoratori nei poli logistici e lungo le principali direttrici di traffico.

- **Opportunità** [tema: sociale]

Nel confronto tra stakeholder sono state individuate diverse opportunità per rafforzare la sostenibilità sociale del comparto logistico.

Un primo ambito riguarda lo sviluppo di forme di collaborazione tra istituzioni pubbliche, imprese e soggetti del terzo settore per affrontare le criticità legate all'abitare e all'integrazione sociale dei lavoratori.

In particolare, alcuni interlocutori hanno richiamato il possibile contributo di reti sociali già radicate sul territorio – come associazioni, parrocchie e organizzazioni di volontariato – nella sperimentazione di soluzioni abitative temporanee o di servizi di accompagnamento all'autonomia.



Un secondo ambito riguarda il rafforzamento di strumenti di welfare aziendale e territoriale. In questa prospettiva, alcune delle criticità associate al comparto potrebbero essere affrontate attraverso strumenti condivisi tra imprese e rappresentanze dei lavoratori.

La presenza di un sistema formativo specializzato rappresenta inoltre un'opportunità per accompagnare i processi di trasformazione tecnologica del settore attraverso programmi di formazione continua e riqualificazione professionale, favorendo la transizione verso mansioni a maggiore contenuto tecnico.

- **Minacce** [tema: sociale]

Tra i fattori di rischio individuati nella dimensione sociale emerge il possibile progressivo deterioramento del rapporto tra sviluppo del comparto logistico e coesione delle comunità locali, qualora le criticità legate all'abitare, ai servizi e alla mobilità non trovino risposte adeguate.

In assenza di politiche territoriali coordinate, la pressione esercitata sul mercato abitativo e sui servizi pubblici potrebbe alimentare percezioni negative e tensioni tra popolazione residente e nuovi lavoratori.

Un secondo elemento di rischio riguarda la ciclicità del settore logistico e la possibilità di riorganizzazioni aziendali o contrazioni della domanda, con conseguenti effetti sull'occupazione.

Infine, alcuni stakeholder hanno richiamato possibili squilibri nel mercato del lavoro locale, legati sia alla competizione tra settori produttivi per il reperimento di manodopera sia alla persistenza di fenomeni di migrazione dei giovani più qualificati verso altri territori.

SWOT Analysis – dimensione Ambientale

Temi discussi: qualità dell'aria, consumo di suolo, energia, gestione dei flussi di traffico e infrastrutture di mitigazione.

- **Punti di forza** [tema: ambientale]

Tra gli elementi di potenziale forza individuati nella dimensione ambientale figura la possibilità di valorizzare le caratteristiche fisiche degli insediamenti logistici per lo sviluppo di impianti di produzione energetica da fonti rinnovabili, in particolare attraverso l'installazione di impianti fotovoltaici su coperture e parcheggi. La presenza di ampie superfici disponibili rende infatti questi interventi coerenti con gli obiettivi di riduzione delle emissioni climalteranti.

Un ulteriore elemento riguarda il tema della rigenerazione di aree produttive dismesse, che potrebbero consentire di indirizzare la domanda insediativa verso il recupero di siti già urbanizzati, limitando il consumo di nuovo suolo.

- **Punti di debolezza** [tema: ambientale]

Le principali criticità ambientali emerse nel confronto tra stakeholder riguardano innanzitutto l'efficacia delle opere compensative previste nei processi autorizzativi. In diversi casi è stata segnalata l'assenza di sistemi di monitoraggio nel tempo in grado di verificare l'effettiva realizzazione e manutenzione degli interventi compensativi, con conseguente riduzione della loro efficacia.

Un secondo elemento di debolezza riguarda la disomogeneità delle basi dati ambientali disponibili, che rende complessa una valutazione cumulativa degli impatti associati al comparto logistico.

Infine, la gestione dei flussi di traffico pesante e la carenza di aree di sosta attrezzate rappresentano fattori che contribuiscono ad aumentare congestione e inefficienze operative, con ricadute anche sul piano ambientale.

- **Opportunità** [tema: ambientale]

Le opportunità individuate dagli stakeholder per la dimensione ambientale riguardano in primo luogo la possibilità di prevedere già oggi strumenti in grado di disciplinare la gestione del fine vita degli insediamenti logistici, al fine di prevenire situazioni di degrado urbano e ambientale in caso di dismissione.

Un secondo ambito riguarda lo sviluppo dell'intermodalità nei trasporti, con un maggiore



utilizzo della rete ferroviaria.

Ulteriori opportunità sono associate alla realizzazione di infrastrutture di supporto alla logistica sostenibile, tra cui aree di sosta attrezzate per mezzi pesanti e sistemi di ricarica per veicoli elettrici.

Infine, l'integrazione delle informazioni ambientali con dati sanitari territoriali potrebbe contribuire a migliorare la comprensione delle relazioni tra qualità dell'aria, traffico e salute pubblica.

- **Minacce** [tema: ambientale]

Le principali minacce ambientali riguardano il carattere cumulativo degli impatti associati allo sviluppo logistico, in particolare in relazione alla congestione viaria, alle emissioni e al consumo di suolo.

In assenza di strumenti di coordinamento sovracomunale, la somma di decisioni localizzative assunte nel tempo potrebbe determinare effetti difficilmente reversibili sulla qualità ambientale e sulla vivibilità dei territori.

Un ulteriore elemento di rischio riguarda la possibile insorgenza di conflitti sociali legati alla percezione degli impatti sanitari, soprattutto nelle aree limitrofe ai principali poli logistici.

Infine, diversi stakeholder hanno richiamato il rischio di abbandono di strutture logistiche in caso di crisi del settore, con possibili costi ambientali e finanziari a carico delle amministrazioni pubbliche.



7. INDICAZIONI PER LA GESTIONE DI EVENTUALI NUOVI INSEDIAMENTI

**[a cura di Nomisma, Fondazione ITL/Politecnico di Milano Polo di
Piacenza e Università Cattolica-LEL]**

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.

6.2 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.

6.3 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 territoriale²¹, 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.

²¹ Assumendo eventualmente come riferimento l'esperienza della [Carta Metropolitana per la Logistica Etica](https://www.cittametropolitana.bo.it/impresecarta_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_logistica_etica