



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**

SINTESI DELLE INTERVISTE E TEMI TRASVERSALI

A cura di DASTU - Dipartimento di Architettura e Studi Urbani del
Politecnico di Milano – Polo di Piacenza

Provincia di Piacenza

Presidente

Monica Patelli

Responsabile del progetto

Vittorio Silva

Staff

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

Contributi specialistici esterni

Consorzio Poliedra - Politecnico di Milano

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

Fondazione ITL – Istituto sui trasporti e la logistica

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

Nomisma SpA

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

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

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

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

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



FIEGE Logistics – Castel San Giovanni

Alice Viscardi, 3/11/2025

1. Accessibilità e mobilità

Una delle criticità più ricorrenti riguarda l'accessibilità ai poli logistici, in particolare lungo il tratto compreso tra la stazione ferroviaria di Castel San Giovanni e i principali insediamenti. Nonostante la presenza di una pista ciclopedonale, tale infrastruttura risulta incompleta e non collega in modo continuativo i diversi poli, costringendo numerosi lavoratori a percorrere tratti stradali pericolosi, soprattutto in prossimità del cavalcavia e dello svincolo autostradale.

La mancanza di un servizio di trasporto pubblico dedicato accentua ulteriormente le difficoltà di accesso ai luoghi di lavoro, configurando una lacuna infrastrutturale significativa.

2. Sicurezza e gestione della legalità

L'impresa intervistata segnala episodi ricorrenti di tensione legati alla presenza di gruppi esterni che, in contesti di cambio di appalto o di riorganizzazione dei servizi, hanno ostacolato l'accesso ai magazzini. Tali situazioni hanno comportato difficoltà operative e rischi per l'incolumità dei lavoratori, oltre a indicare la necessità di interventi più coordinati e strutturati da parte delle autorità competenti.

Queste dinamiche incidono non solo sulla continuità produttiva, ma anche **sull'attrattività dell'area nei confronti dei committenti, i quali possono orientarsi verso territori percepiti come più stabili sotto il profilo delle relazioni industriali.**

3. Relazioni industriali e pratiche di welfare

Nonostante le criticità sopra indicate, il territorio piacentino mostra elementi di collaborazione positiva tra imprese, parti sociali e istituzioni. In questo contesto si inserisce l'introduzione, tramite accordo sindacale, di un sistema di premialità individuale e di team che valorizza la produttività e promuove comportamenti cooperativi tra i lavoratori, configurandosi come una pratica innovativa nel settore logistico.

Ulteriori elementi di welfare emergono nella gestione flessibile dei turni, soprattutto a favore delle famiglie monogenitoriali o dei nuclei in cui entrambi i coniugi sono impiegati nello stesso impianto.

4. Dinamiche del mercato immobiliare logistico



L'intervista rileva un mutamento significativo nelle condizioni del mercato degli spazi logistici. Negli ultimi anni si osserva un aumento della vacancy sia nella provincia di Piacenza sia in territori limitrofi, con conseguente riduzione della pressione sulla costruzione di nuovi immobili. L'esigenza, da parte dei committenti, di tempi di attivazione molto rapidi determina una crescente preferenza per soluzioni brownfield intese come magazzini logistici già esistenti e operativi, rispetto a interventi greenfield che richiedono tempistiche più lunghe.

Il riutilizzo di aree industriali dismesse, viceversa, risulta meno competitivo a causa dei possibili vincoli ambientali, delle necessità di bonifica e dell'incertezza sui tempi autorizzativi.

5. Servizi per autotrasportatori e lavoratori

L'insufficienza di piazzole di sosta attrezzate per gli autotrasportatori costituisce un'ulteriore criticità, soprattutto nelle aree ad alta concentrazione di magazzini. La carenza riguarda sia gli spazi per il riposo sia le dotazioni per la ristorazione e i servizi igienici, elementi che potrebbero essere oggetto di un potenziamento infrastrutturale coordinato. Per quanto riguarda i lavoratori, sebbene i magazzini dispongano di parcheggi adeguati e di aree break interne, rimane problematico il collegamento pedonale e ciclabile tra il luogo di lavoro e il tessuto urbano circostante.

6. Housing e accessibilità abitativa

La questione abitativa non emerge con chiarezza dall'intervista, ma viene indicata come un tema potenzialmente rilevante da approfondire. In particolare, si ritiene utile valutare l'adeguatezza dell'offerta abitativa locale in termini di costi, localizzazione e qualità dei collegamenti con i poli logistici.

7. Sostenibilità ambientale e gestione energetica

L'impresa riferisce l'adozione di diverse misure volte alla riduzione degli impatti ambientali, tra cui:

- installazione di impianti fotovoltaici sui magazzini,
- utilizzo di illuminazione a LED,
- riciclo dei rifiuti di magazzino e sperimentazione di pratiche di economia circolare,
- presenza di punti di ricarica per veicoli elettrici. La dimensione del trasporto, invece, dipende dai provider esterni, poiché l'azienda non dispone di una flotta propria. L'intermodalità non risulta attualmente praticata dai clienti serviti, in ragione della tipologia retail e dei volumi frammentati che caratterizzano i flussi merceologici.



8. Ristorazione e servizi complementari

Il territorio presenta una disponibilità limitata di punti di ristoro nelle aree logistiche. Tuttavia, la maggior parte dei lavoratori preferisce consumare i pasti all'interno delle aree break aziendali, rendendo meno evidente la domanda effettiva per servizi di mensa o ristorazione esterna, anche a causa delle difficoltà logistiche e dei tempi ristretti legati ai turni.

IKEA- Polo Le Mose

Alessandro Cipolla, Fabio Frisella, 17/11/2025

L'intervista a rappresentanti di IKEA Distribution Piacenza offre un contributo particolarmente rilevante per comprendere il funzionamento, le esigenze e le prospettive di un grande operatore logistico stabilmente radicato nella provincia di Piacenza dagli ultimi venticinque anni. Le riflessioni raccolte consentono di delineare in modo approfondito elementi di valore strategico, fragilità strutturali e bisogni emergenti, un utile riferimento per la pianificazione territoriale e per la definizione di modelli di governance dei poli logistici.

1. Localizzazione e ruolo strategico del polo piacentino

L'intervista con i rappresentanti di IKEA mostra come la scelta di Piacenza, effettuata già alla fine degli anni Novanta, sia stata dettata dalla posizione strategica dell'area rispetto ai principali flussi logistici internazionali. La vicinanza ai porti di Genova e La Spezia consente di gestire con efficienza gli arrivi delle merci provenienti dall'Asia, mentre i collegamenti autostradali permettono una connessione fluida con i fornitori situati nell'Europa centrale. Tale configurazione ha favorito lo sviluppo di Piacenza come centro distributivo non soltanto nazionale, ma mediterraneo, capace di servire stabilmente anche Francia meridionale, Grecia, Turchia, Egitto e altri Paesi in cui IKEA è presente. A questo quadro si aggiunge una crescita costante nei volumi logistici legata all'e-commerce e la scelta dell'azienda di investire in automazione e innovazione, rendendo l'insediamento piacentino un nodo particolarmente avanzato della rete IKEA.

2. Criticità territoriali e infrastrutturali

Nonostante i vantaggi derivanti dalla posizione geografica, gli interlocutori riconoscono che l'area presenta diverse fragilità. La principale riguarda la viabilità: il traffico dei mezzi pesanti si sovrappone ai flussi quotidiani dei pendolari, generando congestioni particolarmente critiche nelle ore di punta. La struttura urbanistica dell'area rende complesso immaginare nuovi interventi infrastrutturali, e ciò impone una collaborazione costante con l'amministrazione per individuare soluzioni in grado di mitigare il problema.



Un'ulteriore criticità riguarda l'accessibilità dei lavoratori al polo logistico. I collegamenti tramite trasporto pubblico risultano insufficienti per il numero di addetti presenti e sono limitati agli orari di cambio turno. Anche i percorsi per la mobilità lenta, pur potenzialmente molto utili in un territorio in cui la bicicletta è ampiamente utilizzata, risultano carenti. Il polo soffre inoltre di un'evidente mancanza di servizi di prossimità: non vi sono attività di ristorazione aperte al pubblico, spazi di socialità, sportelli bancari o uffici postali, e l'area presenta una forte connotazione monofunzionale che contribuisce alla sua percezione come luogo separato dalla città.

3. Condizioni sociali, composizione della forza lavoro e bisogni emergenti

La forza lavoro impiegata nei due depositi IKEA è estremamente eterogenea dal punto di vista culturale e nazionale, con la presenza di oltre quaranta etnie differenti. Tale diversità genera bisogni articolati che vanno dalla gestione di specificità religiose e culturali alla necessità di elaborare servizi che favoriscano inclusione, integrazione e benessere organizzativo.

Dopo un importante processo di internalizzazione di circa quattrocento addetti, sono emersi con particolare chiarezza alcuni bisogni legati alla conciliazione tra vita lavorativa e vita familiare, specialmente per quanto riguarda i servizi per l'infanzia. In assenza di strutture prescolastiche, post-scolastiche o ricreative nelle vicinanze del polo, i lavoratori incontrano difficoltà significative nel conciliare turnazioni, gestione dei figli e tempi di vita. La scarsità di tali servizi rende evidente una carenza strutturale del territorio che ricade sulle famiglie e sulla qualità della vita dei lavoratori.

4. La questione abitativa come emergenza territoriale

Uno dei temi più sensibili affrontati nell'intervista riguarda la difficoltà dei lavoratori ad accedere ad abitazioni dignitose nel territorio piacentino.

Negli ultimi anni l'incremento dei canoni di locazione ha determinato uno scollamento evidente tra redditi disponibili e costi dell'offerta abitativa, dando luogo a situazioni di sovraffollamento e, in alcuni casi, a condizioni abitative non adeguate. IKEA non dispone, né in Italia né altrove, di esperienze strutturate di housing destinato ai propri dipendenti o di partnership pubblico-private finalizzate alla realizzazione di alloggi. L'azienda interviene piuttosto su progetti di edilizia sociale attraverso donazioni di arredi, iniziative che tuttavia non rispondono al fabbisogno specifico dei lavoratori del polo logistico. La questione emerge quindi come un ambito che richiede una strategia territoriale condivisa, andando oltre le possibilità e le competenze del singolo operatore economico.

5. Forme di governance consortile e prospettive evolutive

La gestione degli spazi comuni del polo logistico Le Mose di Piacenza è già oggi affidata a una serie di consorzi istituiti negli anni della costruzione degli impianti, con funzioni legate



prevalentemente alla manutenzione del verde pubblico, delle strade e delle infrastrutture comuni.

Si tratta di un modello consolidato, che tuttavia risente della frammentazione tra operatori storici e nuovi insediamenti, generando disparità nella ripartizione dei costi e nella rappresentanza verso l'amministrazione pubblica. Da tempo si discute della possibilità di ampliare o riunificare tali consorzi, creando una struttura maggiormente omogenea e inclusiva, capace di rappresentare l'insieme degli operatori presenti. Questo scenario potrebbe costituire la base per un'evoluzione verso forme di governance più avanzate, in cui il consorzio non si limiti alla gestione tecnica delle infrastrutture, ma diventi uno strumento attraverso il quale progettare e gestire anche servizi condivisi, in una logica simile a quella di un "condominio logistico".

6. Intermodalità e prospettive di sviluppo del polo ferroviario

Un altro tema centrale riguarda il progetto del nuovo polo intermodale ferroviario, discusso da molti anni e oggi in una fase ritenuta più matura grazie all'ingresso di RFI come soggetto attuatore. La possibilità di introdurre il trasporto ferroviario nel sistema logistico piacentino viene valutata positivamente, in particolare come strumento per alleggerire il traffico su gomma e migliorare la sostenibilità complessiva del trasporto merci.

Rimangono tuttavia questioni aperte relative all'integrazione tra il terminal ferroviario e i singoli impianti logistici, soprattutto in riferimento alla gestione dell'ultimo miglio. Nonostante tali complessità, il progetto viene percepito come un'opportunità concreta, finalmente sostenuta da competenze e investimenti adeguati, in grado di trasformare la dotazione infrastrutturale del territorio.

7. Sicurezza, presidio territoriale

Gli interlocutori segnalano infine alcune problematiche legate alla percezione di sicurezza nell'area del polo, soprattutto nelle ore notturne, quando la presenza di lavoratori si riduce drasticamente e la zona assume caratteristiche tipiche delle aree produttive periferiche. Episodi sporadici di danneggiamento, presenze non compatibili con un'immagine decorosa dell'area e una generale sensazione di scarso presidio territoriale contribuiscono ad accentuare la distanza simbolica tra il polo e la città. Pur non trattandosi di fenomeni gravi o sistematici, essi vengono riconosciuti come aspetti su cui una governance condivisa e un maggiore coinvolgimento dell'amministrazione potrebbero incidere positivamente.

ALS s.p.a. (sub-holding del gruppo FBH) Aurelio Zilio, Alberto Zanzi, Luana Montella

Castel San Giovanni, 4/11/2025



1. Il territorio piacentino come contesto strategico per la logistica

Dalle osservazioni raccolte emerge in modo chiaro come il territorio piacentino continui a essere percepito dagli operatori logistici come un contesto particolarmente favorevole allo sviluppo del settore. La sua collocazione geografica, prossima ai principali assi autostradali e dotata di un sistema infrastrutturale efficiente, consente una connessione agevole con i nodi logistici del Nord e del Centro Italia. I poli di Castel San Giovanni e di Fiorenzuola sono ritenuti esempi emblematici di questa condizione, poiché risultano ben inseriti all'interno delle reti di mobilità e facilmente raggiungibili sia dai principali mercati di riferimento sia da hub metropolitani come Milano. Tale configurazione territoriale permette di concentrare le attività logistiche in aree delimitate, evitando dispersioni insediative e limitando impatti negativi legati a traffico e consumo di suolo.

Si rimarca come il polo di Castel San Giovanni, cresciuto progressivamente a partire dai primi anni Duemila, rappresenti uno dei più rilevanti del Paese, non soltanto per dimensioni ma anche per l'attenzione dedicata alla sostenibilità ambientale e all'innovazione costruttiva. I magazzini più recenti sono infatti realizzati secondo criteri avanzati di efficienza energetica, riutilizzo delle acque, riduzione dell'isola di calore, controllo dei consumi e produzione da fonti rinnovabili, mostrando come anche la logistica abbia attraversato una trasformazione profonda rispetto all'immaginario tradizionale.

2. Servizi territoriali, integrazione e rapporto con le istituzioni

Il tema dei servizi che fanno da cornice all'attività logistica viene richiamato come uno dei più urgenti. Pur riconoscendo che alcuni interventi siano già in corso – come l'attivazione di navette da Castel San Giovanni o da Comuni limitrofi attraverso convenzioni tra condominio logistico e amministrazioni – gli interlocutori sottolineano che tali iniziative non dovrebbero essere lasciate esclusivamente all'iniziativa privata. Si richiama la necessità che enti pubblici, in primo luogo comuni e provincia, assumano un ruolo più attivo nel considerare i poli logistici come risorse per il territorio e non come elementi problematici. Da ciò discende l'esigenza di sviluppare una visione in cui i servizi – dalla mobilità alla formazione, dal sostegno alle famiglie alle infrastrutture sociali – siano concepiti come parte integrante di un ecosistema logistico in grado di generare valore economico e benessere diffuso. Ai poli logistici non può essere chiesto di supplire alle carenze del settore pubblico: è compito delle istituzioni elaborare politiche e interventi strutturali che favoriscano integrazione sociale, accessibilità e qualità della vita, mentre il privato può contribuire come parte di una governance condivisa, non come soggetto sostitutivo.

3. Housing sociale, coesione territoriale e qualità della vita

Si attribuisce una particolare rilevanza al tema dell'housing sociale, percepito come una delle principali criticità non solo del territorio piacentino ma del contesto nazionale. La



manca di un'offerta abitativa accessibile rischia di compromettere la capacità dei territori di trattenere popolazione e di garantire coesione sociale. È osservato come nei comuni di dimensioni medio-piccole la progressiva perdita di valore dei centri storici, dovuta alla preferenza per nuove costruzioni periferiche, abbia indebolito la vitalità urbana, generando spazi vuoti e percezioni di insicurezza.

L'housing sociale, se adeguatamente pianificato, potrebbe contrastare tali dinamiche, contribuendo alla rigenerazione dei centri e alla stabilizzazione della popolazione residente. Tuttavia, qualsiasi intervento in questo senso deve essere guidato dalle istituzioni pubbliche. Le aziende possono partecipare come attori collaborativi, ma la responsabilità generale dell'indirizzo e della governance deve rimanere in capo al pubblico.

4. Servizi alla famiglia, condizioni lavorative e inclusione

Il tema della conciliazione tra tempi di vita e tempi di lavoro emerge come particolarmente critico, soprattutto per la componente femminile della forza lavoro. Gli orari degli asili nido e dei servizi educativi, generalmente centrati sulla giornata lavorativa standard, mal si adattano alle esigenze del settore logistico, caratterizzato da turnazioni su più fasce orarie. Ciò produce difficoltà significative, con dimissioni frequenti da parte di lavoratrici che, dopo la maternità, non riescono più a sostenere gli orari richiesti.

La problematica è ancora più marcata per famiglie monoreddito o per nuclei di origine migrante con minori risorse e una sola automobile. La mancanza di servizi di supporto – come nidi con orari estesi, servizi pre- e post-scuola, centri estivi o soluzioni di prossimità – incide direttamente sulla capacità delle aziende di mantenere la propria forza lavoro e, più in generale, sulla qualità della vita dei lavoratori. Questa evidenza rafforza l'idea che i poli logistici richiedano un ecosistema territoriale di servizi adeguato alla specificità del modello produttivo.

5. Localizzazione, aree dismesse e trasformazioni del mercato logistico

La questione della localizzazione dei magazzini costituisce un ulteriore tema cruciale. L'intervistato sostiene che, contrariamente a quanto dichiarato da altri operatori, non si riscontra un'ampia disponibilità di superfici adeguate nella provincia di Piacenza, che negli ultimi anni avrebbe perso parte del proprio appeal. Gli insediamenti logistici richiedono metrature molto ampie, spesso superiori ai 100.000 metri quadrati, e devono essere collocati nelle immediate vicinanze di autostrade o arterie ad alto scorrimento.

Gli edifici dismessi, specialmente quelli di tipo manifatturiero di dimensioni ridotte, risultano difficilmente adattabili alle esigenze della logistica contemporanea. Persino nelle aree più interessanti, come grandi siti industriali da bonificare, gli elevati costi ambientali e autorizzativi rendono economicamente proibitivo per un privato farsi carico dell'intervento



senza un significativo sostegno pubblico. Ciò porta a ribadire che la qualità logistica territoriale dipende dalla capacità delle amministrazioni di orientare gli investimenti, semplificare le procedure autorizzative, incentivare la rigenerazione e valorizzare gli insediamenti esistenti.

6. Intermodalità e innovazione tecnologica

Il tema dell'intermodalità è affrontato in modo pragmatico: sebbene costituisca una direzione imprescindibile per il futuro della logistica, la sua effettiva attuazione incontra ostacoli rilevanti. Le infrastrutture ferroviarie italiane soffrono di ritardi, rigidità operative e difficoltà autorizzative, e l'uscita delle merci dai porti resta complessa e lenta. Le priorità di circolazione accordate ai treni passeggeri limitano ulteriormente l'efficacia del trasporto merci su rotaia. Nonostante ciò, i poli logistici – soprattutto se concentrati e situati in prossimità di autostrade e linee ferroviarie – rappresentano scenari in cui l'intermodalità potrebbe diventare realmente praticabile. Si sottolinea che l'intermodalità va soprattutto intesa come soluzione per il trasporto primario, mentre la distribuzione secondaria richiederà modelli diversi, anche aperti a innovazioni future, dalle flotte elettriche fino, in prospettiva, ai droni, pur con molte cautele.

7. Tempi autorizzativi, governance pubblica e competitività territoriale

Una riflessione significativa riguarda la divergenza tra la velocità del settore logistico e quella delle procedure autorizzative. Se un magazzino può essere costruito in pochi mesi, ottenere i permessi necessari richiede spesso due o tre anni, creando un disallineamento che riduce la competitività territoriale. Gli investitori, soprattutto quelli multinazionali, valutano i territori anche sulla base della loro capacità di garantire tempi certi e ragionevoli.

In questo senso, migliorare la governance pubblica e accelerare i processi autorizzativi diventa un requisito fondamentale per attrarre e trattenere investimenti. Si insiste sul fatto che un territorio che “fa lavorare bene” le imprese diventa automaticamente un territorio in cui le imprese scelgono di continuare a investire, generando un circolo virtuoso di occupazione e sviluppo.

8. Cooperazione tra imprese e modelli emergenti di gestione condivisa

Infine, l'intervista mette in luce come modelli di cooperazione tra imprese siano già in parte operativi, soprattutto nel polo di Castel San Giovanni, dove operatori diversi condividono servizi come guardiania, manutenzione e gestione delle infrastrutture interne.

Tale esperienza è considerata un esempio virtuoso di governance pubblico-privata, nel quale il privato si assume funzioni che normalmente spetterebbero al pubblico, pur con vantaggi evidenti in termini di efficienza. Si suggerisce che forme di governance simili possano essere replicate o estese anche in altre aree, pur ricordando che una vera integrazione tra imprese



deve avvenire nel quadro di una regia istituzionale chiara e non come sostituzione delle funzioni pubbliche.

Sindacato UGL Piacenza 22/10/2025

Pino De Rosa (Segretario Provinciale), Raffaella Bongiorno (Responsabile servizi e merci)

1. La logistica nel territorio piacentino: potenzialità e criticità percepite

L'intervista mette in evidenza un quadro complesso in cui le potenzialità del territorio piacentino convivono con fragilità strutturali profonde. Da un lato, l'area continua a distinguersi per ampiezza degli spazi disponibili e per la capacità attrattiva verso nuovi insediamenti logistici, il cui numero appare in costante crescita. Dall'altro, tali insediamenti sorgono spesso in zone che mostrano un progressivo distacco dal contesto urbano e dalla vita cittadina, configurandosi come spazi fisicamente e simbolicamente marginalizzati.

La mancanza di servizi pubblici, la scarsa presenza di controlli, l'assenza di manutenzione e pulizia e la difficoltà di accesso tramite trasporto pubblico contribuiscono alla percezione diffusa di un abbandono istituzionale, che trasforma interi poli logistici in aree separate e deprivate, prive di quella continuità territoriale che ne garantirebbe la sicurezza e la qualità urbana.

Accanto a questo aspetto territoriale, gli interlocutori sottolineano come anche la dimensione lavorativa abbia storicamente sofferto di una condizione iniziale in cui la crescita repentina del settore logistico si è accompagnata alla carenza di regole chiare, controlli e conoscenze adeguate sulle condizioni di lavoro. Il riferimento alle problematiche sanitarie emerse negli anni 2017-2018, quando l'Inail non disponeva ancora di tabelle professionali adatte a valutare i rischi specifici del lavoro di magazzino, rimarca come le trasformazioni organizzative e tecnologiche della logistica abbiano superato, per lungo tempo, la capacità delle istituzioni di comprenderne l'impatto. Questo vuoto regolativo ha favorito comportamenti opportunistici, un avvicendamento esasperato e forme di sfruttamento rese possibili anche dal ricorso improprio di contratti, subappalti e cooperative, fenomeni che hanno inciso sfavorevolmente sull'immagine stessa del settore.

2. Evoluzione sindacale, rappresentanza e necessità di interventi normativi

Il miglioramento delle condizioni lavorative nella logistica viene associato dagli intervistati a due dinamiche parallele: da un lato, la necessità di rafforzare la consapevolezza sindacale dei lavoratori; dall'altro, l'esigenza di interventi normativi in grado di prevenire fenomeni distorsivi e situazioni di concorrenza sleale tra imprese.



La rappresentanza sindacale nella logistica è descritta come un processo in evoluzione, che richiede un coinvolgimento diretto dei lavoratori nella gestione quotidiana delle problematiche del settore. La figura del lavoratore che svolge attività sindacale come parte integrante della sua esperienza professionale esprime bene questa fase di transizione, in cui la rappresentanza non si colloca all'esterno dell'impresa, ma nasce dalla partecipazione attiva dei lavoratori stessi.

Parallelamente, si ritiene indispensabile intervenire sulle aree normative non coperte o debolmente presidiate, soprattutto laddove la successione di cooperative e consorzi ha favorito la creazione di meccanismi di vantaggio competitivo fondati su pratiche *borderline*, con effetti negativi sui lavoratori e sulla stabilità del settore.

Si descrive la logistica come un ambito in cui, in assenza di regole chiare, si sono formate "coincidenze di interessi" potenzialmente dannose, che richiedono una ripresa del dibattito a livello nazionale, anche attraverso momenti pubblici di confronto e approfondimento.

3. Servizi ai lavoratori, marginalità territoriale e qualità degli spazi

Gran parte dell'intervista si concentra sul tema delle condizioni quotidiane dei lavoratori all'interno e all'esterno dei luoghi di lavoro. I poli logistici piacentini, e in particolare l'area delle Mose, sono descritti come spazi carenti di servizi essenziali, nei quali l'assenza di gestione pubblica determina sia problemi di sicurezza sia un peggioramento della qualità dell'ambiente urbano.

La gestione dei rifiuti avviene in maniera discontinua, con cestini della spazzatura pieni per settimane, e la presenza di controlli stradali è pressoché inesistente. Anche le iniziative volte a migliorare l'immagine del polo risultano talvolta scollegate dai bisogni reali: la costruzione di campi da basket o altre strutture ludiche non risponde alle esigenze dei lavoratori, che dopo turni di molte ore non trovano in questi spazi un luogo di benessere o di socialità. Molto più utili risulterebbero investimenti in automazione, in processi che riducano il carico fisico del lavoro, o in servizi di ristorazione e sostegno economico come i buoni pasto, ancora poco diffusi nonostante siano fiscalmente vantaggiosi per le aziende.

L'assenza di un disegno organico emerge anche dall'incompletezza delle piste ciclabili e dalla difficoltà dei lavoratori che utilizzano mezzi leggeri ad accedere in sicurezza ai magazzini. A questo si aggiunge la scarsità di trasporto pubblico, resa più complessa dagli orari frammentati dei turni di lavoro e dalla mancanza di un coordinamento tra aziende e istituzioni che potrebbe favorire la definizione di orari più omogenei, permettendo soluzioni di trasporto integrate.

4. Genitorialità, conciliazione vita-lavoro e integrazione dei servizi sociali



Uno dei temi più delicati riguarda la difficoltà di conciliare la genitorialità con i ritmi della logistica. I turni anticipati, le entrate serali e i regimi di lavoro su più fasce rendono spesso impossibile per i genitori – e in particolare per le madri – gestire gli orari scolastici e dei servizi educativi tradizionali. L'intervistata ricorda diversi casi in cui le lavoratrici hanno dovuto dimettersi dopo la maternità, in assenza di soluzioni che permettessero un rientro sostenibile. Al contempo, alcune esperienze positive – come gli accordi siglati a Castel San Giovanni in collaborazione con Amazon – mostrano come sia possibile definire strumenti di flessibilità, permessi aggiuntivi e turnazioni ad hoc che tengano conto delle esigenze familiari.

Viene proposta l'idea di un intervento pubblico mirato nelle zone logistiche, **in cui servizi per l'infanzia** e, più in generale, strutture scolastiche possano rispondere in modo stabile a una domanda concentrata. Si propone di considerare la possibilità di collocare servizi per l'infanzia – come asili o scuole primarie – direttamente nelle aree logistiche, attraverso modelli pubblico-privati che vedano il contributo di entrambe le parti. Tale approccio produrrebbe benefici sia per i lavoratori sia per le aziende, riducendo la marginalità dei poli logistici e rafforzando il radicamento territoriale delle imprese, con effetti positivi anche in termini di stabilità occupazionale.

5. Autotrasporto, condizioni degli autisti e bisogni di dignità lavorativa

La condizione degli autotrasportatori viene descritta come particolarmente critica.

Mancano spazi pubblici di sosta dotati di servizi igienici, docce o punti di ristoro, e molti autisti trascorrono le giornate e le notti in piazzali privi di infrastrutture essenziali, costretti a cucinare all'aperto o a dormire in cabina. Si sottolinea l'assenza di controlli e la presenza di abusi contrattuali – inclusi casi di retribuzioni irregolari. Molti autisti si trovano costretti a cucinare all'aperto o a dormire nelle cabine dei camion, pagando talvolta un "affitto" di fatto per l'utilizzo della stessa cabina nel periodo di sosta. Questo quadro, insieme alla diffusione di pratiche contrattuali irregolari e alla vulnerabilità dei lavoratori stranieri, contribuisce a spiegare perché sempre meno persone scelgano la professione del camionista, un tempo prestigiosa e ben retribuita.

6. Casa, precarietà abitativa e accesso alla residenza

Il problema abitativo è particolarmente acuto e deriva non tanto dall'assenza di alloggi quanto dal loro costo elevato e dall'aumento dei requisiti richiesti dai proprietari, come ad esempio depositi cauzionali di molti mesi. Ciò rende impossibile per molti lavoratori, soprattutto stranieri o neoassunti, ottenere una sistemazione stabile. Ciò porta a soluzioni abitative inadeguate, come affitti di stanze di bassa qualità, sovraffollamento o permanenza prolungata nei bed and breakfast.



La precarietà contrattuale contribuisce ulteriormente a queste difficoltà: un lavoratore che rimane pochi mesi in un magazzino difficilmente potrà accedere a un contratto di affitto tradizionale e si vedrà costretto a soluzioni temporanee costose o inadeguate. È evidente come l'assenza di stabilità lavorativa produca insicurezza abitativa e, a sua volta, un radicamento molto debole nelle comunità locali. Si discute dell'opportunità di soluzioni abitative pubblico-private, purché non si ripropongano modelli segregativi del passato, e si osserva come un aumento dei contratti stabili potrebbe già contribuire a una maggiore integrazione sociale e territoriale dei lavoratori.

7. Spazi culturali, luoghi di culto e integrazione multiculturale

Il tema dell'integrazione culturale viene affrontato in modo pragmatico. Pur a fronte di alcune esperienze realizzate – come la disponibilità di sale per la preghiera o l'esistenza, nell'area industriale, di un centro culturale islamico – la gestione quotidiana della convivenza tra lavoratori provenienti da numerose comunità nazionali risulta complessa.

La differenza tra chi desidera usufruire di spazi dedicati e chi ritiene ingiusto non avere gli stessi diritti crea tensioni difficilmente gestibili dalle aziende. Si suggerisce, quindi, che sul luogo di lavoro la priorità debba essere la tutela dei diritti fondamentali e dell'uguaglianza tra lavoratori, evitando di caricare lo spazio produttivo di funzioni che rischiano di generare conflitti più che integrazione. L'integrazione culturale, secondo questa prospettiva, è un processo sociale che avviene soprattutto al di fuori del perimetro dell'impresa.

8. Sostenibilità ambientale, greenwashing e mancata intermodalità

La questione ambientale è descritta come una delle più contraddittorie. Pur essendo intrinsecamente legata a consumi energetici elevati, grandi superfici impermeabilizzate e uso massiccio di packaging, la logistica mostra ancora scarsa attenzione per ridurre il proprio impatto ambientale. La raccolta differenziata è spesso poco sviluppata e gli impianti fotovoltaici sono rari. L'impressione è che molte aziende pratichino soprattutto forme superficiali di "green branding", più orientate alla comunicazione che a trasformazioni sostanziali.

Grande rilievo viene attribuito invece al potenziale – ancora inespresso –

dell'intermodalità ferroviaria. L'area delle Mose, dotata di binari e progettata per facilitare il trasporto su rotaia, non utilizza quasi per nulla questa infrastruttura. Gli interlocutori interpretano questa mancata attuazione come una promessa disattesa, poiché l'uso della ferrovia rappresenterebbe una delle poche soluzioni realmente efficaci per ridurre l'impatto ambientale della logistica. La rigidità burocratica, i limiti del sistema ferroviario nazionale e la prevalenza del trasporto su gomma restano gli ostacoli principali, ma l'assenza di qualsiasi tentativo di sperimentazione è percepita come un'occasione mancata su cui sarebbe necessario tornare a investire.



Nippon Express

Piacenza Polo Le Mose - 20/10/2025, Pietro Galli, Antonio Maio, Fabio Bellan

1. Dinamiche territoriali e trasformazioni della logistica nel contesto piacentino

Nel contesto piacentino la **logistica si presenta come un settore fortemente integrato nelle dinamiche economiche locali, ma allo stesso tempo debolmente connesso alla città e alle sue infrastrutture**. Una delle principali criticità riguarda l'accessibilità al polo delle Mose: i lavoratori segnalano la difficoltà di raggiungere l'area in bicicletta a causa della presenza di percorsi frammentati, poco sicuri o addirittura inesistenti. Il collegamento con il trasporto pubblico esiste ma risulta scarsamente utilizzato, principalmente per problemi di orari. **Complessivamente viene restituita l'immagine di un polo logistico che ha assunto un ruolo territoriale rilevante ma che soffre di una scarsa qualità dell'integrazione urbana e di un'offerta di servizi limitata.**

2. Rappresentanza, diritti e bisogni di regolazione normativa

Piacenza si distingue rispetto ad altri territori italiani per la forte presenza sindacale, percepita dagli intervistati come più insistente e strutturata. Questo influenza profondamente le relazioni di lavoro: i dipendenti tendono a verificare ogni richiesta aziendale attraverso il contratto o il sindacato, e ogni problema viene spesso mediato da interlocutori esterni. Ciò produce una maggiore burocratizzazione delle relazioni quotidiane e una costante necessità di confronto. Sebbene questo approccio rafforzi la tutela dei lavoratori, al contempo rende più complessi i processi interni, che in sedi dell'azienda situate altrove si svolgono con maggiore fluidità.

3. Servizi, qualità degli spazi e marginalità urbana

Gli spazi attorno al polo logistico appaiono poveri di servizi e poco confortevoli: le aree ristoro sono costituite da pochi baracchini e da due bar esterni, raggiungibili solo spostandosi in auto. L'ambiente risulta poco accogliente e privo di elementi di qualità urbana come spazi ombreggiati, aree di sosta o percorsi pedonali protetti. Anche la gestione dei rifiuti risente di carenze operative, con cassonetti pieni e rifiuti accumulati per giorni lungo le arterie principali. **L'illuminazione notturna è assicurata più dagli impianti privati che da quella pubblica, rendendo complessivamente il polo un luogo percepito come marginale e poco vivibile, soprattutto nelle ore serali.**

4. Conciliazione vita-lavoro, genitorialità e ruolo del pubblico

Gli orari di ingresso ai magazzini, spesso anticipati alle sei del mattino, non risultano compatibili con quelli dei servizi scolastici, generando difficoltà quotidiane per i genitori.



Molti lavoratori **chiedono la presenza di un asilo o di un servizio di pre-scuola interno o condiviso tra aziende**, ma la realizzazione di una struttura comune appare complessa, sia per ragioni operative sia perché le aziende del polo rimangono concorrenti. Gli intervistati riconoscono che una collaborazione tra imprese e istituzioni pubbliche potrebbe essere utile, ma oggi non esiste un modello di governance capace di sostenere un servizio di questo tipo.

5. Autotrasporto, condizioni degli autisti e necessità di tutela

Le **condizioni degli autotrasportatori sono particolarmente problematiche**. Mancano aree di sosta attrezzate, servizi igienici, zone di ristoro o spazi protetti per i mezzi. Gli autisti sostano spesso lungo le vie interne del polo o nei piazzali aziendali, in un quadro di precarietà e di scarsa tutela. **Anche la gestione dei rifiuti e la sicurezza risultano insufficienti: non esistono dispositivi progettati esplicitamente per questa categoria, che rimane sostanzialmente invisibile nella progettazione degli spazi e dei servizi logistici.**

6. Abitare, mobilità sociale e precarietà lavorativa

Per quanto riguarda la condizione abitativa dei lavoratori, gli intervistati non riportano difficoltà significative nel reperimento di alloggi, probabilmente perché la maggior parte degli assunti proviene già dal territorio piacentino o da aree limitrofe. Non scaturiscono situazioni diffuse di precarietà abitativa, anche se viene riconosciuto che per alcune comunità straniere con redditi più bassi il mercato locale potrebbe risultare meno accessibile. La mobilità sociale non è affrontata direttamente, ma l'insieme delle condizioni territoriali e lavorative suggerisce un quadro in cui la qualità dell'abitare e della mobilità quotidiana incide comunque sul benessere dei lavoratori.

7. Integrazione culturale, spazi di culto e relazioni interculturali

Il personale è caratterizzato da una forte diversità etnica, con una presenza molto significativa della comunità indiana. Questa pluralità non genera conflitti aperti, ma si traduce in dinamiche di scarsa integrazione: le comunità tendono a essere molto coese al loro interno e a partecipare poco alle attività proposte nel polo, come corsi di italiano, yoga o autodifesa. Gli intervistati non citano spazi di culto o iniziative interculturali strutturate. L'impressione è quella di una convivenza pacifica ma con livelli limitati di interazione culturale, che non si traduce in un reale protagonismo dei gruppi all'interno della vita collettiva del polo.

8. Sostenibilità ambientale, limiti strutturali e contraddizioni del settore

Sul piano della sostenibilità ambientale l'azienda dispone di obiettivi globali, come la riduzione delle emissioni entro il 2030, e in altre sedi adotta soluzioni innovative come imbarcazioni a idrogeno per la distribuzione urbana o carburanti più puliti per il trasporto aereo. Tuttavia, nel contesto piacentino non esiste una collaborazione tra imprese per



strategie condivise di riduzione dell'impatto. Il trasporto ferroviario, disponibile fino al 2018, non è più utilizzato: le ragioni riguardano scarsa fluidità distributiva, tempi più lunghi e scelte dei clienti. **Emergono inoltre contraddizioni tra esigenze di sostenibilità e di sicurezza: la richiesta di non avere alberature nei parcheggi per motivi di videosorveglianza** si scontra con la necessità di mitigare l'isola di calore e migliorare la qualità ambientale del polo. **Anche la mobilità dolce risulta difficile, perché le strade non sono pensate per biciclette o monopattini e si crea promiscuità con mezzi pesanti, aumentando i rischi per i lavoratori.**

FBH Fabrizio Bertola, Luana Montella

Castel San Giovanni 16/10/2025

1. La logistica come vocazione territoriale e nuova industria per il piacentino

L'intervista a Fabrizio Bertola e a Luana Montella indica come nel territorio piacentino la logistica sia percepita non solo come settore in espansione, ma come una vera e propria vocazione strutturale del territorio. La domanda di insediamenti rimane elevata e la posizione geografica della provincia, unita alla disponibilità di aree idonee, continua a renderla estremamente attrattiva. L'atmosfera che si respira nel contesto locale è descritta come una consapevolezza diffusa che la logistica costituisca oggi una "nuova industria", capace di generare occupazione stabile, investimenti e sviluppo. Allo stesso tempo, questo impulso positivo coesiste con una crescente attenzione alle politiche ambientali e alle preoccupazioni legate al consumo di suolo, trasformando la logistica in un settore spesso oggetto di discussione pubblica.

Secondo gli interlocutori, tuttavia, la diffusione delle certificazioni ambientali richieste dagli investitori e dalle normative urbanistiche ha contribuito a rendere gli insediamenti logistici più sostenibili e a mitigare l'impatto ambientale dell'espansione. Il settore si presenta quindi come un ambito in cui innovazione, qualità edilizia e attenzione al territorio stanno assumendo un ruolo più rilevante rispetto al passato.

2. Fragilità storiche e stabilizzazione del lavoro

Una delle fragilità principali individuate riguarda il modello occupazionale storico del territorio piacentino. La logistica è stata a lungo caratterizzata dall'impiego estensivo di cooperative, spesso con condizioni di lavoro instabili e rapporti contrattuali complessi.

Gli interlocutori affermano tuttavia che, nel contesto piacentino, questo schema si è notevolmente evoluto: molte delle vertenze sindacali che hanno interessato il territorio negli anni precedenti hanno portato a una progressiva stabilizzazione del personale, oggi assunto



direttamente dalle aziende. Il piacentino viene descritto come un territorio “all’avanguardia” rispetto al panorama nazionale, in cui la qualità delle relazioni industriali ha favorito un superamento di alcune delle criticità più note del settore.

3. Le priorità emergenti: housing sociale, occupazione stabile e qualità della vita

La **questione del social housing emerge come la priorità più significativa espressa dagli operatori**. L’aumento del numero di lavoratori impiegati nella logistica e la difficoltà crescente nel reperire alloggi a prezzi accessibili rendono urgente la realizzazione di soluzioni abitative convenzionate. Le amministrazioni di Piacenza, Fiorenzuola e Castel San Giovanni risultano già attive sul tema e, attraverso strumenti di perequazione urbanistica, stanno introducendo richieste vincolanti agli investitori affinché contribuiscano alla creazione di nuove residenze a costi calmierati.

Le imprese rispondono positivamente a tali richieste, riconoscendo che la disponibilità di alloggi rappresenta oggi un fattore decisivo per la sostenibilità dell’intero ecosistema logistico.

L’housing, secondo gli intervistati, non è soltanto un bisogno sociale, ma uno strumento strategico per accompagnare la crescita del settore e rafforzare il radicamento della forza lavoro nel territorio.

4. Regolazione urbanistica e governance regionale del consumo di suolo

Un passaggio importante dell’intervista riguarda il rapporto tra sviluppo logistico e strumenti urbanistici comunali e regionali. La normativa dell’Emilia-Romagna che limita il consumo di suolo al 3% viene percepita come eccessivamente rigida e non adeguata alle specificità territoriali. **Secondo gli operatori, applicare la stessa soglia a territori collinari scarsamente vocati e a pianure fortemente industrializzate non è funzionale alle reali esigenze del territorio**. È in corso un dibattito che potrebbe portare a una revisione di tali parametri, consentendo un trasferimento di capacità edificatoria dalle zone collinari a quelle pianeggianti o, più in generale, l’adozione di criteri differenziati. Questo tema è ritenuto cruciale affinché la logistica possa continuare a svilupparsi in modo ordinato, sfruttando le aree effettivamente adatte all’insediamento produttivo senza comportare dispersioni o pressioni improprie su territori meno idonei.

5. Un modello di governance: il caso del parco logistico di Castel San Giovanni

L’intervista dedica ampio spazio al modello organizzativo del parco logistico di Castel San Giovanni, ritenuto una best practice replicabile in altre aree della provincia. Questo polo funziona come un vero e proprio “condominio logistico”, dotato di un’amministrazione dedicata che gestisce servizi condivisi, manutenzione, guardiania, sicurezza giorno e notte, controllo degli accessi e regolamentazione interna. Ogni nuovo operatore che si insedia nel



parco sottoscrive il regolamento condominiale e partecipa a riunioni periodiche per la gestione delle attività comuni.

Il modello si fonda su una società privata, scelta dagli investitori, che opera come facility manager e coordina tutte le funzioni operative. Gli interlocutori sottolineano come tale sistema abbia contribuito a creare un ambiente efficiente, ordinato e sicuro, facilitando le relazioni tra le imprese e migliorando la qualità complessiva del contesto lavorativo. Non a caso, si sta lavorando per implementare una governance analoga anche nell'area delle Mose a Piacenza.

6. Infrastrutture, accessibilità e servizi ai lavoratori

Un altro tema rilevante riguarda le infrastrutture e i servizi di accesso ai poli logistici. Gli operatori affermano che la selezione delle aree di sviluppo avviene sempre in punti strategici, prossimi ad arterie autostradali, ferrovie o retroporti, in modo da limitare il traffico urbano e garantire una logistica efficiente fin dalla fase insediativa.

A Castel San Giovanni sono già presenti alcuni percorsi ciclopedonali e un servizio di navette che collega la stazione ferroviaria e i comuni limitrofi agli ingressi del polo, regolato con i turni di lavoro.

Per quanto riguarda i servizi dedicati ai lavoratori, emerge un interesse concreto verso il sostegno alla genitorialità. I gestori del polo stanno avviando una sperimentazione con una scuola materna parrocchiale, per creare una sezione dedicata ai figli dei lavoratori del parco logistico, con orari estesi e compatibili con i turni. L'obiettivo è verificare la domanda effettiva e, in caso di risposta positiva, rendere stabile e ampliabile il servizio. Tale iniziativa si iscrive in una prospettiva più ampia, volta a rafforzare la dimensione comunitaria e a ridurre la marginalità che spesso caratterizza le aree logistiche.

7. Sostenibilità ambientale, certificazioni e innovazione tecnica

Gli interlocutori descrivono un quadro in cui la sostenibilità ambientale rappresenta una componente strutturale dello sviluppo logistico contemporaneo. Gli investitori richiedono sistematicamente certificazioni ambientali come BREEAM e LEED, e gli edifici realizzati negli ultimi anni includono numerosi elementi per la riduzione dell'impatto ecologico. Tra questi figurano il recupero dell'acqua piovana per usi non potabili, la presenza di impianti fotovoltaici con sistemi di accumulo, l'installazione di coperture bianche per ridurre l'isola di calore, il controllo automatizzato dei consumi energetici e l'utilizzo di materiali riciclabili. In alcuni casi, gli edifici raggiungono livelli di eccellenza, come la certificazione LEED Platinum ottenuta recentemente in provincia di Pavia, la prima in Italia nel settore.

L'azienda intervistata interpreta la logistica come un settore naturalmente orientato all'ottimizzazione, all'innovazione e alla ricerca di soluzioni più efficienti. In questa visione,



sostenibilità e competitività risultano strettamente intrecciate, poiché ogni miglioramento ambientale si traduce anche in una riduzione dei costi operativi e in una maggiore attrattività degli immobili per operatori e investitori.

8. Dialogo con il territorio e prospettive di sviluppo sostenibile

In chiusura, gli interlocutori auspicano un confronto più franco e costruttivo tra il settore logistico e il mondo ambientalista. Ritengono che il dibattito pubblico attorno alla logistica sia talvolta viziato da semplificazioni, mentre sarebbe necessario impostare una discussione basata sui dati, sulle buone pratiche e su un approccio realistico alle esigenze produttive. La logistica, sostengono, non può essere trattata esclusivamente come settore portatore di criticità, poiché costituisce oggi uno dei principali motori economici del territorio e un elemento fondamentale per contrastare crisi occupazionali gravi, come quella che affliggeva Piacenza al momento della nascita del polo di Castel San Giovanni.

L'auspicio è quello di costruire un modello di sviluppo in cui obiettivi ambientali, esigenze economiche e qualità del lavoro possano convivere, attraverso una governance multilivello che includa istituzioni pubbliche, imprese, investitori e comunità locali.

16/10/2025

Sindacato Fit-Cisl Piacenza

Salvatore Buono (Segretario Provinciale)

1. Le nuove domande alla logistica e la trasformazione del settore

L'intervista offre un quadro articolato delle trasformazioni in corso nel settore logistico piacentino, indicando come le domande rivolte alla logistica non siano più soltanto di natura commerciale, ma sempre più frequentemente sociali e ambientali. La crescita dell'e-commerce, la diffusione del modello "just in time" e l'aumento della velocità di consegna hanno generato ritmi di lavoro più intensi, una crescente frammentazione degli orari e una struttura occupazionale segnata dalla precarietà, soprattutto nei periodi di picco. Da una prospettiva sindacale, la richiesta più urgente rivolta alla logistica riguarda oggi la qualità del lavoro, che implica stabilità contrattuale, sicurezza, retribuzioni adeguate e condizioni dignitose. Parallelamente, la collettività chiede una riduzione drastica dell'impatto dei traffici pesanti e dell'inquinamento, diventati elementi critici in un territorio che ospita una delle più alte concentrazioni di attività logistiche del Paese. Emerge l'esigenza di una transizione ecologica reale, ancora lontana dall'essere attuata, e di una maggiore integrazione dei poli logistici con il tessuto urbano, oggi spesso percepiti come "cattedrali nel deserto".

2. Il territorio piacentino come polo strategico e le sue tensioni



La presenza di grandi operatori internazionali – da Amazon a Geodis, da DHL a UPS e molte altre realtà – conferma Piacenza come uno dei più importanti hub logistici del Nord Italia. La localizzazione delle piattaforme vicino agli snodi autostradali (A1 e A21) e il costo del suolo relativamente competitivo hanno guidato negli anni le scelte insediative, ora ulteriormente sostenute dall'introduzione della Zona Logistica Semplificata.

Tuttavia, il contesto territoriale presenta anche tensioni significative: da un lato, la logistica è riconosciuta come settore trainante dell'economia locale, in grado di generare circa 30.000 posti di lavoro tra diretti e indiretti; dall'altro, l'alta intensità di sfruttamento, la precarietà lavorativa e il forte impatto sulla quotidianità dei residenti alimentano conflitti sociali che si manifestano in scioperi, vertenze e tensioni comunitarie. In questo scenario duale, Piacenza appare allo stesso tempo dipendente e vulnerabile rispetto alla logistica, con un rischio crescente di monocultura produttiva.

3. Vocazione territoriale e ricostruzione delle filiere produttive

L'intervistato richiama la necessità di superare un modello logistico basato esclusivamente sulla movimentazione delle merci, proponendo un'integrazione con filiere produttive capaci di generare valore aggiunto e occupazione qualificata. Piacenza, un tempo sede di importanti attività manifatturiere – dall'agroalimentare alla meccanica – **avrebbe oggi l'opportunità di recuperare parte di quella diversificazione economica**, anche attraverso sinergie con le piattaforme logistiche esistenti. **Settori come la meccanica, i ricambi industriali, le componentistiche specializzate o i segmenti di controllo qualità e ricondizionamento dei prodotti potrebbero offrire nuove traiettorie di sviluppo**, soprattutto in vista della crescente automazione che, nel medio periodo, ridurrà il fabbisogno di manodopera nei magazzini. Il rilancio di filiere produttive integrate permetterebbe inoltre di valorizzare professionalità più qualificate, mitigando la dipendenza esclusiva dal lavoro non specializzato.

4. Fragilità territoriali: viabilità, consumo di suolo e qualità urbana

Una delle fragilità più acute riguarda la saturazione della rete stradale, segnata da un'intensità di traffico pesante che ha contribuito a incidenti frequenti (anche mortali) e a una crescente usura delle infrastrutture. Tra la via Emilia, le tangenziali e le aree prossime ai caselli, la viabilità si trova spesso in condizioni critiche. A questo si affianca l'impatto ambientale dovuto all'impermeabilizzazione del suolo e alla progressiva scomparsa della vocazione agricola che storicamente caratterizzava la provincia. Anche la qualità della vita nelle aree limitrofe ai poli logistici risulta compromessa: rumore, inquinamento atmosferico, carenza di servizi e un generale depauperamento del paesaggio rurale alimentano la percezione di un territorio sacrificato in nome di un'unica attività economica.

5. Priorità: rigenerazione delle aree dismesse e riqualificazione urbana



Tra le priorità individuate, l'intervistato sottolinea **l'importanza della riqualificazione delle aree dismesse**, oggi troppo poco utilizzate rispetto al potenziale che rappresentano. Capannoni abbandonati, ex aree militari e complessi industriali inattivi potrebbero offrire un'alternativa concreta al consumo di nuovo suolo agricolo, se adeguatamente incentivati da politiche pubbliche. Tuttavia, la riqualificazione risulta spesso economicamente meno conveniente rispetto alla costruzione ex novo. Alcuni esempi locali – come l'ex sito TNT o l'area industriale riqualificata a Monticelli d'Ongina – mostrano come la rigenerazione sia possibile, ma in un quadro di incentivi stabili e coerenti.

6. Opportunità: intermodalità e investimenti strategici

L'intermodalità ferroviaria emerge come una delle principali opportunità per trasformare la logistica piacentina in un settore sostenibile e innovativo. L'esistenza di binari inutilizzati nei poli logistici, la presenza storica del progetto "Piacenza Intermodale" e l'interesse crescente verso il trasporto combinato indicano un potenziale mai realmente sviluppato. L'intervistato, forte della sua esperienza come macchinista ferroviario, descrive con lucidità i vantaggi del trasporto su rotaia rispetto alla gomma: riduzione dell'inquinamento, minore incidentalità, migliore qualità del lavoro per gli autisti, e possibilità di caricare fino a 50 container per treno. L'implementazione di nuovi carri ferroviari "autostrada viaggiante" e la destinazione di fondi PNRR all'infrastruttura intermodale potrebbero segnare un cambiamento radicale, purché supportati da una volontà politica forte e da una visione di lungo periodo.

7. Strumenti urbanistici locali e criticità procedurali

Gli strumenti urbanistici comunali sono descritti come fragili e poco efficaci nel governare le trasformazioni territoriali indotte dalla logistica. Le varianti urbanistiche, spesso giustificate attraverso criteri di "pubblica utilità", finiscono per essere accolte con facilità, senza una valutazione pienamente approfondita degli impatti ambientali, sociali e urbani. L'intervistato auspica **l'introduzione sistematica della Valutazione di Impatto Sociale (VIS)**, da affiancare alle valutazioni economiche, così da rendere più trasparenti e responsabili le decisioni legate ai nuovi insediamenti.

8. Governance frammentata e il bisogno di un "Patto per la Logistica Sostenibile"

Una delle criticità più profonde riguarda la mancanza di un coordinamento strutturato tra istituzioni pubbliche, imprese e parti sociali. Sebbene Piacenza abbia sviluppato uno dei primi protocolli sulla legalità nella logistica, **la governance è descritta come episodica, orientata alla gestione delle crisi più che alla pianificazione strategica.**

L'intervistato propone la creazione di un Patto per la Logistica Sostenibile, capace di integrare dimensioni sociali, ambientali e lavorative, e di coinvolgere i sindacati fin dalla fase di programmazione territoriale. Tale patto dovrebbe definire standard condivisi su welfare



aziendale, mobilità casa-lavoro, formazione, sicurezza e sostenibilità ambientale, superando l'attuale approccio frammentato.

9. Servizi, mobilità e condizioni quotidiane dei lavoratori

Si mette in luce una carenza significativa di servizi utili alla vita quotidiana dei lavoratori: **mancono asili nido, sportelli bancari e postali, spazi ricreativi realmente fruibili e un sistema di trasporto pubblico adeguato ai turni della logistica**. Le navette sperimentate in alcuni poli – come Castel San Giovanni – rappresentano iniziative positive, ma isolate e non integrate in una strategia più ampia. Si sottolinea come il trasporto pubblico sia calibrato quasi esclusivamente sugli orari di una singola azienda (IKEA), lasciando scoperti i bisogni di decine di altri operatori. **La mancanza di piste ciclabili sicure complica ulteriormente gli spostamenti dei lavoratori, soprattutto degli stranieri che spesso non dispongono di un'automobile**. Analogamente, la quasi totale assenza di piazzole di sosta attrezzate rende precarie e insicure le condizioni degli autotrasportatori, difficili da intercettare anche per il sindacato.

10. Qualità del lavoro, conflittualità e trasformazioni occupazionali

Il tema della qualità del lavoro occupa un posto centrale nella riflessione sindacale. La conflittualità ricorrente nel settore non è percepita come una patologia autonoma, ma come sintomo di un malessere strutturale fatto di salari insufficienti, ritmi insostenibili, precarietà e violazioni dei diritti. Lo sciopero, pur essendo uno strumento legittimo, risulta talvolta abusato o utilizzato in modo improprio, generando una reazione di sfiducia nelle aziende e rischiando di compromettere la presenza dei clienti sul territorio. **Il timore della delocalizzazione** –alimentato dai recenti casi di spostamento verso la Polonia – rappresenta un ulteriore fattore di fragilità sociale. Nonostante ciò, l'intervistato riconosce che Piacenza ha compiuto progressi notevoli nella riduzione della filiera della subfornitura, con un forte aumento dei lavoratori assunti direttamente dalle multinazionali, come nel caso di IKEA e DHL. Tale processo migliora la qualità delle relazioni industriali e permette forme più strutturate di incentivazione, formazione e partecipazione.

11. Multiculturalità, lingue e mediazione culturale

La logistica impiega una quota elevatissima di lavoratori immigrati, rendendo centrale la questione dell'integrazione culturale. Al momento, secondo l'intervistato, le aziende dedicano poca attenzione alla mediazione interculturale, formazione linguistica e gestione delle differenze. **L'introduzione, nel rinnovo contrattuale del 2024, della figura del mediatore culturale rappresenta un passo avanti significativo**, poiché definisce una professionalità interna al magazzino incaricata di facilitare il dialogo tra gruppi diversi e prevenire conflitti relazionali. Questa figura, che unisce un ruolo operativo a una funzione sociale, potrebbe contribuire a migliorare il clima lavorativo e la qualità dei processi.



12. Abitazione, precarietà e radicamento territoriale

Il tema dell'alloggio costituisce una delle emergenze sociali più evidenti. Il **mercato degli affitti nella provincia di Piacenza è particolarmente saturo e costoso**, e i lavoratori – soprattutto stranieri – faticano a trovare soluzioni accessibili. I canoni elevati, le richieste di lunghe cauzioni e la scarsità di alloggi disponibili costringono molti a condividere stanze in condizioni precarie o a spostarsi quotidianamente per chilometri in bicicletta.

La precarietà contrattuale accentua questo fenomeno, poiché rende difficile impegnarsi in contratti di locazione tradizionali. La mancanza di politiche pubbliche e di iniziative congiunte con le aziende rappresenta un ulteriore ostacolo al radicamento sociale dei lavoratori.

13. Sostenibilità ambientale, greenwashing e possibili scenari futuri

Il discorso sulla sostenibilità ambientale è affrontato dall'intervistato con spirito critico. Molte aziende promuovono il proprio impegno ambientale come elemento identitario, ma nella pratica tali iniziative risultano limitate, spesso concentrate sull'installazione di pannelli fotovoltaici più per convenienza economica o per ottenere benefici reputazionali che per una reale strategia di sostenibilità. La logistica potrà dirsi realmente sostenibile solo se saranno affrontati in modo strutturale i nodi relativi agli imballaggi, all'ultimo miglio urbano, alla digitalizzazione, alla razionalizzazione dei trasporti e alla trasformazione dell'intero modello distributivo. **Il trasporto ferroviario rimane la leva principale della transizione ecologica**, mentre iniziative più innovative – come l'applicazione di sistemi di car sharing aziendale – rappresentano segnali positivi, ma ancora isolati.

14. Conclusioni: diversificazione economica, qualità del lavoro e lunga visione territoriale

In chiusura, l'intervistato invita a superare una visione della logistica legata esclusivamente ai parametri di estensione degli insediamenti e numero dei posti di lavoro, sottolineando la necessità di considerare la qualità dell'occupazione, i costi sociali, l'impatto ambientale e la resilienza del territorio. Una dipendenza eccessiva da un solo settore produttivo espone il territorio a rischi strutturali, specialmente in un'epoca in cui automazione, volatilità dei mercati e mutamenti geopolitici possono incidere rapidamente sulle catene globali del valore. Per garantire un futuro sostenibile a Piacenza, sarà necessario costruire una logistica che non solo funzioni, ma che valorizzi persone, comunità e ambiente, in un equilibrio tra crescita economica e giustizia sociale.

Intervista GXO Supply Chain Italy s.p.a. Alessandra Gritti, Francesca Donati

Polo Le Mose, Piacenza



1. Profilo aziendale e collocazione strategica

L'intervista con la responsabile di deposito di GXO a Piacenza offre una rappresentazione chiara del ruolo che l'azienda ricopre nel panorama logistico provinciale e nazionale. GXO, multinazionale statunitense attiva in Italia con circa trenta siti, concentra una parte rilevante delle proprie attività nel Nord Italia, con insediamenti a Piacenza, Castel San Giovanni, Stradella e nell'area milanese e bolognese. Il polo di Montale, operativo dal 2011 e specializzato nel settore fashion attraverso il rapporto consolidato con Guess, rappresenta uno dei siti storici e strategici per il gruppo, anche in virtù di un contratto già proiettato al lungo periodo.

La collocazione geografica del polo, a ridosso dell'autostrada e del nodo infrastrutturale piacentino, costituisce per l'azienda un vantaggio competitivo irrinunciabile. La prossimità alle reti viarie principali consente flussi rapidi da e verso il porto di Genova, confermando la centralità di Piacenza come hub di smistamento nel corridoio padano.

2. Domande emergenti e criticità territoriali

Tra le nuove domande che la logistica deve affrontare, l'intervistata individua prioritariamente il tema della mobilità e dell'accessibilità. **La struttura territoriale attuale non favorisce gli spostamenti alternativi all'automobile: mancano piste ciclabili sicure, le intersezioni con tangenziale e autostrada impediscono l'uso della bicicletta ai dipendenti che abitano in aree relativamente vicine, e il trasporto pubblico risulta insufficiente rispetto alle reali necessità del polo.** La presenza di una sola linea autobus con orari molto limitati rappresenta una risposta minimale e non proporzionata alla concentrazione occupazionale della zona.

Il tema infrastrutturale si lega anche alla sostenibilità: molti dipendenti non dispongono dell'automobile o sostengono costi rilevanti per gli spostamenti quotidiani. Per rispondere a tali criticità l'azienda ha creato navette interne e promuove il car sharing, ma resta evidente la necessità di un coordinamento più ampio tra operatori e amministrazioni locali.

Un'ulteriore criticità riguarda l'assenza di spazi ricreativi o di prossimità. Nel polo non esistono aree sportive, percorsi pedonali o luoghi attrezzati per la socialità durante le pause. La dipendente sottolinea come il benessere dei lavoratori richiederebbe la presenza di centri polisportivi, percorsi verdi o strutture di supporto che rendano l'area più vivibile, andando oltre la sua mera funzione produttiva.

3. Localizzazione, saturazione e dinamiche competitive

L'intervistata conferma che Piacenza e provincia ospitano tutti i principali operatori logistici internazionali, rendendo il territorio uno dei più densi d'Italia sotto il profilo insediativo. La richiesta di nuovi spazi rimane elevata, ma **l'area di Montale appare ormai saturata**; la



crescita si sposta così verso Castel San Giovanni e Stradella, poli logisticamente forti e dotati di margini di espansione. La concentrazione di operatori conferma dunque il carattere maturo del mercato locale, sostenuto dalla posizione geografica, dalla connessione ai mercati europei e dal ruolo di snodo intermodale del territorio, sebbene oggi ancora sia principalmente orientato alla gomma.

4. Intermodalità e valutazioni sull'uso del ferro

L'intervistata affronta anche il tema dell'intermodalità. Pur riconoscendo l'alto potenziale ambientale del trasporto ferroviario, osserva come la logistica contemporanea si basi su tempistiche sempre più rapide, difficilmente compatibili con la lentezza del trasporto su rotaia. Per quanto il traffico container via treno potrebbe ridurre significativamente l'impatto ambientale, dal punto di vista operativo la velocità del trasporto su gomma continua a rappresentare un fattore decisivo. Ciò non toglie che un sistema integrato gomma-ferro, capace di servire più magazzini contemporaneamente, avrebbe effetti ambientali e viabilistici rilevanti e andrebbe perseguito laddove possibile.

5. Fragilità sociali e carenza di servizi per le famiglie

Una delle fragilità maggiori rilevate riguarda la conciliazione vita-lavoro. Mancano totalmente, nel polo di Montale, servizi per la cura dei figli: asili, pre-scuola, centri ricreativi. Ciò costringe molti lavoratori, in particolare genitori, a ricorrere alla baby-sitter o a soluzioni precarie, con conseguenti difficoltà nella gestione dei turni o nella disponibilità a orari variabili. **Nei modelli europei la presenza di servizi scolastici o ricreativi vicino ai luoghi di lavoro è ormai prassi consolidata**; la loro assenza a Piacenza rappresenta invece un limite alla qualità occupazionale e alla capacità di attrazione del territorio.

6. Aree dismesse, riqualificazione e condizioni insediative

Il riferimento all'esperienza di Mantova consente di mettere in luce un punto importante: l'utilizzo di aree dismesse per nuovi poli logistici può essere una scelta di valore, ma presenta alcune criticità. La mancanza di collegamenti urbani e l'assenza di un mercato del lavoro già strutturato hanno reso più difficile l'avvio del sito mantovano, anche se la successiva crescita del polo ha facilitato l'aggregazione di operatori e lo sviluppo di una forza lavoro stabile. Nell'intervista si mostra che insediarsi in aree già urbanizzate può essere vantaggioso se ben collegate alla città, ma può presentare problemi di sostenibilità infrastrutturale e viabilistica, soprattutto per settori che necessitano di tempi rigidi e rapidi di consegna.

7. Sostenibilità ambientale e pratiche aziendali

Sul versante della sostenibilità, GXO ha avviato diversi progetti. Il più significativo è il piano di installazione dei pannelli fotovoltaici, promosso con la proprietà (Generali) per dotare tutto il polo di impianti energetici rinnovabili. A ciò si aggiungono pratiche consolidate di riciclo dei



materiali (carta, legno, rifiuti industriali) e iniziative simboliche come l'adozione di alveari per favorire la biodiversità.

Esiste tuttavia un limite sia strutturale sia infrastrutturale: il polo di Montale non dispone di colonnine per la ricarica elettrica, a differenza di altri siti più recenti. L'intervistata osserva che la presenza di colonnine incentiverebbe i dipendenti all'utilizzo di veicoli ibridi o elettrici, e costituisce dunque un'opportunità mancata per l'area.

8. Qualità del lavoro, relazioni sindacali e gestione dei picchi di conflittualità

Il polo logistico è un contesto fortemente sindacalizzato, con la presenza di tutte le principali sigle e una tradizione di mobilitazione frequente. L'intervistata descrive la conflittualità come diffusa ma generalmente non grave: scioperi e mobilitazioni derivano spesso da temi condivisi a livello territoriale (caldo estivo, condizioni di comfort, contestazioni disciplinari), più che da criticità specifiche del sito. GXO risponde generalmente attraverso tavoli negoziali interni, cercando compromessi sui temi e adeguando condizioni operative (pause aggiuntive, installazione di split, distribuzione di bevande nei mesi più caldi).

9. Spazi, ingombri e adeguatezza infrastrutturale

Dal punto di vista logistico-produttivo, la responsabile non rileva particolari criticità negli spazi destinati alla movimentazione di camion e mezzi pesanti. Le aree del polo risultano adeguate e ben dimensionate. Anche le piazzole di sosta rispondono alle esigenze operative, sebbene manchi un sistema più strutturato di servizi per autisti e trasportatori, come emerso in altre interviste del progetto.

Conclusioni

L'intervista a GXO conferma molte delle tendenze delineate nel sistema logistico piacentino: la dipendenza dall'automobile, la carenza di servizi territoriali e di spazi collettivi, la pressione infrastrutturale sulle strade, il crescente interesse per modelli di sostenibilità e la difficoltà di coniugare rapidità logistica e trasformazioni intermodali. Allo stesso tempo, l'esperienza diretta dell'azienda rivela una consapevolezza delle sfide sociali ed ecologiche, un tentativo di intervento su più fronti (formazione, mobilità, fotovoltaico) e la percezione chiara che la qualità dei servizi territoriali possa incidere sulla qualità del lavoro e sulla competitività del polo nel lungo periodo.

Intervista Prologis, Polo Le Mose Piacenza

Margaryta Hnatenko, Sabine Hutter

1. Il Polo delle Mose come nodo logistico maturo e strategico nel sistema piacentino



Il Polo logistico delle Mose rappresenta uno dei complessi insediativi più estesi e consolidati della provincia di Piacenza. La sua collocazione, nelle immediate vicinanze dell'A1 e dell'A21, in posizione baricentrica rispetto ai corridoi padani, ha favorito nel tempo una forte attrattività nei confronti di operatori nazionali e internazionali.

2. Prologis come attore-chiave: governance proprietaria, standard edilizi e servizi

Prologis gioca un ruolo di proprietario, sviluppatore e gestore immobiliare all'interno del Polo. La sua presenza introduce logiche gestionali sovralocali, derivate da una consolidata esperienza internazionale:

- manutenzione centralizzata delle aree comuni;
- standard tecnici uniformi su sicurezza, efficienza energetica e sostenibilità;
- servizi condivisi per gli occupiers (manutenzione verde, pulizia strade, videosorveglianza).

Questa configurazione conferma ciò che è emerso anche nelle interviste ai Comuni: i poli logistici dotati di un unico soggetto di riferimento, come Castel San Giovanni e, in misura minore, Le Mose, presentano maggiori livelli di ordine, controllo e cooperazione rispetto a poli costruiti in modo più frammentato, dove l'assenza di una governance unitaria genera criticità permanenti (rifiuti abbandonati, mancanza di sicurezza, scarsa manutenzione, difficoltà nel coordinamento dei servizi).

Gli impianti Prologis delle Mose adottano già criteri edilizi avanzati, tra i quali:

- certificazioni ambientali,
- impianti fotovoltaici,
- illuminazione LED,
- sistemi di gestione energetica e idrica,
- materiali costruttivi certificati e predisposizioni per futuri upgrade tecnologici.

3. Le Mose nel quadro delle fragilità territoriali: infrastrutture, connessioni e mobilità

il Polo delle Mose soffre, come altri insediamenti logistici piacentini, di criticità infrastrutturali ancora non risolte.

Nonostante la buona accessibilità autostradale, emergono tre questioni strutturali:

4.1 Carenza di trasporto pubblico e difficoltà di accesso per i lavoratori

- collegamenti pubblici scarsi e non coordinati con i turni;



- percorsi ciclopedonali frammentari, spesso interrotti o insicuri;
- ampia dipendenza dall'auto privata, con conseguenti difficoltà per i lavoratori più fragili.

4.2 Carenza di servizi di welfare territoriale

Prologis conferma che, pur in presenza di aree verdi, parcheggi e spazi tecnici, il polo non offre servizi essenziali richiesti dai lavoratori:

- asili nido o scuole nelle vicinanze;
- punti di ristorazione;
- spazi ricreativi o di socialità;
- presidi per autotrasportatori (docce, aree attrezzate, ristorazione dedicata).

4.3 Qualità del lavoro

Prologis sottolinea come i propri asset immobiliari siano progettati per garantire comfort lavorativo e sicurezza superiori alla media del mercato. Ciò restituisce un divario strutturale tra immobili moderni e edifici di generazioni precedenti, che incide sulla qualità del lavoro in modo significativo.

5. Criteri insediativi, rigenerazione e prospettive future

Il Polo Le Mose si trova oggi in una fase di maturità e parziale saturazione. Mentre altri comuni come Caorso e Cortemaggiore dichiarano di non voler accogliere ulteriori logistiche senza nuove infrastrutture, la città di Piacenza punta su:

- rigenerazione interna del polo;
- efficientamento energetico e infrastrutturale;
- piena attivazione dell'intermodalità ferroviaria.

Prologis, si colloca pienamente dentro questa traiettoria, promuovendo una logistica orientata alla sostenibilità, all'innovazione tecnologica e al consolidamento degli insediamenti esistenti piuttosto che all'espansione su nuovo suolo.



Sintesi dei temi emersi dalle interviste alle imprese logistiche e ai sindacati

Le interviste condotte presso i principali operatori logistici della provincia di Piacenza delineano un quadro complesso, nel quale le imprese riconoscono il valore strategico del territorio, ma al contempo mostrano fragilità strutturali, criticità infrastrutturali e bisogni sociali emergenti. I temi che seguono rappresentano le direttrici fondamentali lungo cui si articola il rapporto tra logistica, territorio e lavoro.

1. Attrattività strutturale del territorio e ruolo dei poli logistici

Tutte le imprese intervistate riconoscono che la provincia di Piacenza costituisce una posizione geografica privilegiata nel panorama logistico italiano:

- prossimità ai porti liguri (Genova e La Spezia),
- connessione ai corridoi autostradali nord-sud ed est-ovest,
- accessibilità ai mercati europei e padani,
- presenza di poli consolidati (Castel San Giovanni, Le Mose, Stradella).

Questa dotazione territoriale genera un flusso costante di domanda insediativa, spesso concentrata su magazzini già pronti all'uso ("brownfield"), in quanto i tempi di attivazione richiesti dai committenti sono molto ridotti. Lo sviluppo greenfield è invece giudicato lento e complesso.

2. Mobilità e accessibilità: infrastrutture inadeguate ai fabbisogni attuali

Uno dei temi più ricorrenti riguarda la mobilità dei lavoratori e delle merci, ambito nel quale le imprese individuano le principali debolezze del territorio:

- Trasporto pubblico scarsamente funzionale ai turni e alla distribuzione geografica dei poli.
- Mancanza di piste ciclabili continue e sicure, nonostante una quota significativa di lavoratori usi la bicicletta.
- Congestione dei flussi su gomma, dovuta alla sovrapposizione tra traffico industriale e urbano.
- Assenza, o ritardi, nello sviluppo dell'intermodalità ferroviaria, percepita come cruciale per la sostenibilità futura.



- Esigenza, in alcuni poli (Castel San Giovanni, Le Mose), di infrastrutture integrative: tangenziali, cavalcavia dedicati, percorsi pedonali protetti, continuità dei percorsi ciclabili .

L'inadeguatezza della mobilità è considerata un fattore che incide sia sull'efficienza operativa sia sulla capacità delle imprese di attrarre e trattenere lavoratori.

3. Governance dei poli logistici: necessità di coordinamento e modelli innovativi

Le imprese riconoscono che la gestione unitaria degli spazi logistici rappresenta un fattore decisivo di efficienza. Castel San Giovanni viene citato come buona pratica: un modello condominiale centralizzato che coordina sicurezza, manutenzione, traffico interno, guardiania e servizi comuni.

Al contrario, poli come Le Mose soffrono di frammentazione proprietaria, con impatti negativi sulla sicurezza, sull'immagine del polo e sulla gestione del traffico. Gli operatori auspicano modelli di governance più strutturati, basati su:

- amministrazioni condominiali unitarie;
- mobility manager di polo;
- accordi operativi pubblico-privato;
- coordinamento intercomunale nelle aree di confine.

La mancanza di una governance integrata viene percepita come una delle maggiori criticità del territorio.

4. Qualità del lavoro, relazioni sindacali e professionalizzazione

Il comparto logistico piacentino è attraversato da una dinamica complessa. Da un lato, molte imprese sottolineano una progressiva stabilizzazione della forza lavoro e una crescente internalizzazione. Dall'altro, permangono fenomeni di elevata mobilità contrattuale e conflittualità, soprattutto nei siti più grandi e sindacalizzati.

Temi rilevanti emersi:

- Importanza crescente del benessere organizzativo, della sicurezza e della climatizzazione degli ambienti (tema critico per i magazzini più datati).
- Conflittualità sindacale percepita come "diffusa ma fisiologica", spesso collegata a temi trasversali (carichi di lavoro, condizioni climatiche, turni).
- Valorizzazione della formazione tecnica (carrellisti, operatori robotizzati, addetti qualità).



- Esigenza crescente di mediazione culturale e formazione linguistica, data l'alta presenza di lavoratori stranieri.

Le imprese più strutturate rilevano un miglioramento della qualità occupazionale negli ultimi anni, legato anche agli standard più elevati imposti dai committenti globali.

5. Servizi per i lavoratori: bisogni insoddisfatti di welfare territoriale

Un tema trasversale riguarda la difficoltà dei lavoratori — e quindi delle imprese — nel conciliare vita privata e lavoro. Le principali criticità sono:

- assenza di asili nido e scuole prossimi ai poli logistici;
- carenza di spazi ricreativi e sportivi utilizzabili nelle pause;
- mancanza di punti di ristoro collettivi o mense condivise;
- assenza di servizi pubblici decentrati (sportelli anagrafe, posta, banche);
- insufficienza di aree di sosta attrezzate per autotrasportatori.

Molte imprese hanno avviato iniziative interne (navette, flessibilità orari, aree break potenziate), ma riconoscono che i servizi necessari eccedono la loro capacità di intervento e richiedono politiche territoriali integrate.

6. Housing e pressione abitativa: il nodo più critico

Quasi tutte le imprese rilevano l'emergere di una crisi abitativa strutturale:

- difficoltà dei lavoratori — soprattutto stranieri e con contratti brevi — a trovare alloggi accessibili;
- presenza crescente di sovraffollamento o soluzioni informali;
- aumento dei prezzi degli affitti nei poli di Castel San Giovanni e Piacenza;
- domanda potenziale per forme di social housing o modelli di coabitazione regolata.

Alcuni operatori (ALS/Bertola, Prologis, IKEA) hanno mostrato apertura a collaborazioni con i Comuni, ma nessuna impresa dispone oggi di strumenti consolidati per affrontare da sola il problema.

7. Sostenibilità ambientale: tra pratiche avanzate e greenwashing

La sostenibilità rappresenta un tema ambivalente:



- Le imprese più strutturate (IKEA, Prologis, NewCold) adottano strategie avanzate: fotovoltaico, tetti bianchi, recupero acque, LED, materiali riciclabili, certificazioni BREEAM/LEED.
- Altre pratiche sono percepite come superficiali o orientate al marketing.

Sul piano dei trasporti, la maggioranza riconosce che la vera svolta green è l'intermodalità, oggi ancora lontana dall'essere realizzata. Le imprese considerano il porto ferroviario un'infrastruttura strategica, ma mancano condizioni operative favorevoli: tempi, costi, flessibilità e coordinamento tra attori.

8. Opportunità future e orientamenti strategici

Dal complesso delle interviste emergono alcune direzioni condivise:

1. Rigenerazione dei poli esistenti più che espansione in nuove aree.
2. Verticalizzazione dei magazzini (modelli "torre" come NewCold).
3. Intermodalità ferroviaria come priorità ambientale e competitiva.
4. Governance unificata come leva necessaria per ordine, sicurezza e qualità urbana.
5. Integrazione con il territorio attraverso servizi, housing, mobilità sostenibile.

Le imprese riconoscono che il futuro della logistica non sarà determinato solo da efficienza e localizzazione, ma dalla capacità dei territori di fornire ecosistemi integrati che combinino infrastrutture, welfare, sostenibilità e lavoro qualificato.

In sintesi

Le imprese logistiche intervistate descrivono Piacenza come un territorio strategico ma fragile. La logistica vi cresce in modo dinamico, ma richiede:

- infrastrutture avanzate e con elevata manutenzione;
- governance più forte;
- servizi più adeguati;
- politiche abitative mirate;
- investimenti pubblici e privati coordinati;
- relazioni industriali più stabili;
- un salto di qualità nella sostenibilità.



Il quadro che emerge non è quello di un settore “marginale”, ma di un nuovo sistema produttivo complesso, capace di ridisegnare i territori e, al tempo stesso, di dipendere profondamente dalle loro condizioni sociali, urbanistiche e infrastrutturali.



Intervista ai Comuni di Castel S. Giovanni e Fiorenzuola d'Arda



Intervista ai Comuni di Castel S. Giovanni e Fiorenzuola d'Arda, 5/11/2025

Giovanni Cattanei Vicesindaco di Castel San Giovanni

Wendalina Cesario Assessora al Commercio a Castel San Giovanni

Elena Galli Assessora al Welfare a Castel San Giovanni

Romeo Gandolfi, Sindaco di Fiorenzuola

1. Introduzione e contesto territoriale

L'incontro con i rappresentanti istituzionali dei Comuni di Castel San Giovanni e Fiorenzuola d'Arda offre un quadro articolato della presenza logistica nei due territori, riflettendo le specificità dei rispettivi poli e le diverse traiettorie di sviluppo intraprese negli ultimi due decenni. Castel San Giovanni si configura come uno dei poli logistici più estesi e strutturati del Nord Italia, con oltre un milione di metri quadrati coperti e una forza lavoro che nei picchi stagionali raggiunge le 7.000 unità.

Fiorenzuola presenta invece una realtà molto più contenuta: gli insediamenti legati alla logistica sono presenti e in fase di sviluppo, ma su scale decisamente inferiori e con una vocazione prevalentemente legata alla filiera agroalimentare e alle nuove tecnologie di automazione.

Entrambi i comuni, pur con proporzioni molto differenti, hanno dovuto confrontarsi con le dinamiche legate alla crescita rapida del settore logistico: l'aumento dell'occupazione, la trasformazione dei tessuti sociali e urbani, l'impatto sulle infrastrutture, l'esigenza di modelli di governance adeguati e un fabbisogno crescente di servizi territoriali.

2. Castel San Giovanni: un polo logistico maturo e altamente strutturato

Castel San Giovanni rappresenta il caso più emblematico di sviluppo logistico intensivo. La posizione geografica, la dotazione infrastrutturale e la capacità attrattiva dei fondi immobiliari internazionali hanno favorito una concentrazione di operatori che oggi costituisce un sistema logistico integrato, caratterizzato dalla presenza di imprese multinazionali e da una governance interna ormai consolidata.

Governance e modello condominiale

Una delle peculiarità più rilevanti è il modello di gestione "condominiale" del polo, affidato a un amministratore dedicato (di norma un professionista esterno) che coordina questioni comuni: manutenzioni, sicurezza, illuminazione, gestione delle aree verdi, rapporti con il Comune, fino alla regolazione degli accessi interni. Questo modello, unico nella provincia per ampiezza e continuità operativa, ha permesso una gestione collettiva ordinata di uno spazio



estremamente complesso, nel quale insistono più di cinque proprietari immobiliari e numerosi conduttori.

Il Comune riconosce che tale governance ha facilitato il dialogo tra pubblico e privato, soprattutto nelle fasi di espansione del polo e nell'attuazione delle compensazioni territoriali.

Infrastrutture, intermodalità e mobilità

Il polo di Castel San Giovanni si caratterizza per interventi infrastrutturali significativi, frutto della collaborazione tra ente locale e operatori privati. Tra questi, il sottopasso ciclopedonale che collega la stazione ferroviaria al polo, una serie di adeguamenti viabilistici e la realizzazione, da parte delle aziende, di una navetta gratuita dedicata ai lavoratori.

L'elemento più strategico resta tuttavia il raccordo ferroviario interno, da anni oggetto di investimenti con l'obiettivo di spostare fino al 20% del traffico merci dalla gomma al ferro. Sebbene ritardi tecnici abbiano rallentato l'attivazione dell'infrastruttura, gli operatori privati hanno manifestato un interesse concreto all'utilizzo del binario, riconoscendo il potenziale competitivo e ambientale dell'intermodalità.

Sostenibilità e compensazioni ambientali

Il Comune sottolinea l'impegno degli operatori nel dotare tutti i capannoni di impianti fotovoltaici, talvolta accompagnati da sistemi di accumulo, raggiungendo capacità significative e potenzialmente in grado di contribuire anche alla rete locale. **Parallelamente, gli interventi compensativi hanno riguardato piantumazioni di vaste aree, studi idraulici avanzati e misure di tutela dei fontanili, elemento distintivo del paesaggio agricolo della bassa Val Tidone.**

3. Le criticità sociali di Castel San Giovanni: casa, welfare, integrazione

Accanto ai benefici occupazionali, i referenti del Comune di Castel San Giovanni rilevano l'impatto sociale di un polo logistico di tali dimensioni. **L'arrivo di migliaia di lavoratori, spesso con contratti temporanei, ha generato un fabbisogno abitativo che il mercato locale non è in grado di assorbire,** con ripercussioni dirette sugli affitti, sull'accesso ai servizi e sulla composizione sociale della popolazione.

La presenza di persone prive di soluzioni abitative stabili ha rappresentato un campanello d'allarme che ha spinto il Comune a sviluppare interventi strutturali, tra cui la costruzione di una "stazione di posta" distrettuale, finanziata con risorse PNRR, per garantire servizi di base (docce, lavanderia, orientamento, assistenza documentale) e un piccolo spazio di accoglienza temporanea.

Sono aumentati nel frattempo gli interventi di segretariato sociale e i contributi economici, così come la necessità di supportare le famiglie, in particolare quelle straniere, nella



fruizione dei servizi scolastici ed educativi. Le liste d'attesa per i nidi e per il pre e post scuola hanno portato il Comune a introdurre nuove convenzioni con strutture parrocchiali e a valutare soluzioni in collaborazione con gli operatori logistici.

Infine, l'amministrazione ha avviato uno studio sociologico per comprendere le dinamiche di integrazione tra "nuovi" e "vecchi" residenti, indicando come una parte della popolazione manifesti difficoltà a integrarsi in modo stabile nel contesto locale, con forme di segmentazione spaziale e sociale osservabili nel centro abitato.

4. Fiorenzuola d'Arda: una logistica più contenuta e selettiva

La situazione a Fiorenzuola si distingue per una scala molto più ridotta e per una vocazione diversa. **L'insediamento principale riguarda NewCold, grande operatore internazionale della catena del freddo, che ha introdotto soluzioni tecnologiche avanzate e automatizzate. L'area della Barabasca, vicina al casello autostradale, rappresenta il fulcro dello sviluppo logistico locale.**

Vincoli territoriali e pianificazione

La conformazione fisica del territorio limita l'espandibilità del polo: il torrente Arda da un lato, le risorgive e le centuriazioni romane dall'altro, costituiscono vincoli ambientali e archeologici rilevanti. Le possibilità di ampliamento si concentrano in prossimità del Comune di Cortemaggiore, dove è stato recentemente approvato un intervento di circa 140.000 mq.

Contestualmente, il Comune sta elaborando il nuovo PUG, chiamato a definire criteri selettivi e sostenibili per gli sviluppi futuri, anche alla luce delle normative regionali sul consumo di suolo.

Compensazioni ambientali e gestione del rischio idraulico

Fiorenzuola ha adottato un approccio rigoroso alle compensazioni, richiedendo vaste piantumazioni (fino a 1500 essenze autoctone per il solo comparto Barabasca) e interventi idraulici complessi, spesso volti a risolvere criticità pregresse del reticolo di bonifica. L'ingegnerizzazione dei canali, la creazione di vasche di laminazione e l'integrazione tra reticolo primario e secondario mostrano un livello avanzato di interazione tra privati, Comune e Consorzio di Bonifica.

Impatto sociale: un quadro diverso da Castel San Giovanni

Pur in presenza di un numero crescente di lavoratori stranieri, le ricadute sociali sono meno acute. Il mercato del lavoro locale, già caratterizzato da una forte presenza industriale e agroalimentare, ha assorbito l'ampliamento occupazionale riducendo in parte la domanda di assistenza economica. Restano tuttavia significative le sfide legate alla presenza eterogenea di comunità straniere, alle esigenze abitative e all'integrazione linguistica e culturale.



L'amministrazione sottolinea anche la necessità di riorganizzare e ricondurre a criteri di maggiore razionalità urbanistica gli insediamenti produttivi storicamente dispersi sul territorio, per migliorare l'efficacia dei servizi e contenere gli impatti della mobilità pesante.

5. Tematiche trasversali: criteri insediativi, uso di aree dismesse e relazioni tra territorio e operatori

Entrambi i comuni esprimono valutazioni nette rispetto ai criteri insediativi della logistica. Castel San Giovanni ritiene conclusa la fase di espansione del proprio polo principale e sottolinea di non disporre di aree dismesse idonee a ospitare ulteriori sviluppi logistici. Le poche aree disponibili sono troppo piccole, oppure richiedono bonifiche onerose che rendono impraticabile un riuso logistico.

Fiorenzuola, pur avendo qualche area dismessa vicino al centro storico, mette in evidenza difficoltà analoghe: dimensioni insufficienti per la logistica, vincoli ambientali rilevanti e un orientamento politico-amministrativo che privilegia usi alternativi (residenziale, servizi, funzioni culturali).

Entrambi i Comuni sottolineano che la logistica richiede non solo spazio fisico ma anche condizioni di accessibilità, continuità infrastrutturale e separazione dalle aree residenziali, elementi che difficilmente si conciliano con il riuso di aree interne ai centri urbani.

6. Conclusioni: una relazione complessa tra territorio e logistica

L'incontro restituisce un quadro nitido della relazione, al tempo stesso produttiva e problematica, tra territorio e logistica. Castel San Giovanni rappresenta l'esempio di un polo maturo che, pur generando occupazione e risorse, ha imposto all'amministrazione l'esigenza di affrontare trasformazioni profonde sul piano sociale, abitativo e infrastrutturale. Fiorenzuola, pur in una condizione più gestibile, riconosce che gli sviluppi futuri richiederanno un equilibrio delicato tra vocazione produttiva, tutela ambientale e sostenibilità urbana.

In entrambi i casi compare la consapevolezza che la governance non può limitarsi alla pianificazione urbanistica, ma deve integrare politiche sociali, interventi abitativi, mobilità sostenibile, gestione dei rischi e forme innovative di collaborazione pubblico-privata. La logistica, con i suoi impatti multiscalari, non può più essere affrontata come un comparto settoriale: la sua presenza ridefinisce l'identità dei territori e impone nuove forme di responsabilità condivisa.



Intervista al Comune di Piacenza, 17/11/2025

Adriana Fantini, Assessora alla pianificazione per lo sviluppo urbano sostenibile

Nicoletta Corvi, Assessora alle politiche per l'infanzia, la solidarietà, l'abitazione e l'inclusione sociale

1. La logistica nel governo del territorio: una questione strategica per il Comune di Piacenza

L'incontro con gli assessori del Comune di Piacenza restituisce innanzitutto una visione molto chiara del ruolo che la logistica ha assunto nella pianificazione urbana e territoriale della città. L'amministrazione riconosce che la collocazione strategica di Piacenza rispetto alle grandi direttrici autostradali, ferroviarie e interregionali continua a generare una forte pressione localizzativa da parte degli operatori logistici, rendendo necessario un governo attento e rigoroso delle dinamiche di insediamento. Il nuovo Piano Urbanistico Generale (PUG), attualmente in fase avanzata di elaborazione, assume la logistica come una delle questioni maggiori nella definizione dello sviluppo urbano, collocandola però dentro un quadro di compatibilità ambientale, infrastrutturale e sociale più stringente rispetto al passato.

Partendo da un'analisi approfondita condotta dagli uffici tecnici e dagli assessorati competenti, l'amministrazione ribadisce che la futura crescita logistica potrà avvenire esclusivamente attraverso la riqualificazione e l'ottimizzazione degli insediamenti esistenti, privilegiando attività fortemente automatizzate, innovative e coerenti con modelli di intermodalità avanzata. Il PUG, in linea con le disposizioni della legge urbanistica regionale, limita l'espansione di nuovo suolo al massimo 3% del territorio urbanizzato da qui al 2050; di questo margine, solo il 50% potrà eventualmente essere destinato, nei prossimi dieci anni, a nuovi insediamenti logistici. Questa soglia non rappresenta un incentivo allo sviluppo, bensì una soglia cautelativa oltre la quale l'amministrazione non intende andare, se non accompagnata da rigorose condizioni di interesse pubblico.

2. L'intermodalità ferroviaria come presupposto imprescindibile

Una parte centrale della strategia comunale riguarda la realizzazione del nuovo **“polo del ferro”**, ossia la **stazione merci dedicata al servizio degli operatori logistici**. Si tratta di un progetto strategico di lunga gestazione, che in passato non aveva trovato concretizzazione a causa del mancato accordo tra operatori privati. **L'ingresso diretto di Ferrovie dello Stato ha segnato un punto di svolta, consentendo di sbloccare la progettazione pubblica della nuova infrastruttura e di attivare le procedure necessarie, inclusi gli espropri**. Il progetto si inserisce nel più ampio **ridisegno della stazione passeggeri, che diventerà bifronte grazie allo spostamento dei binari merci all'interno del polo logistico**.



Per l'amministrazione comunale, l'intermodalità ferro-gomma non rappresenta un semplice valore aggiunto, ma una condizione necessaria per ridurre l'impatto del traffico pesante sulla città, migliorare la qualità dell'aria e rendere il territorio attrattivo per operatori più avanzati. Le aziende che vorranno insediarsi dovranno sottoscrivere un atto d'obbligo che le impegnerà a utilizzare l'infrastruttura ferroviaria, compatibilmente con le quote medie nazionali di intermodalità. Il Comune è consapevole che l'Italia presenta livelli ancora limitati di trasporto merci su ferro, ma ritiene fondamentale porsi obiettivi realistici e misurabili, evitando promesse che il territorio non potrebbe sostenere.

3. Il tema della localizzazione: consumo di suolo, rigenerazione e sviluppo verticale

Negli orientamenti urbanistici presentati dagli assessori emerge una forte attenzione alla limitazione del consumo di suolo e alla promozione di forme di sviluppo più compatibili con la struttura territoriale. Il PUG incentiva con decisione la rigenerazione ambientale e la riqualificazione di aree dismesse o sottoutilizzate, riconoscendo che molti dei problemi generati dal polo logistico attuale dipendono proprio dall'estensione orizzontale degli impianti e dalla loro dispersione territoriale. Per invertire questa tendenza, il piano prevede sia limiti stringenti all'impermeabilizzazione dei suoli, sia la possibilità di sviluppare edifici logistici in altezza, avvalendosi delle tecnologie automatizzate oggi disponibili. L'esempio delle torri di IKEA è considerato emblematico del potenziale di un approccio verticale nella riduzione dell'impatto territoriale.

Parallelamente, **l'amministrazione intende scoraggiare gli insediamenti isolati o collocati in aree urbanamente delicate, come il caso di Roncaglia** – eredità di una pianificazione precedente – che ha generato gravi problemi di traffico e convivenza con le aree abitate. La nuova pianificazione, più rigorosa, evita che si ripetano errori simili e garantisce un maggior controllo attraverso gli accordi operativi, che sostituiscono la vecchia pianificazione attuativa e permettono al Comune di imporre condizioni precise ai nuovi insediamenti.

4. Il modello del “parco chiuso” e la necessità di una governance unitaria

Uno dei punti più innovativi e rilevanti della strategia comunale riguarda la creazione di un modello di governance condivisa del polo logistico, che potrebbe fare riferimento a un “parco chiuso”. Oggi il polo delle Mose soffre di un problema strutturale: pur essendo di fatto un agglomerato unico, non dispone di una governance integrata capace di gestire servizi comuni, controlli, sicurezza, manutenzioni, spazi pubblici e servizi per autotrasportatori e lavoratori. Il Comune riconosce che la mancanza di una regia collettiva ha prodotto numerose criticità nel tempo, sia sul piano del decoro urbano, sia su quello dei disagi per la popolazione locale.

Il modello immaginato – simile a un “super condominio” – non può essere imposto retroattivamente agli operatori già insediati. Tuttavia, può essere utilizzato come condizione



obbligatoria per ogni nuovo intervento, spingendo gli operatori esistenti a sedersi allo stesso tavolo del nuovo arrivato per definire regole, standard e servizi comuni. La governance non sarà calata dall'alto, ma co-costruita dagli attori coinvolti; tuttavia, la leva negoziale del Comune risulterà decisiva per generare il cambiamento.

5. Le sfide sociali: abitazione, welfare e domanda crescente di servizi

Accanto alle questioni urbanistiche e infrastrutturali, l'incontro ha dedicato ampio spazio alla dimensione sociale, affrontata dall'assessora ai servizi sociali. Le analisi condotte dal Comune, insieme alla ricerca realizzata con Fondazione ITL, mostrano un quadro complesso. I lavoratori del polo presentano profili eterogenei: molti sono diplomati o laureati, altri vivono situazioni di precarietà abitativa e contrattuale. Una quota significativa dei figli dei lavoratori non convive stabilmente in città, mentre una parte considerevole degli adulti fatica a conoscere e utilizzare i servizi sociali, educativi o sanitari disponibili.

La questione abitativa rappresenta uno dei problemi più urgenti. I lavoratori con contratti stabili o con risorse economiche sufficienti accedono al mercato privato o al social housing; i lavoratori temporanei o interinali — spesso impiegati nei picchi stagionali della logistica — non trovano alcuna soluzione abitativa credibile, finendo talvolta nei dormitori comunali pur non essendo persone senza dimora. Questo crea condizioni di vulnerabilità, scarsa integrazione e, talvolta, rischi per la stessa sicurezza sul lavoro, soprattutto nei casi in cui chi lavora di notte non ha un luogo dove riposare durante il giorno.

Il Comune sta promuovendo soluzioni concrete attraverso il coinvolgimento diretto delle aziende e del terzo settore, costruendo triangolazioni che prevedano alloggi temporanei gestiti da enti sociali e messi a disposizione delle imprese per i lavoratori a contratto breve. Parallelamente, sta sviluppando percorsi di orientamento al credito e alla ricerca della casa, ispirandosi a buone pratiche già presenti sul territorio.

6. Servizi per le famiglie, formazione e integrazione linguistica

Dal lato del welfare emergono tre grandi ambiti di intervento: servizi educativi (asili nido, pre e post scuola, centri estivi), formazione linguistica e alfabetizzazione digitale, e spazi di socialità e ristoro. Molti lavoratori non conoscono i servizi disponibili, non sanno come accedervi o li percepiscono come poco adatti alle esigenze dei turni rigidi della logistica. Per affrontare queste criticità il Comune ha istituito un coordinamento permanente con i responsabili delle risorse umane delle aziende, con l'obiettivo di facilitare la diffusione delle informazioni e programmare corsi di lingua e competenze digitali direttamente nei luoghi di lavoro o in orari compatibili.

Una proposta particolarmente significativa è quella di aprire uno sportello decentrato del servizio comunale "Informafamiglie e Informa Sociale" direttamente nel polo logistico, per



offrire un punto di accesso stabile, continuo e riconoscibile. La sua realizzazione, tuttavia, richiede la partecipazione attiva delle aziende, che devono mettere a disposizione spazi e risorse minime per rendere l'iniziativa sostenibile.

7. Mobilità, accessibilità e criticità nei collegamenti

La mobilità rappresenta una delle questioni più complesse: il trasporto pubblico non è oggi compatibile con i turni differenziati delle aziende e le piste ciclabili sono spesso discontinue o mancanti, esponendo a rischi i lavoratori che si spostano con mezzi leggeri. La navetta esistente – modellata sugli orari di IKEA – serve solo una parte degli addetti e non raggiunge tutti i comparti del polo.

Il Comune intende allargare il servizio, estendere i percorsi e coordinare i turni tra aziende, ma ciò implica un cambiamento organizzativo che deve essere condiviso con le imprese. È previsto un incontro dedicato nell'ambito del Tavolo Mobilità, già attivo, per costruire una soluzione più sistemica.

8. Integrazione sociale e ruolo degli operatori privati

Una parte importante del dialogo è dedicata alla necessità che le aziende riconoscano il proprio ruolo nella gestione delle ricadute sociali della logistica. Storicamente, gli operatori hanno assunto come propri solo i bisogni dei lavoratori diretti, lasciando al territorio e al Comune la gestione dei problemi più complessi (abitazione temporanea, mobilità, servizi per trasportatori). L'amministrazione chiede ora maggiore corresponsabilità e riconosce che il percorso di costruzione di una cultura condivisa richiederà tempo, negoziazione e continuità. Non tutte le aziende partecipano attivamente, ma quelle coinvolte più stabilmente rappresentano la base di un cambiamento possibile.

Conclusione

L'incontro con le assessore del Comune di Piacenza delinea un quadro di governance complesso, nel quale la logistica non viene affrontata come un fenomeno meramente economico, ma come una componente strutturale della vita urbana, con implicazioni profonde sul territorio, sull'ambiente e sul sistema di welfare locale. La strategia comunale combina strumenti urbanistici innovativi, una forte attenzione alla sostenibilità e un approccio pragmatico alla gestione dei problemi sociali e abitativi. **Il nodo centrale resta quello della governance: senza un modello condiviso la logistica continuerà a generare esternalità difficili da governare;** ma la strada avviata testimonia la volontà dell'amministrazione di costruire nuove forme di collaborazione tra pubblico, imprese e terzo settore, in un'ottica di sviluppo sostenibile e inclusivo.



Intervista ai Comuni di Caorso e Cortemaggiore, 27/11/2025

Roberta Battaglia, Sindaca di Caorso

Luigi Merli, Sindaco di Cortemaggiore

Stefano Rancan, Assessore a sicurezza e Polizia locale, viabilità, Protezione civile, ambiente, agricoltura, rapporti con le attività produttive, Cortemaggiore

1. Contesto generale e posizione dei due comuni nel sistema logistico provinciale

L'incontro con le amministrazioni comunali di Caorso e Cortemaggiore restituisce un quadro in cui entrambi i territori non ospitano poli logistici di grandi dimensioni, ma subiscono in forma indiretta gli effetti dell'espansione logistica nei comuni limitrofi. Piacenza, Monticelli d'Ongina, Castel San Giovanni e Fiorenzuola costituiscono i principali poli di concentrazione delle attività logistico-distributive; Caorso e Cortemaggiore si collocano invece come territori attraversati o coinvolti dalle dinamiche che tali insediamenti generano, pur senza beneficiarne in modo proporzionale sul piano occupazionale o fiscale.

Per entrambi i comuni la logistica è percepita soprattutto come **un settore esterno che produce impatti intercomunali**: aumento del traffico pesante, pressioni sulla mobilità, domanda di servizi pubblici da parte di residenti che lavorano in poli logistici collocati altrove, tensioni abitative e, in alcuni casi, problematiche sociali legate anche alla presenza di gruppi fragili, in particolare stranieri, impiegati nel comparto.

2. Caorso: un territorio attraversato dalla logistica più che sede logistica

2.1 Un comune che subisce gli effetti degli insediamenti esterni

La sindaca di Caorso sottolinea come il Comune non sia sede di logistiche di grande impatto: l'unico nuovo insediamento autorizzato si colloca in un'area già produttiva, mentre altri progetti di grandi dimensioni – fino a tre milioni di metri quadri – sono stati respinti. La motivazione è duplice: da un lato, la volontà amministrativa di non sovraccaricare il territorio; dall'altro, l'assenza di infrastrutture adeguate a sostenere un grande polo logistico senza ricadute negative.

L'effetto principale della logistica su Caorso deriva invece dalla **mobilità indotta dagli insediamenti di Piacenza, Monticelli e Castel San Giovanni. Gran parte del traffico pesante utilizza il casello di Caorso** come uscita preferenziale per evitare tratte autostradali più lunghe o più costose, con un impatto diretto sulle strade comunali e provinciali.

2.2 Infrastrutture insufficienti e ritardi nelle opere compensative



La criticità principale è la mancata realizzazione di viabilità adeguata, circostanza che obbliga i mezzi pesanti a utilizzare strade urbane non progettate per tali carichi. Come sottolinea l'amministrazione, **gli insediamenti logistici dei comuni vicini avrebbero richiesto un adeguamento infrastrutturale precedente o parallelo al loro sviluppo, mentre spesso è accaduto l'opposto.**

Per ridurre l'impatto, Caorso ha predisposto la chiusura al traffico pesante di via Primo Maggio, grazie alla presenza di una nuova viabilità dedicata all'area produttiva, e collabora con la Provincia per ulteriori adeguamenti. **Tuttavia, la mancanza del raddoppio della "bretella" che collega l'autostrada al territorio risulta ancora un collo di bottiglia fondamentale.**

2.3 Impatti sociodemografici e pressione sui servizi

Pur ospitando numeri modesti di addetti logistici, Caorso è sede di una quota rilevante di residenti che lavorano per i poli logistici localizzati in altri Comuni. Le famiglie straniere – spesso numerose e con redditi medio-bassi – si rivolgono al Comune per servizi sociali, sostegno economico, orientamento abitativo e supporto scolastico.

La domanda di servizi è aumentata, in particolare:

- corsi di lingua italiana, richiesti soprattutto da donne straniere;
- contributi economici legati alla fragilità reddituale;
- sostegni scolastici, vista la crescente presenza di minori stranieri (fino al 50% in alcune classi) e l'aumento delle certificazioni per bisogni educativi speciali;
- pressioni sul mercato degli affitti, legate alla crescita di un'utenza mobile e con capacità economiche ridotte.

L'amministrazione rileva un fenomeno preoccupante di **concentrazione abitativa** in un unico stabile che tende a funzionare come enclave mono-nazionale, con effetti sulle dinamiche di integrazione.

3. Cortemaggiore: un comune influenzato dal traffico logistico, non dagli insediamenti

3.1 Una logistica "leggera" ma diffusa

A differenza dei grandi poli provinciali, Cortemaggiore ospita un insieme di piccole attività di trasporto e logistica integrata, spesso collegate a imprese produttive locali. L'area produttiva principale, la **Val Bassa CA.RE.CO.**, accoglie diverse aziende di autotrasporto. mentre la cosiddetta **"area Doppel"** ruota attorno alla storica impresa farmaceutica Doppel.



La logistica presente sul territorio si caratterizza per la **scala modesta dei capannoni** (sotto i 10.000 mq) e per una movimentazione contenuta, legata più allo stoccaggio funzionale delle imprese residenti che al grande smistamento tipico dei poli maggiori.

3.2 Il traffico pesante come criticità principale

La problematica territoriale più rilevante è il **passaggio dei mezzi pesanti nel centro storico**, frutto della posizione del comune lungo gli assi provinciali 462 e 587 e della scelta di molti trasportatori – inclusi quelli diretti ai poli logistici vicini – di evitare tratte autostradali più onerose.

Il Comune sottolinea come l'apertura del polo logistico di Monticelli abbia aggravato temporaneamente il fenomeno, e valuta **con favore l'Accordo Territoriale** coordinato dalla Provincia in occasione dell'ultimo insediamento logistico a Fiorenzuola, che prevede **contributi destinati alla futura tangenziale**. Tuttavia, tali fondi coprono solo una parte del fabbisogno stimato, e l'amministrazione ritiene che la realizzazione dell'opera rimanga distante e complessa.

3.3 Scelte urbanistiche e domande insediative respinte

Il Comune di Cortemaggiore conferma di aver ricevuto richieste insediative anche di grandi dimensioni (oltre 150.000 mq), ma di non aver potuto procedere, sia per vincoli tecnici e legali sia per scelte politiche orientate alla tutela del centro abitato. L'imminente Piano Urbanistico Generale, soggetto al limite regionale del 3% di nuovo consumo di suolo, ridurrà ulteriormente lo spazio di manovra per futuri ampliamenti.

Il Comune dichiara di non essere contrario in astratto all'insediamento logistico, ma di **ritenerlo impraticabile senza un intervento infrastrutturale prioritario**, che deve precedere ogni eventuale autorizzazione.

3.4 Impatti sociali contenuti e popolazione eterogenea

Sul piano sociale Cortemaggiore non rileva impatti significativi direttamente riconducibili al settore logistico. La presenza straniera, stabile e intorno al 20%, è collegata a una pluralità di settori (manifatturiero, servizi, agricoltura) più che alla logistica. La domanda di servizi sociali non ha subito brusche variazioni, né si registrano criticità abitative analoghe a quelle di Castel San Giovanni o Piacenza.

L'unico fenomeno evidente è l'aumento progressivo degli studenti stranieri nelle scuole, incluso l'istituto superiore Marcora, ma ciò è attribuito a dinamiche demografiche generali più che a una migrazione logistica.

4. Temi trasversali ai due Comuni



L'analisi delle due interviste mette in luce alcuni elementi comuni:

4.1 La logistica come esternalità territoriale

Entrambi i Comuni sono segnati da impatti che derivano da decisioni localizzative assunte altrove. La mancanza di una pianificazione intercomunale vincolante produce una distribuzione disomogenea dei costi e dei benefici della logistica.

4.2 Infrastrutture come fattore critico

La rapidità di espansione della logistica provinciale non è stata accompagnata da adeguati investimenti infrastrutturali. Ciò genera problemi particolarmente acuti laddove i poli non sono presenti ma il traffico pesante è consistente.

4.3 Domanda sociale crescente e composizione demografica in trasformazione

Anche in assenza di grandi poli logistici, entrambi i comuni sperimentano effetti sociali indiretti, in particolare riguardo:

- necessità linguistiche;
- sostegni educativi;
- pressione sui servizi sociali;
- tensioni sul mercato abitativo.

5. Conclusione

Le amministrazioni di Caorso e Cortemaggiore presentano realtà differenti ma accomunate da un tema centrale: **gestire i costi della logistica senza ospitarne i benefici diretti.**

L'elemento chiave per il futuro è una governance sovracomunale più forte, capace di ripartire equamente costi e risorse, soprattutto quando gli impatti viabilistici e sociali travalicano la scala comunale.

Le testimonianze raccolte mostrano come una logistica concentrata in pochi poli richieda meccanismi di compensazione più robusti e un approccio pianificatorio che consideri interi sistemi territoriali, e non solo i luoghi di insediamento.



Valutazione comparativa dei poli logistici: Le Mose, Castel San Giovanni, Fiorenzuola

1. Tre poli, tre modelli di sviluppo

La provincia di Piacenza ospita tre poli logistici con caratteristiche profondamente diverse. Castel San Giovanni rappresenta il modello più consolidato e maturo di parco logistico integrato; Le Mose costituisce un hub storico di scala metropolitana ma oggi segnato da criticità strutturali; Fiorenzuola incarna un polo più recente, di dimensioni contenute e con una vocazione specialistica legata alla filiera agroalimentare e all'automazione.

Per ciascun polo, la configurazione territoriale, la governance, le infrastrutture e gli impatti sociali restituiscono un quadro distinto, che rende la provincia un laboratorio articolato delle trasformazioni logistiche contemporanee.

2. Modelli insediativi e struttura dei poli

2.1 Castel San Giovanni: il polo integrato e pianificato

Castel San Giovanni è l'unico polo che può essere definito un **sistema compiuto di poli logistici**. La crescita avviata nei primi anni 2000 ha portato alla realizzazione di oltre un milione di metri quadrati coperti, interamente organizzati con un **modello di condominio unico** con un amministratore dedicato.

Questo assetto consente:

- governance unitaria delle aree comuni;
- manutenzione costante e controllo degli accessi;
- coordinamento delle imprese su sicurezza, mobilità, servizi condivisi;
- una relazione stabile e consolidata con il Comune di Castel San Giovanni e con la Provincia.

La presenza di grandi player globali (Amazon, Daikin, Moncler, ALS) ha generato forti processi di modernizzazione, elevati standard edilizi e pratiche avanzate di sostenibilità.

Punti di forza: *governance unitaria, massa critica, pianificazione e manutenzione di "condominio".*

Fragilità principali: *pressione sociale e abitativa, traffico in uscita verso il centro urbano, necessità di ulteriori connessioni infrastrutturali, isolamento.*

2.2 Le Mose (Piacenza): un polo frammentato, maturo ma fragile



Il Polo delle Mose, pur essendo uno dei più antichi e più estesi della provincia, presenta un livello di coesione molto inferiore rispetto a quello di Castel San Giovanni. La presenza di sviluppatori come Prologis garantisce standard elevati in alcune porzioni del polo, ma l'area nel suo complesso appare:

- frammentata nella proprietà e nella gestione;
- dotata di servizi disomogenei;
- carente di una governance centralizzata;
- priva di un sistema di controllo unificato del traffico e degli accessi;
- con un'intermodalità ferroviaria mai attivata nonostante il potenziale.

L'assenza di un "parco chiuso" fa sì che problematiche tipiche delle aree logistiche periferiche – rifiuti abbandonati, carenza di manutenzione, incuria, mancanza di servizi ai lavoratori e agli autisti – risultino più marcate, contribuendo alla percezione di **degrado urbano** sottolineata dal Comune e dal sindacato.

Punti di forza: *posizione centrale nella rete autostradale, presenza di investitori globali, spazi sviluppati con standard innovativi nelle aree gestite da Prologis.*

Fragilità principali: *assenza di governance integrata; mancanza strutturale di intermodalità; mobilità lenta e trasporto pubblico inadeguati; forte impatto sociale e di traffico sulla città di Piacenza e altri Comuni.*

2.3 Fiorenzuola d'Arda: il polo specializzato, in crescita ma regolato da forti vincoli

Il polo di Fiorenzuola – **centrato sull'area Barabasca-CA.RE.CO.** – rappresenta una **configurazione di scala media**, con una logistica più specializzata e fortemente orientata alla filiera agroalimentare e al magazzino automatizzato. L'insediamento di NewCold costituisce un esempio emblematico di logistica verticale, ad alta tecnologia e a consumo di suolo relativamente ridotto, ma con un impatto visivo rilevante.

La crescita del polo è fortemente condizionata da:

- vincoli idraulici (torrente Arda);
- vincoli ambientali (risorgive, centuriazioni romane);
- normativa regionale sul consumo di suolo;
- necessità di accordi intercomunali per la viabilità.



Il Comune di Fiorenzuola ha accolto lo sviluppo in modo selettivo, basandosi su criteri di compatibilità territoriale e di sostenibilità. La cooperazione con Cortemaggiore nella gestione delle compensazioni rappresenta un esempio di **governance territoriale intercomunale**, ancora poco frequente negli altri poli.

Punti di forza: *modello logistico tecnologico verticale orientato alla sostenibilità.*

Fragilità principali: *viabilità insufficiente, lo sviluppo in altezza dell'impianto logistico può rappresentare un elemento detrattore di paesaggio agricolo, passaggi pesanti nei centri abitati limitrofi, capacità espansiva molto limitata.*

3. Infrastrutture e mobilità: un confronto dei tre poli

Castel San Giovanni

- Forte cooperazione pubblico-privato: sottopassi, rotatorie, navette finanziate dalle aziende.
- Necessità urgente del completamento di un'infrastruttura tangenziale per alleggerire la viabilità locale.
- Potenzialità intermodali da valutare.

Le Mose

- Collegamenti stradali buoni ma non calibrati sulla reale densità del polo.
- Assenza di intermodalità funzionante nonostante infrastrutture potenzialmente attivabili.
- Trasporto pubblico insufficiente e piste ciclabili incomplete.
- Mancanza di un Mobility Manager di polo fino alle recenti sollecitazioni del Comune.

Fiorenzuola

- Accessibilità teoricamente elevata grazie al casello autostradale.
- Viabilità locale fragile, con elevata pressione di mezzi pesanti su Cortemaggiore e arterie provinciali.
- Attesa della tangenziale intercomunale, finanziata solo in parte.

Valutazione

Castel San Giovanni: polo infrastrutturato, ma con esigenze di potenziamento.

Le Mose: polo storicamente infrastrutturato ma oggi inadeguato alla scala contemporanea della logistica.



Fiorenzuola: polo recente, ma sottodimensionato dal punto di vista infrastrutturale.

4. Governance e rapporti pubblico-privato

Castel San Giovanni

Governance solida, centralizzata, con un amministratore di condominio unico che coordina imprese, proprietari e Comune. È considerato dagli altri comuni il **modello di riferimento provinciale**.

Le Mose

Governance incompleta: alcune aree sono gestite in modo eccellente (Prologis), altre risultano prive di presidio.

Il Comune di Piacenza mira a introdurre un **modello di parco chiuso** replicabile, ma la frammentazione proprietaria ne ritarda l'attuazione.

Fiorenzuola

Governance selettiva e "territoriale": compensazioni infrastrutturali ed ambientali.

Valutazione:

Castel: governance forte e collaborativa.

Le Mose: governance debole e differenziata.

Fiorenzuola: governance selettiva.

5. Impatti sociali: lavoro, casa, welfare

Castel San Giovanni

– Impatti sociali molto elevati: pressione sugli affitti, domanda crescente di nidi, sostegni scolastici e residenziali temporanei.

– Frequenti situazioni di instabilità abitativa nei picchi stagionali della logistica.

– Forte presenza di popolazione straniera, con trasformazioni profonde del tessuto sociale locale.

Le Mose

– Per la prossimità alla città, il polo produce impatti diretti sul sistema abitativo urbano: aumento degli affitti, precarietà abitativa, pressione sui servizi scolastici del capoluogo.

– Carenza di servizi nel polo (asili, mensa, sportelli, aree per autisti).



– Presenza significativa di lavoratori stranieri e fenomeni di conflittualità sindacale legati alla qualità del lavoro e alla frammentazione del polo.

Fiorenzuola

- Impatto sociale più contenuto, numero ridotto di addetti.
- Incremento di richieste educative (sostegni, alfabetizzazione) in relazione alla significativa presenza straniera nelle scuole locali.
- Meno tensioni abitative rispetto agli altri poli, grazie alla scala più contenuta e alla gradualità dello sviluppo.

Valutazione:

Castel: impatti sociali più intensi e strutturali. Le Mose: impatti sociali estesi, amplificati dalla prossimità al capoluogo. Fiorenzuola: impatti moderati ma in crescita, soprattutto sul sistema educativo.

6. Sostenibilità ambientale e standard edilizi

Castel San Giovanni

Elevata diffusione di edifici certificati; fotovoltaico, sistemi di accumulo, recupero acque, tetti bianchi; numerose compensazioni ambientali e ricuciture paesaggistiche.

Le Mose

Standard elevati nelle aree Prologis, ma eterogenei nel resto del polo. Assenza di un piano unitario di decoro e gestione ambientale. Potenzialità dell'intermodalità ferroviaria ancora inutilizzate.

Fiorenzuola

Polo molto vincolato dalle criticità idrauliche e ambientali. Compensazioni significative: piantumazioni (fino a 1500 essenze), vasche di laminazione, adeguamenti del reticolo idraulico. Presenza di edifici verticali altamente efficienti (es. NewCold).

Valutazione

Castel: standard omogenei e avanzati.

Le Mose: standard disomogenei, qualità elevata solo nelle porzioni gestite da investitori istituzionali.

Fiorenzuola: modello avanzato per la sostenibilità, ma limitato dalla scala.



7. Visioni di sviluppo e traiettorie future

Castel San Giovanni

Verso un'ulteriore **strutturazione dell'intermodalità**, completamento della tangenziale, ampliamento mirato solo in presenza di operatori qualificati, attenzione crescente al social housing.

Le Mose

Transizione verso un modello rigenerativo, non espansivo:

- potenziale creazione del parco chiuso;
- riqualificazione degli spazi pubblici;
- messa in opera del nuovo polo di interscambio ferroviario;
- miglioramento della mobilità lenta;
- introduzione di servizi territoriali e sportelli decentrati.

Fiorenzuola

Crescita selettiva, compatibile con i vincoli ambientali, con attenzione al consumo di suolo in relazione alla verticalizzazione degli impianti logistici, al controllo del traffico.