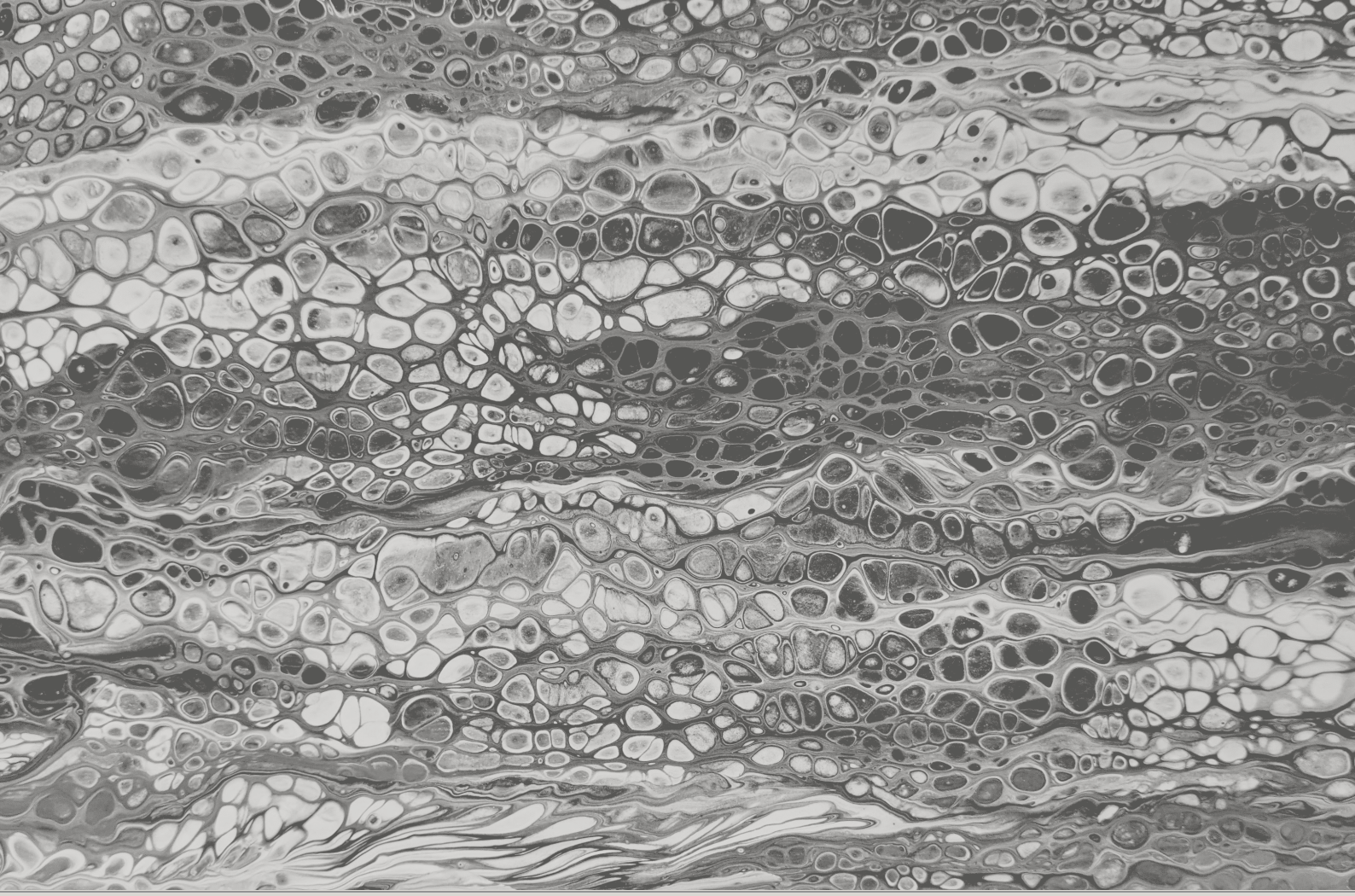


YOUNGERSIU 2025

ESPLORARE LA DIMENSIONE PUBBLICA NEI TERRITORI INTERMEDI.

Una riflessione a partire dal nodo logistico di Piacenza

A CURA DI IRENE BIANCHI, GIOVANNI LANZA, LUCA LAZZARINI, CRISTIANA MATTIOLI & GLORIA PESSINA

Società Italiana degli Urbanisti

PLANUM PUBLISHER | www.planum.net

Planum Publisher e Società Italiana degli Urbanisti
ISBN: 978-88-99237-95-0
I contenuti di questa pubblicazione sono rilasciati
con licenza Creative Commons, Attribuzione -
Non commerciale - Condividi allo stesso modo 4.0 Internazionale
(CC BY-NC-SA 4.0)



Volume pubblicato digitalmente nel mese di settembre 2026
Pubblicazione disponibile su www.planum.net |
Planum Publisher | Roma-Milano

YOUNGERSIU 2025

ESPLORARE LA DIMENSIONE PUBBLICA NEI TERRITORI INTERMEDI.

Una riflessione a partire dal nodo logistico di Piacenza

A CURA DI IRENE BIANCHI, GIOVANNI LANZA, LUCA LAZZARINI, CRISTIANA MATTIOLI & GLORIA PESSINA

YOUNGERSIU 2025
ESPLORARE LA DIMENSIONE PUBBLICA NEI TERRITORI INTERMEDI.
UNA RIFLESSIONE A PARTIRE DAL NODO LOGISTICO DI PIACENZA
A CURA DI IRENE BIANCHI, GIOVANNI LANZA, LUCA LAZZARINI, CRISTIANA MATTIOLI & GLORIA PESSINA

XXVII CONFERENZA NAZIONALE SIU | SOCIETÀ ITALIANA DEGLI URBANISTI
PUBLICNESS: LE SFIDE DELLA DIMENSIONE PUBBLICA NELLE CITTÀ E NEI TERRITORI
MILANO 18-20 GIUGNO 2025

IN COLLABORAZIONE CON
Dipartimento di Architettura e Studi Urbani – DAStU - Politecnico di Milano;
CRAFT- Competence Center Anti Fragile Territories del DAStU;
Dipartimento Architettura, Ingegneria delle Costruzioni e Ambiente Costruito ABC – Politecnico di Milano;
Comune di Milano (Patrocinio).

COMITATO SCIENTIFICO E ORGANIZZATIVO YOUNGER SIU
Federico Zanfi (Coordinatore YoungerSIU 2025), Irene Bianchi, Giovanni Lanza, Luca Lazzarini, Cristiana Mattioli, Gloria Pessina, Stefano Salata, DAStU Politecnico di Milano

COMITATO SCIENTIFICO
Angela Barbanente (Presidente SIU - Politecnico di Bari), Massimo Bricocoli (Politecnico di Milano),
Antonella Bruzzese (Politecnico di Milano - Responsabile scientifica della XXVII Conferenza SIU),
Grazia Brunetta (Politecnico di Torino), Giuseppe De Luca (Università degli Studi di Firenze),
Elena Dorato (Università degli Studi di Ferrara), Romano Fistola (Università degli Studi Federico II Napoli),
Enrico Formato (Università degli Studi di Napoli Federico II), Adriana Galderisi (Università degli Studi della Campania),
Carla Tedesco (Università Iuav di Venezia), Maurizio Tira (Università degli Studi di Brescia),
Michele Zazzi (Università degli Studi di Parma).

COMITATO SCIENTIFICO LOCALE
Massimo Bricocoli (DAStU), Antonella Bruzzese (Responsabile scientifica della XXVII Conferenza SIU),
Antonio Longo e Gabriele Pasqui (Referenti SIU Milano), Federico Zanfi (Coordinatore YoungerSIU 2025),
Andrea Arcidiacono, Bertrando Bonfantini, Alessandro Coppola, Luca Gaeta, Scira Menoni, Eugenio Morello, Carolina Pacchi, Paola Pucci, Paola Savoldi.

COMITATO SCIENTIFICO SIU/MILANO
Antonella Bruzzese (Responsabile scientifica della XXVII Conferenza SIU), Antonio Longo e Gabriele Pasqui (Referenti SIU Milano), Paolo Bozzuto, Francesca Cognetti, Grazia Concilio, Francesco Curci, Stefano Di Vita, Valeria Fedeli, Antonio Longo, Chiara Merlini, Anna Moro, Laura Montedoro, Laura Pogliani, Paolo Pileri, Davide Ponzini, Maria Chiara Pastore, Cristina Renzoni, Andrea Rigon, DAStU Politecnico di Milano, Stefano Capolongo, ABC Politecnico di Milano.

COMITATO ORGANIZZATIVO
Benedetta Brun, Stella De Luca, Agim Kërçuku, Giulia Oldani, Marco Peverini, Silvia Ronchi, Isabella Traeger
(DAStU Politecnico di Milano).

MEDIA PARTNER, URBINARY
Arianna Bellantuono, Erica Cantaluppi, Stella De Luca, Elena Madiai, Anita Martinelli, Giulia Oldani, Lucia Ratti, Isabella Traeger (Politecnico di Milano)
HTTPS://URBINARY.POLIMI.IT/;
HTTPS://WWW.INSTAGRAM.COM/URBINARY_THEPODCAST/

COLLABORATORI
Rebecca Agostoni, Alice Alessandri, Irene Antonioli, Beatrice Arizzi, Raffaella Barbato, Carla Baldissera, Andrea Benedini, Teresa Cavinato, Valentina Ciarlini, Francesca Colombo, Sofia Da Col, Alexandre de Souza Lima, Nicolo Gallo, Giulia Galbiati, Paul Koval, Laurence Milliery, Beatrice Mosso, Vittoria Pavesi, Marcel Vazquez Canto.

SEGRETERIA ORGANIZZATIVA
Be tools Srl
siu2025@betools.it - www.betools.it

SEGRETERIA SIU
Giulia Amadasi - DAStU Dipartimento di Architettura e Studi Urbani
segreteriasiu.diap@polimi.it

PUBBLICAZIONE
Redazione Planum Publisher

Il volume presenta i contenuti elaborati dai partecipanti
a valle della Younger SIU 2025.
Ogni articolo può essere citato come parte di Bianchi I., Lanza G., Lazzarini L., Mattioli C., Pessina G. (a cura di, 2026), *YoungerSIU. Esplorare la dimensione pubblica nei territori intermedi. Una riflessione a partire dal nodo logistico di Piacenza*, Planum Publisher e Società Italiana degli Urbanisti, Roma-Milano 2026.

INDICE

7 **00_Prefazione**
FEDERICO ZANFI

9 **01_ Esplorare la dimensione pubblica dei territori intermedi. Introduzione agli atti del workshop YoungerSIU 2025**
IRENE BIANCHI, GIOVANNI LANZA, LUCA LAZZARINI, CRISTIANA MATTIOLI & GLORIA PESSINA

PARTE I – Inquadramento tematico e contesto di studio
18 **02_Logistica. Geografie ordinarie del sacrificio?**
SIMONETTA ARMONDI

25 **03_ Immagini di Piacenza. Uno sguardo sulla concentrazione produttiva e logistica**
MARCO MAREGGI

39 **04_Le infrastrutture logistiche come opportunità di ricerca**
LUCA TAMINI

Intermezzo - Voci e Immagini dal territorio
52 **I1_Polo Logistico Le Mose. Immagini da un Sopralluogo**
A CURA DI IRENE BIANCHI

68 **I2_La Città della Logistica. Intervista a Eugenio Gazzola**
A CURA DI CRISTIANA MATTIOLI

74 **I3_Esplorando il polo Le Mose. Un'intervista itinerante attraverso la piattaforma logistica di Piacenza**
A CURA DI FEDERICO MARCHESI, GIOVANNI LANZA E GLORIA PESSINA

PARTE II – Letture e prefigurazioni: gli esiti del Workshop
84 **05_ Contestualizzare la logistica: una sfida di publicness**
LUCA LAZZARINI E STEFANO SALATA

93 **06_La dimensione insediativa della logistica: morfologie territoriali e processi localizzativi**
ELETTRA BARBIERI, PIERPAOLO CICCONI, GIULIA GALBIATI, EDMONDO PIETRANGELI, LETIZIA VEGLIONI

109 **07_ Le piattaforme logistiche tra nodi globali e spazi della mobilità quotidiana: accessibilità, servizi e salute**
GIOVANNI LANZA E GLORIA PESSINA

118 **08_ Le piattaforme logistiche come spazi della mobilità quotidiana. Una lettura a partire dal polo logistico di Piacenza**
SILVIA MARCHESINI E CATERINA RONDINA

128 **09_ Ripensare le piattaforme logistiche come infrastrutture di cittadinanza, di mobilità e ambientali. Riflessioni progettuali a partire dal nodo logistico di Piacenza**
FEDERICO CAMPANINI E ANDREA NINO

139 **10_ Logistica e ambiente: impatti territoriali e prospettive di pianificazione**
CRISTIANA MATTIOLI E IRENE BIANCHI

149 **11_ Il paesaggio potenziale delle geografie operazionali. Una rilettura del polo logistico di Piacenza attraverso la matrice ambientale**
GRETA CALIENDO, ALESSANDRO CASOLARE, BENEDETTA PASTENA, CATERINA URSELLA

162 **12_ Ribaltare la Prospettiva. Per un paesaggio potenziale della logistica di Piacenza**
NICOLETTA DENARO, VITTORIA RIDOLFI, MONICA SANDULLI, DAVIDE VETTORE

173 **13_ Postfazione Questioni emergenti sulla logistica. Quale ruolo per la ricerca nel campo dell'urbanistica e della pianificazione territoriale?**
MARIO PARIS

GLI AUTORI

I VOLUMI DELLA XXVII CONFERENZA SIU

00

FEDERICO ZANFI

Prefazione

I territori intermedi europei sono oggetto di crescente attenzione da parte degli studi urbani e territoriali. Questa attenzione, con riferimento al contesto italiano, inizia a far luce su territori rimasti per decenni ai margini dei casi di studio più frequentati dagli studiosi e dei principali fuochi d'azione delle politiche pubbliche, concentratisi prevalentemente sulle aree metropolitane da un lato e sulle aree più marginali e interne dall'altro. Un'attenzione, quindi, importante e necessaria, sia per la rilevante estensione dei territori in questione, sia per la quota di popolazione che li abita e per le filiere produttive che li contraddistinguono, sia perché consente di colmare un vuoto di conoscenza e di progettualità, prendendo coscienza di alcune specifiche dinamiche di trasformazione che lì tendono a concentrarsi in modo particolare e che sollevano questioni di assoluta rilevanza per il governo delle trasformazioni urbane e territoriali.

Questo libro – che restituisce in modo organico buona parte delle riflessioni critiche e progettuali sviluppate in occasione del workshop Younger SIU "Esplorare la dimensione pubblica nei territori intermedi. Una riflessione a partire dal nodo logistico di Piacenza", tenutosi nel Campus Piacenza del Politecnico di Milano dal 16 al 18 giugno 2025 – contribuisce ad arricchire questo campo di studi mettendo a fuoco un aspetto rilevante delle trasformazioni che interessano oggi i territori intermedi italiani, osservandolo da un originale punto di vista e scegliendo un caso studio emblematico per contestualizzare i ragionamenti. Al centro dell'attenzione viene posta l'infrastrutturazione logistica; essa viene osservata interrogandosi – in linea col tema della conferenza nazionale 2025 della Società Italiana degli Urbanisti – sulla dimensione della publicness, sui risvolti del fenomeno in termini di interesse pubblico, nonché sugli spazi di manovra per l'azione pubblica nella prospettiva di un suo governo; il tutto viene calato nel contesto piacentino, un caso paradigmatico di infrastrutturazione a supporto di aree metropolitane e sistemi produttivi inseriti entro le reti globali del valore e della circolazione delle merci.

Una questione dunque emergente, tanto rilevante per gli impatti territoriali quanto complessa nelle dimensioni del suo governo, che – pur nel formato estremamente compatto del workshop – è stata esplorata entro la doppia prospettiva critica e progettuale e articolata in tre principali risvolti, corrispondenti ai tre nuclei tematici in cui è organizzata la Parte II del presente volume. Il primo riguarda la dimensione insediativa degli impianti e delle infrastrutture logistiche a vasta scala. Si riflette qui su un necessario allargamento dello sguardo, che deve abbracciare, oltre al singolo intervento, l'estensione del sistema logistico a livello provinciale e regionale per consentire di governarne la localizzazione in modo più coerente col telaio infrastrutturale esistente, in un'ottica di ottimizzazione e adattamento del capitale fisso di nodi e reti (in particolare ferroviari) e di rie-

quilibrio territoriale. Il secondo risvolto riguarda il rapporto tra l'infrastruttura logistica e la città consolidata. Un rapporto trascurato nei processi correnti, che sovente portano alla realizzazione di impianti logistici isolati e scarsamente integrati con i centri urbani più prossimi. Un rapporto tuttavia necessario, da concettualizzare affermando che anche gli spazi della logistica "sono città" e mettendo al centro le connessioni, il benessere degli addetti, le loro esigenze abitative e di vita, oltre allo spazio di lavoro. Il terzo risvolto, infine, riguarda il rapporto tra lo spazio della logistica, l'ambiente e il paesaggio. Un rapporto, anche in questo caso, frequentemente trascurato, ridotto, tutt'al più, a una dimensione compensativa ex post. Se la dimensione compensativa ecologica è imprescindibile, rimettere al centro il rapporto col paesaggio significa, anzitutto, pretendere maggiore coerenza ex ante tra scelte localizzative, il disegno degli insediamenti e le grandi strutture ambientali e paesaggistiche del territorio, che possono peraltro fornire elementi ordinatori per realizzare insediamenti più qualificati e sostenibili.

Sono nodi cruciali da mettere al centro dell'azione pubblica, per riorientare un processo di infrastrutturazione logistica dei territori intermedi che oggi vede uno sviluppo molto veloce, episodico e poco regolato, l'ottenimento di contropartite pubbliche modeste, poco coordinate tra loro, ed elevati costi ambientali scaricati sui territori. Sono nodi che interrogano direttamente i livelli di pianificazione di cui già disponiamo o di cui ci stiamo dotando – a livello comunale, di area vasta, regionale – nonché i soggetti istituzionali preposti alla loro redazione e gestione. Strumenti di pianificazione che sovente tendono a sbilanciarsi sulla compilazione di estesi e articolati quadri conoscitivi – non di rado ridondanti e redatti con un approccio adempitivo, che non consente di cogliere le interrelazioni tra i diversi livelli di lettura entro cui il territorio viene restituito – che si traducono in figure strategiche deboli, generiche, poco in grado di fornire concreti indirizzi per le trasformazioni in questione, e che in tal senso non aiutano i soggetti pubblici a negoziare con i forti soggetti della logistica da una posizione di autorevolezza e di solidità delle argomentazioni a favore della publicness.

Focalizzandosi su questi nodi, il libro compone una riflessione a più voci: ne emerge, da un lato, una consapevolezza matura delle criticità del fenomeno e delle intrinseche opportunità che, al contempo, possono essere colte; dall'altro, ci si spinge a delineare una riflessione più esplorativa sulla traduzione, in senso progettuale, di tali riflessioni critiche, mettendo a fuoco alcune linee d'azione convincenti. Questo lavoro è da intendersi, in tal senso, come un contributo all'avvio di una riflessione progettuale che ci auguriamo possa svilupparsi ulteriormente a livello didattico e di ricerca entro la cornice del Polo del paesaggio promosso dal Politecnico che si sta consolidando presso il Campus di Piacenza.

Milano, Aprile 2026

01

IRENE BIANCHI, GIOVANNI LANZA, LUCA LAZZARINI, CRISTIANA MATTIOLI, GLORIA PESSINA

Esplorare la dimensione pubblica dei territori intermedi. Introduzione agli atti del workshop YoungerSIU 2025

La genesi del workshop

In continuità con le ultime edizioni della Conferenza, la Società Italiana degli Urbanisti ha promosso il workshop YoungerSIU 2025, rivolto a laureati, dottorandi e giovani dottori di ricerca. Il workshop ha approfondito il tema generale della Conferenza, le sfide della dimensione pubblica in urbanistica, concentrandosi sui territori intermedi del Paese, ossia quei contesti situati ai margini delle aree metropolitane e al di fuori delle "Aree interne", segnati da condizioni di degrado ambientale e disagio sociale e inseriti in un quadro generale di contrazione e di crisi dei settori produttivi più tradizionali (Lanzani, 2024).

In riferimento ad un caso significativo di territorio intermedio, la città di Piacenza, sono state indagate diverse declinazioni della *publicness* (Bruzzese, 2026) guardando in particolare al suo ruolo di nodo logistico nella regione padana. Piacenza rappresenta infatti un caso paradigmatico di infrastrutturazione al servizio di aree metropolitane e sistemi produttivi integrati nelle reti globali del valore e della circolazione delle merci (Brenner e Katsikis, 2020). Le nuove geografie insediative e infrastrutturali generate da tali dinamiche pongono oggi sfide inedite per l'urbanistica, chiamata a confrontarsi con le molteplici e talvolta controverse dimensioni di rilevanza pubblica che ne derivano.

In relazione alle condizioni e dinamiche del caso studio della città di Piacenza, l'attività del workshop si è strutturata in gruppi di lavoro che hanno approfondito tre principali aree tematiche:

- La prima area tematica ha riguardato la dimensione insediativa della logistica in riferimento a localizzazioni, dinamiche territoriali e sfide di governance. Il gruppo ha esplorato e analizzato le interazioni complesse tra produzione, società, infrastrutture e governance, leggendo in particolare i modi in cui le dinamiche di localizzazione degli spazi della logistica ridefiniscono l'organizzazione territoriale e si relazionano con l'azione pubblica.
- La seconda area tematica ha interessato le piattaforme logistiche come spazi della mobilità quotidiana, concentrandosi sui nessi tra accessibilità, servizi e salute. Il gruppo ha indagato le forme di mobilità sviluppate intorno e all'interno degli insediamenti logistici, riflettendo su azioni e politiche possibili per l'incremento della qualità urbana, dell'accessibilità e la tutela della salute dei lavoratori.
- Infine, la terza area tematica ha esplorato la dimensione ambientale della logistica, declinandola in impatti, compensazioni, mitigazioni. Il gruppo ha esaminato gli impatti ambientali degli insediamenti logistici, riflettendo su

forme di compensazione, mitigazione e più in generale di ricostruzione del rapporto con le matrici ambientali e territoriali in una prospettiva di maggiore sostenibilità.

Le attività proposte hanno previsto sopralluoghi, seminari e discussioni con esperti locali, rappresentanti dell'amministrazione comunale, ricercatori e attivisti. In un processo di interazione e dialogo con gli interlocutori locali, i gruppi di lavoro hanno interpretato criticamente le questioni proposte dal workshop e hanno contribuito a definire orientamenti e indicazioni progettuali (ipotesi di intervento, scenari, visioni) con l'obiettivo di riorientare e alimentare l'azione pubblica nel contesto di studio. A conclusione del workshop i gruppi hanno presentato le loro riflessioni in un seminario pubblico al quale hanno partecipato anche rappresentanti dell'amministrazione comunale di Piacenza.

Questo contributo introduttivo è strutturato in tre sezioni. La prima presenta in sintesi il caso studio del workshop, il nodo logistico di Piacenza, facendo cenno a condizioni di partenza, matrici di consolidamento, e traiettorie di evoluzione dell'insediamento logistico. La seconda sezione introduce i tre temi di lavoro e le principali domande di ricerca che hanno orientato il lavoro dei rispettivi gruppi. In conclusione, la terza sezione restituisce organizzazione e struttura del volume.

Piacenza come caso studio: condizioni di partenza e traiettorie di evoluzione

Il polo logistico di Piacenza si sviluppa in una posizione strategica all'interno di un sistema infrastrutturale di scala regionale, ma con rilevanza estesa all'intero Nord Italia. L'area si colloca infatti all'intersezione di due fondamentali corridoi europei, configurandosi come nodo cruciale per la mobilità delle merci a livello continentale: l'asse ovest-est, che connette la penisola iberica all'Europa orientale, e il corridoio nord-sud che collega Rotterdam a Palermo. A partire dagli anni Ottanta, le politiche urbane locali hanno orientato lo sviluppo di questa porzione della città verso l'insediamento di funzioni di carattere sovralocale, in linea con dinamiche diffuse in altre realtà urbane dell'Emilia-Romagna. Negli anni Novanta, in prossimità del casello autostradale di Piacenza Sud lungo l'autostrada A1, viene istituita Piacenza Expo, polo fieristico che ha contribuito a rafforzare l'attrattività dell'area. Contestualmente, si è assistito alla realizzazione di ulteriori infrastrutture e servizi, tra cui impianti sportivi promossi da istituti bancari locali e spazi a destinazione direzionale. La presenza di questo insieme articolato di funzioni e infrastrutture di grande scala ha rappresentato un fattore determinante per il consolidamento dell'area come nuovo polo urbano orientato alla logistica (Marchesi e Mareggi, 2026).

Un passaggio decisivo si verifica nel 1994, quando le aree vengono assoggettate a regime di Piani per Insediamenti Produttivi (PIP). In tale contesto, il Comune procede alla concessione dei terreni — inizialmente per periodi di 99 anni — a soggetti privati, piuttosto che alla loro alienazione. Il primo insediamento di rilievo è quello di IKEA, che nel 1996 realizza a Piacenza uno dei propri principali hub logistici europei, tuttora tra i più estesi dell'Europa meridionale. A questo in-

tervento fanno seguito numerosi ulteriori insediamenti da parte di operatori del settore.
Secondo Marchesi e Mareggi (2026), un elemento particolarmente significativo del caso piacentino è rappresentato dalla forte concentrazione della proprietà fondiaria e immobiliare. Il numero dei proprietari risulta infatti estremamente limitato, riconducibile a pochi grandi attori, tra cui figurano importanti operatori immobiliari di livello internazionale. Tra questi, Generali Real Estate detiene una quota rilevante del polo, mentre Prologis rappresenta uno dei principali investitori globali nel settore della logistica. Il modello operativo prevalente è quello della locazione: i grandi proprietari sviluppano gli immobili — avvalendosi di società specializzate in ingegneria e progettazione — per poi concederli in affitto ai provider logistici e agli operatori diretti. Tale assetto determina un'elevata flessibilità localizzativa per gli utilizzatori finali, i quali possono facilmente rilocalizzarsi qualora vengano meno le condizioni di convenienza economica.

I temi di lavoro

La dimensione insediativa della logistica

Nel complesso intreccio tra assetti produttivi, domande sociali, strategie infrastrutturali e interessi politici, la localizzazione delle aree della logistica appare essere una dimensione cruciale per comprendere l'organizzazione territoriale di un settore dell'economia italiana in profonda trasformazione (Dallari e Curi, 2020). Un settore che ha visto la crescita del proprio peso economico dal 7,2% all'8,9% del PIL nazionale nel quinquennio 2019-24 e al contempo la contrazione del numero di aziende e il consolidamento degli operatori più strutturati. Nonostante il suo crescente peso economico, la pianificazione urbana e territoriale spesso trascura la logistica, associandola ad altre funzioni produttive/commerciali. Lo sviluppo episodico e poco regolato delle aree logistiche in Italia, legato alla loro proliferazione lungo le infrastrutture e su terreni edificabili a basso costo, evidenzia la debole capacità negoziale e di orientamento dei processi di governance delle amministrazioni pubbliche, spesso subordinate ai grandi operatori. Le aree a bassa densità abitativa e maggiore disponibilità di suolo sono prioritarie per l'insediamento delle strutture logistiche, che richiedono ampie superfici e condizioni localizzative favorevoli. A ciò si aggiunge il ritardo degli strumenti di pianificazione nel monitoraggio degli impatti ambientali/ecologici e nella gestione delle interferenze che si generano tra la logistica e le altre funzioni territoriali (l'abitare, la produzione agricola, il commercio, ecc.), anche per la difficoltà di ottenere un efficace coordinamento inter-istituzionale.
Tali criticità rendono necessario valutare i fattori e gli assetti normativi e pianificatori che influenzano le scelte localizzative degli operatori, e le condizioni dei territori dove si insediano i complessi (Charters-Gabanek *et al.*, 2024). In questo quadro, la riflessione del gruppo di lavoro si è sviluppata a partire dal caso di Piacenza. Recentemente, l'insediamento di imprese *retail* ed *e-commerce* ha prodotto un consistente sviluppo della piattaforma, legato a contratti brevi (standard di tre anni) e a proprietà dei suoli riconducibile a fondi d'investimento, divenuti me-

diatori immobiliari dall'alto potere negoziale. Le domande di ricerca che hanno orientato il lavoro del primo gruppo sono le seguenti.

- Quali geografie e assetti spaziali/territoriali emergono dai processi di localizzazione delle aree della logistica nel nostro Paese? Quali condizioni, fattori, istanze li influenzano?
- Come ripensare il ruolo del soggetto pubblico e, più in generale, dell'azione pubblica per meglio orientare, guidare, informare le scelte localizzative della logistica?
- Come la pianificazione può orientare i processi di localizzazione verso una maggiore considerazione della dimensione pubblica (*publicness*)?
- Quali ostacoli, sfide, barriere emergono? Quali strumenti e procedimenti attuativi vengono utilizzati nella realizzazione degli ambiti logistici?

Le piattaforme logistiche come spazi della mobilità quotidiana

Le condizioni di accessibilità delle piattaforme logistiche, insieme alla qualità delle loro connessioni con i centri urbani di riferimento, rappresentano una sfida rilevante per la pianificazione urbanistica e dei trasporti, con implicazioni dirette anche sul piano della giustizia spaziale. Se osservate a scala territoriale, le aree dedicate alla logistica si configurano come nodi ben connessi alle principali reti nazionali e internazionali di movimentazione delle merci. A livello locale, tuttavia, è comune che le piattaforme risultino scarsamente collegate ai centri urbani più prossimi, alle reti di trasporto pubblico, ai servizi collettivi. In quanto spazi del lavoro e della produzione, le piattaforme logistiche sono progettate per massimizzare l'efficienza delle attività di trasporto e stoccaggio delle merci, e danno frequentemente origine a luoghi poco attrezzati, poco accessibili e poco qualificati per le numerose persone che vi lavorano, in particolare per chi non può spostarsi in auto. Se letti attraverso le lenti della *mobility, transport and environmental justice*, questi spazi e i modi in cui sono vissuti quotidianamente invitano a interrogarsi sugli squilibri che riguardano la mobilità, le condizioni ambientali e di salute. Si tratta di situazioni che richiedono politiche e azioni dedicate, volte a migliorare le condizioni di accesso ai luoghi del lavoro e ai servizi presenti nei poli logistici per tutte le persone che ci lavorano, nell'ottica di promuovere pratiche di mobilità inclusive e sostenibili, nuove forme di ricucitura tra le città e le piattaforme, nonché ambienti di lavoro più salubri.

A partire dal caso del polo logistico di Piacenza, il gruppo di lavoro si è concentrato su questi temi, con l'obiettivo di individuare criticità e opportunità del contesto locale e delineare possibili scenari di intervento. Le domande di ricerca che hanno orientate il lavoro del secondo gruppo sono:

- Come si declina il tema della *publicness* nel polo logistico in relazione alle condizioni di accesso e alla presenza di servizi per i lavoratori, anche nell'ottica di promuovere pratiche di mobilità sostenibili e forme di ricucitura tra la città e la piattaforma?
- Come si configura, dal punto di vista spaziale e infrastrutturale, la relazione tra il polo logistico e il contesto urbano, e in che modo le forme di connessio-

ne o separazione tra piattaforma e città possono influenzare processi di ricucitura urbana?
- In che modo la configurazione spaziale dei poli logistici influenza i percorsi quotidiani e l'esperienza di mobilità dei lavoratori, e come questi spazi si intrecciano con i flussi della logistica, generando eventuali conflitti tra mobilità delle persone e delle merci?

La dimensione ambientale della logistica
La concentrazione di attività nei poli logistici produce impatti ambientali rilevanti, in particolare per quanto riguarda il consumo di suolo e la sua impermeabilizzazione, l'incremento del traffico veicolare e il conseguente inquinamento atmosferico. Tali effetti si manifestano con particolare gravità nel contesto della Pianura Padana, dove il nodo logistico di Piacenza si inserisce in un territorio già fortemente compromesso dalla presenza di allevamenti intensivi, impianti agro-industriali e attività di produzione di energia, sia da fonti fossili sia da biogas e biometano. In questo contesto, gli impatti ambientali si intrecciano con quelli sociali, colpendo in modo specifico i lavoratori del comparto logistico, spesso migranti, esposti quotidianamente a condizioni di rischio per la salute.
A partire da queste considerazioni, il gruppo di lavoro ha approfondito il ruolo e le potenzialità delle misure di mitigazione e compensazione ecologico-ambientale, valutandone l'efficacia alla luce di esperienze e modelli internazionali. Si è condotta una riflessione su strategie e proposte operative per supportare le pubbliche amministrazioni nella definizione di azioni concrete, capaci di agire a diverse scale, promuovendo una progettazione degli spazi logistici più sostenibile, resiliente e integrata con il sistema ecologico e ambientale a scala territoriale. Il gruppo si è concentrato in particolare sull'analisi critica degli impatti ambientali generati dagli insediamenti logistici nel territorio di Piacenza, adottando uno sguardo territoriale che ha riconosciuto il valore e la fragilità degli ecosistemi limitrofi, quali il sistema dell'acqua – a partire dal fiume Po e dai suoi affluenti –, gli spazi rurali dell'agroindustria, gli spazi aperti pubblici e i corridoi ecologici. Le domande di ricerca che hanno orientato il lavoro del gruppo sono le seguenti:
- Quali sono gli impatti ambientali di rilevanza pubblica di scelte localizzative e interventi legati alle attività della logistica sul territorio piacentino?
- Quali sono gli strumenti di mitigazione e compensazione previsti – sia rispetto allo spazio urbano della logistica, sia entro sistemi ecologico-ambientali e di paesaggio più vasti –, e come possono essere migliorati in una prospettiva di sostenibilità socio-ambientale e adattamento al cambiamento climatico?
- Quali risorse e quali soggetti è importante coinvolgere nella definizione di strategie e azioni orientate a supportare la sostenibilità dei territori della logistica e a distribuirne in modo più equo impatti e opportunità?

La struttura del volume
Il volume è organizzato in due parti che integrano inquadramento teorico e applicazione al caso studio di Piacenza. La **Parte I – Inquadramento tematico e**

contesto di studio costruisce il quadro di riferimento, mettendo a fuoco le principali questioni legate alla logistica nei territori del Nord Italia e, in particolare, nella Pianura Padana. Il contributo di Simonetta Armondi propone una lettura delle geografie operazionali che supera l'uso esclusivo di confini amministrativi e indicatori aggregati, per concentrarsi sui modi in cui i processi economici e politici si concretizzano nello spazio, producendo effetti materiali, ambientali e sociali. Il capitolo di Marco Mareggi introduce il caso di Piacenza attraverso un racconto per immagini che restituisce l'evoluzione del nodo logistico, il ruolo delle infrastrutture e le trasformazioni insediative, con attenzione alle scelte di pianificazione e al progressivo consumo di suolo. La prima parte si chiude con il contributo di Luca Tamini, che inquadra le infrastrutture logistiche come ambito di ricerca, evidenziandone il ruolo nei processi di trasformazione territoriale e le implicazioni per le pratiche di governo e per la costruzione di un interesse pubblico condiviso.

La **Parte II – Letture e Prefigurazioni_ Gli esiti del workshop** raccoglie contributi di inquadramento, restituzioni analitiche e indicazioni progettuali. I capitoli di Lazzarini e Salata, Pessina e Lanza, e Mattioli e Bianchi sono a cura dei ricercatori e delle ricercatrici che hanno guidato i gruppi di lavoro e hanno la funzione di introdurre e strutturare i principali temi affrontati, definendo le diverse declinazioni attraverso cui la logistica viene interrogata. A questi contributi si affiancano quelli elaborati dai partecipanti al workshop, che restituiscono gli approfondimenti sviluppati sui diversi temi: dalla dimensione insediativa e dai processi localizzativi, alle condizioni di accessibilità e uso quotidiano delle piattaforme, fino alle proposte progettuali che reinterpretano tali spazi in chiave infrastrutturale, ambientale e paesaggistica. La sezione include inoltre un'intervista a Eugenio Gazzola, autore da anni impegnato nella documentazione delle trasformazioni legate alla logistica nel territorio piacentino, che permette di arricchire il contributo con prospettive locali. Il volume si chiude con la postfazione di Mario Paris, che propone una lettura critica delle questioni emerse.

Riferimenti bibliografici

Armondi S., Di Vita S., Galimberti B. (a cura di, 2024), *Geografie operazionali nel Nord Italia. Figurazioni e strategie spaziali*, FrancoAngeli, Milano.

Bottalico A. (2022), *Le Frontiere del Mondo. Viaggio nella filiera del container*, Gli Asini, Roma.

Brenner N., Katsikis N. (2020), "Operational Landscapes: Hinterlands of the Capitalocene", in *Architectural Design,* 90, pp. 22-31.

Bruzzese A. (2026, a cura di), Publicness, città e territori. Ripensare la dimensione pubblica tra crisi e transizioni, Roma: Donzelli.

Buciuni G., Corò G., (2023), *Periferie competitive. Lo sviluppo dei territori nell'economia della conoscenza*, Il Mulino, Bologna.

Charters-Gabanek K., Raimbault N., Hall P.V. (2024), "Logistics and Urban

Planning: A Review of Literature", in *Journal of Planning Education and Research*, 10.1177/0739456X241247838.
Dallari F., Curi, S. (2020), *Regional Logistics Performance. La Regione Logistica Milanese e l'Europa a Confronto*, Camera di Commercio di Milano, Monza e Brianza, Lodi, disponibile al link: https://ester.milomb.camcom.it/node/184.
Danyluk M. (2021), "Supply-Chain Urbanism: Constructing and Contesting the Logistics City", in *Annals of the American Association of Geographers*, vol. 111, no. 7, pp. 2149-2164, https://doi.org/10.1080/24694452.2021.1889352.
Gazzola E. (a cura di, 2022), *Piacenza città della logistica*, Scritture, Piacenza.
Geurs K. T., & Van Wee B. (2003), "Accessibility evaluation of land-use and transport strategies: review and research directions", in *Journal of Transport Geography*, vol. 12, no. 2, pp. 127-140, 10.1016/j.jtrangeo.2003.10.005.
Heitz A., Dablanc L., Olsson J. (2020), "Spatial patterns of logistics facilities in Gothenburg, Sweden", *Journal of Transport Geography*, vol. 88, pp. 102-191, 10.1016/j.jtrangeo.2018.03.005.
Into the Black Box & Mattiucci, C. (a cura di, 2019), "Logistical territories", in *Lo Squaderno*, 51. https://www.losquaderno.net/?p=1900.
Lanzani A. (a cura di, 2024), *Italia di mezzo. Prospettive per la provincia in transizione*, Donzelli, Roma.
Marchesi, F. e Mareggi, M. (2026), "La logistica piacentina diffusa. Indagine sulle esternalità di un settore in esplosione", in *Archivio di Studi Urbani e Regionali*, vol. 143, pp. 11-34, 10.3280/ASUR2025-143002.
Pileri P. (2007), *Compensazione ecologica preventiva. Metodi, strumenti e casi*. Carocci, Roma.
Sheller M. (2018), "Theorising mobility justice", in *Tempo Social*, vol. 30, no. 2, pp. 17–34, 10.11606/0103-2070.ts.2018.142763.

PARTE I
INQUADRAMENTO TEMATICO E CONTESTO DI STUDIO

02

SIMONETTA ARMONDI

Logistica. Geografie ordinarie del sacrificio?

Introduzione

Il presente capitolo approfondisce alcuni snodi teorici e interpretativi situati tra l'analisi delle geografie della logistica – in Italia e, in particolare, nella Pianura Padana – e l'insieme di dinamiche e domande di spazializzazione che attraversano l'intero volume. L'assunto di partenza è che le trasformazioni in atto nel Paese non possano essere comprese né rappresentate adeguatamente attraverso letture fondate esclusivamente su unità territoriali chiuse, su confini amministrativi, dati o su indicatori economici aggregati. Al contrario, esse richiedono un approccio criticamente spaziale per interrogarsi su come i processi economici e politici "toccano terra", quali dispositivi ne rendono possibile l'operatività e quali materialità territoriali, impatti ambientali e disuguaglianze sociali ne risultano.

In termini generali, le trasformazioni più recenti delle reti logistiche e dei sistemi di trasporto hanno rafforzato in modo decisivo la centralità delle dimensioni geopolitiche, infrastrutturali e territoriali.

La letteratura più aggiornata ha mostrato come la riorganizzazione delle supply chain globali non stia conducendo a una semplice deglobalizzazione, bensì a forme ibride di regionalizzazione selettiva, nelle quali nodi logistici, porti e corridoi infrastrutturali assumono un ruolo strategico nella riconfigurazione delle economie continentali (Notteboom *et al.*, 2022; Rodrigue, 2024).

In questo scenario, la logistica appare sempre più come sismografo di eventi estremi globali (Armondi, Pessina 2026) – pandemici, geopolitici, ambientali ed energetici – traducendoli in effetti spaziali fortemente differenziati. Studi recenti hanno mostrato come la vulnerabilità delle global value chains, comparsa con forza durante la pandemia e accentuata dai conflitti geopolitici, abbia reso visibili le asimmetrie strutturali dei sistemi logistici, favorendo alcuni territori a scapito di altri. Tali dinamiche risultano palesi nel Nord Italia, dove piattaforme logistiche, interporti e corridoi ferroviari sono divenuti nodi strategici di concentrazione di investimenti globali, ma anche di conflitti ambientali e sociali.

Un ruolo centrale in queste riconfigurazioni è svolto dalla portualità (Acciaro, 2023). La letteratura più recente rimarca come i porti non possano più essere interpretati come semplici porte di accesso ai mercati, ma come hub multifunzionali, inseriti in reti logistiche complesse e chiamati a confrontarsi con sfide legate alla sostenibilità, alla digitalizzazione e alla competizione interportuale. Nel contesto italiano, l'evoluzione dei porti gateway e dei sistemi retroportuali restituisce una crescente, controversa, concentrazione di politiche infrastrutturali, strategie industriali e obiettivi di transizione ecologica, ridefinendo i rapporti tra città portuali, hinterland e reti europee (Borruso *et al.,* 2025).

La transizione energetica rappresenta un ulteriore fattore di trasformazione delle geografie dei trasporti e della logistica. L'adeguamento delle infrastrutture

portuali ai combustibili alternativi, la diffusione della mobilità elettrica e la riconfigurazione delle reti energetiche stanno producendo nuovi fabbisogni spaziali e nuove pressioni territoriali, che tendono a concentrarsi in nodi strategici quali porti, piattaforme logistiche e poli industriali. Questi processi accentuano la selettività territoriale delle politiche di transizione e rendono evidenti le tensioni tra competitività, sostenibilità ambientale e giustizia territoriale.
A partire da questo sfondo, le domande di ricerca che emergono sono disparate – sul mutamento dei territori ordinari della manifattura, sulla difficoltà di tracciare geografie emergenti della logistica in un quadro di accelerata infrastrutturazione; sull'insufficienza di letture dicotomiche fondate su categorie di successo o fallimento territoriale – ma convergono su un problema centrale: la necessità di sviluppare strumenti concettuali e di rappresentazione adatti a cogliere la spazializzazione dei processi, dei piani, delle strategie e delle politiche.
Spazializzare, in questo senso, non comporta semplicemente la localizzazione di fenomeni su una mappa (Armondi et al., 2025), ma ricostruire le relazioni tra operazioni, poteri, reti e materialità che conducono a riconoscere almeno quattro aspetti:

- le forme di disuguaglianza spaziale e sociale associate all'espansione della logistica nei territori più deboli;
- le specifiche configurazioni territoriali. che ridefiniscono i significati geografici di città, periferie, territori intermedi e remoti;
- le nuove logiche di rescaling degli attori economici e politici che incrociano (con le ZLS per esempio) o scavalcano politiche e strumenti di piano (come nel caso della legge lombarda sugli insediamenti logistici);
- le coalizioni instabili e opportunistiche di attori che contribuiscono a forme inedite di deterritorializzazione e riterritorializzazione.

Il Nord alla prova

Entro questa prospettiva, anziché come sfondo territoriale omogeneo, l'Italia settentrionale è assunta come campo mobile di osservazione, caratterizzato da una molteplicità di geografie economiche: logistiche, manifatturiere, estrattive. La letteratura si è interrogata su questo territorio come piattaforma produttiva articolata, segnata da elevati livelli di densità manifatturiera, da una diffusa infrastrutturazione e da forti interdipendenze funzionali tra città, sistemi produttivi e reti di trasporto. Tuttavia, tali interpretazioni risultano parziali se non sono rilette alla luce delle trasformazioni più recenti: la riorganizzazione delle catene globali del valore, la crescente centralità della logistica, l'intensificazione delle crisi sociali ed ecologiche e l'aumento delle disuguaglianze spaziali.
Storicamente dinamica sul piano manifatturiero e produttivo, l'Italia settentrionale si configura oggi come uno dei territori europei più esposti alle contraddizioni della globalizzazione contemporanea: da un lato, una rinnovata centralità nelle catene del valore e nei flussi logistici continentali; dall'altro, una crescente vulnerabilità ambientale, infrastrutturale e sociale, che ne fa una delle aree più inquinate e infrastrutturate d'Europa. La recente letteratura geografica ha mo-

strato con chiarezza come le crisi degli ultimi anni abbiano segnato una discontinuità rispetto alle narrazioni del tardo Novecento fondate sulla smaterializzazione dell'economia e sulla presunta "fine della distanza", riportando al centro delle riflessioni la materialità delle infrastrutture, degli impianti e dei sistemi di circolazione.
Alla luce di questi contributi, la domanda di spazializzazione assume una valenza eminentemente politica. Spazializzare la logistica, la portualità e la transizione energetica significa rendere visibili i nodi critici nei quali politiche settoriali, infrastrutture materiali e strategie economiche si sovrappongono, producendo nuove gerarchie territoriali e nuovi campi di conflitto. È a partire da questa consapevolezza che si propongono alcuni spunti di riflessione, non definitivi, attraverso le zone di sacrificio, l'urbanizzazione estesa, le geografie operazionali e gli assemblaggi territoriali, come lenti critiche per interpretare e problematizzare la logistica in Italia.

Sacrifici imprevisti, sacrifici programmati
Il concetto di "zona di sacrificio" (Juskus, 2023) costituisce una lente particolarmente fertile per interpretare le forme contemporanee di disuguaglianza territoriale e socio-ecologica anche nei territori della logistica. Tali territori non rappresentano esclusivamente eccezioni marginali: possiamo riconoscere anche alcuni territori deputati al sacrificio ordinario della destinazione d'uso logistica come parte delle configurazioni strutturali dell'iper-capitalismo (Piketty, 2008), caratterizzate dalla normalizzazione di processi di danno e di violenza che investono simultaneamente le dimensioni sociali, ecologiche, del consumo di suolo o del lavoro. La loro rilevanza non risiede soltanto nella concentrazione spaziale più o meno consapevole del degrado e del rischio, ma nella capacità di rendere visibili i nuovi poteri di una topologia della disuguaglianza (Zieger, 2025).
In questa prospettiva, le zone di sacrificio non si limitano a segnalare l'esistenza di aree "perdenti" o intenzionalmente "lasciate indietro", ma interrogano più radicalmente la produzione dello spazio aprendo alla possibilità di una composizione allargata fondata non solo sulla posizione nei rapporti di produzione, ma anche sull'esposizione differenziale ai processi biofisici e alla compromissione delle condizioni di vita e di lavoro. Alcune esplorazioni concettuali proposte da Pellizzoni (2025) sono particolarmente fruttuose perché – per riflettere sul modo nel quale il riferimento alla "zona" territorializza il sacrificio, a fronte di confini spesso instabili e permeabili, più simili a quelli degli ecosistemi che a delimitazioni amministrative nette – richiamano la dimensione dell'urbanizzazione estesa.

Urbanizzazione estesa
Il Nord Italia emerge così come una piattaforma territoriale selettiva, attraversata da nodi, corridoi e zone operative più o meno connesse tra loro. Alcuni territori vengono iper-valorizzati come spazi di servizio all'urbano e alla produzione globale; altri risultano marginalizzati, esposti a processi di spoliazione, degrado ambientale o declino produttivo. Questa dinamica rende evidente l'insufficien-

za di categorie interpretative fondate sulla contrapposizione urbano/rurale o centro/periferia e impone una lettura che tenga conto della granularità spaziale e della trans-scalarità dei processi in atto. Il dibattito sull'urbanizzazione estesa ha offerto un primo quadro teorico per affrontare tali questioni. A partire dalle suggestioni di Henri Lefebvre, l'urbano è stato progressivamente inteso come condizione planetaria, che eccede la città come forma insediativa per manifestarsi attraverso reti infrastrutturali, flussi materiali ed energetici, spazi di estrazione e territori di supporto (Soja 2000; Brenner, 2014). In questa prospettiva, il Nord Italia può essere letto come una regione urbanizzata in senso esteso, in cui processi produttivi, logistici ed estrattivi si sviluppano ben oltre gli agglomerati urbani centrali.
Tuttavia, come indicato da critiche recenti, una lettura esclusivamente urbanocentrica dell'urbanizzazione estesa rischia di appiattire le differenze territoriali e di ridurre spazi rurali, periurbani o montani a semplici retro-aree funzionali alla città. Per Roy (2016) e Jazeel (2018) l'urbanizzazione è il prodotto di una coproduzione socio-materiale che avviene tra città e territori rurali. Le infrastrutture urbane non "estraggono" semplicemente risorse da spazi passivi, ma si fondano su assemblaggi che coinvolgono regimi di proprietà, ecologie locali, logiche estrattive e rapporti di potere sedimentati nel tempo.
Accostata al Nord Italia, questa prospettiva consente di leggere piattaforme logistiche, cave di inerti, impianti energetici, aree agroindustriali, impianti eolici e fotovoltaici, data center come componenti attivi dell'urbanizzazione estesa, dotate di una propria *agency* come di peculiari contraddizioni. La domanda di spazializzazione si traduce così nella necessità di rendere visibili tali relazioni, sottraendosi sia alla naturalizzazione dell'urbano sia alla marginalizzazione analitica dei territori di supporto.

Assemblaggi e frammenti urbani
Per rispondere a questa esigenza, si ricorre all'assemblaggio come approccio teorico e analitico. Nel suo contributo fondativo, Colin McFarlane (2011) propone l'assemblaggio non come semplice metafora descrittiva, ma come lente critica capace di cogliere la città e il territorio come configurazioni processuali di elementi eterogenei. L'assemblaggio consente di analizzare come infrastrutture, politiche, pratiche operative, corpi, materiali e saperi si combinino temporaneamente, producendo specifiche forme spaziali e specifiche distribuzioni di potere. Secondo McFarlane, l'apporto principale dell'assemblaggio risiede in tre dimensioni. In primo luogo, esso promuove una descrizione dei processi urbani, attenta alle relazioni tra storia e potenzialità: le configurazioni territoriali sono il risultato di sedimentazioni storiche, ma restano sempre aperte a riarticolazioni e conflitti. In secondo luogo, l'assemblaggio implica una concezione distribuita dell'agency, non ascrivibile esclusivamente ad attori umani o istituzionali, ma esito di interazioni sociomateriali tra elementi diversi. In terzo luogo, l'assemblaggio fornisce un immaginario critico della città e del territorio come composizione variabile nel tempo, che può essere assemblata e riassemblata diversamente.

Attraverso questo approccio le piattaforme logistiche, i corridoi infrastrutturali, le aree produttive e gli impianti energetici possono essere letti come assemblaggi in cui decisioni politiche, investimenti privati, standard tecnici, materiali da costruzione, regimi di lavoro e condizioni ecologiche si intrecciano. L'attenzione si sposta così dall'oggetto infrastrutturale in sé alle operazioni che lo rendono possibile e alle relazioni che esso attiva nello spazio.

Geografie e operazioni del capitale

Il nesso tra assemblaggio e geografie operazionali trova un'ulteriore corrispondenza nel lavoro di Mezzadra e Neilson (2019), che propongono di analizzare il capitalismo contemporaneo a partire dalle sue operazioni fondamentali: estrazione, logistica e finanza. Tali operazioni non sono semplici settori economici, ma modalità attraverso cui il capitale "colpisce il suolo", riorganizzando spazi, scale e architetture istituzionali.

Nel contesto del Nord Italia, la scelta di concentrare l'attenzione su estrazione-energia, logistica e manifattura risponde alla specificità di un territorio in cui la piccola e media impresa manifatturiera ha storicamente svolto un ruolo centrale nella ricerca di soluzioni spaziali alle crisi di accumulazione (Harvey 2001). Queste operazioni si estendono oggi lungo catene materiali e immateriali che attraversano regioni urbane, aree periurbane e territori remoti, mettendo in discussione qualsiasi lettura confinata a scale amministrative predefinite.

L'attenzione agli assemblaggi consente di analizzare come tali operazioni si intreccino e si scontrino tra loro, producendo paesaggi operazionali densi di infrastrutture e al contempo fragili dal punto di vista ecologico e sociale. Cave, piattaforme logistiche e impianti produttivi non sono semplici supporti tecnici, ma luoghi in cui si materializzano rapporti di potere, retoriche dello sviluppo e forme di violenza infrastrutturale (O'Neill, Rodgers, 2012).

Spazializzazione e rappresentazione

Assumere l'assemblaggio come lente implica anche una riflessione critica sulle pratiche di rappresentazione. Come sottolineato da McFarlane, la teoria dell'assemblaggio non mira a produrre immagini definitive e assolute, ma a sperimentare forme di rappresentazione capaci di mantenere aperta la complessità dei fenomeni. In questo senso, la scelta di evitare un atlante statico a favore di repertori aperti di mappe processuali risponde all'esigenza di rendere visibile la selettività delle politiche e la mobilità delle configurazioni territoriali.

Le mappature diventano così strumenti critici, utili non solo a descrivere, ma anche a interrogare le agende esplicite e le strategie implicite di attori istituzionali ed economici, a verificare le retoriche della transizione ecologica e a mettere in discussione le narrazioni dominanti sullo sviluppo territoriale. La domanda di spazializzazione si traduce pertanto in una pratica conoscitiva che accompagna e problematizza le scelte politiche, invece di limitarsi a rappresentarne gli esiti.

Conclusione: verso nuove agende territoriali

Con il presente capitolo si è proposto di leggere il Nord Italia attraverso il nesso tra domande di spazializzazione, zone di sacrificio, urbanizzazione estesa e assemblaggio come approccio teorico. In un contesto segnato da policrisi, radicale incertezza e crescente complessità, tale prospettiva consente di superare letture dicotomiche e di interrogare criticamente le operazioni che producono il territorio. L'Italia settentrionale è così restituita come un insieme di frammenti, di configurazioni instabili, selettive e conflittuali, che richiedono nuove agende territoriali capaci di affrontare congiuntamente le sfide economiche, sociali ed ecologiche.

Spazializzare le strategie e le ambizioni politiche ed economiche apre alla possibilità di rendere visibili gli effetti materiali e le contraddizioni, aprendo spazi di discussione e di azione. Si offre, in questo senso, non solo una lente analitica, ma piuttosto un invito a pensare il territorio come processo aperto, sempre suscettibile di essere assemblato altrimenti.

Riferimenti bibliografici

Acciaro, M. (2023). Recenti sviluppi nell'economia del mare: Implicazioni per l'Italia e la regione Mediterranea. In: *Il mare che verrà: Analisi strategica sulle opportunità del Mediterraneo: Lo sviluppo industriale, il reshoring, la ricostruzione, la ripresa del mercato turistico e le ricadute possibili sull'interscambio via mare e sulla portualità*. Centro Giuseppe Bono SEACS (pp. 102-122).

Armondi, S. (2025). *Geografie delle crisi. Logistica, dati, urbanizzazione del mondo.* Milano: Mimesis.

Armondi, S., Di Vita, S., Galimberti, B., a cura di (2024). *Geografie operazionali nel Nord Italia. Figurazioni e strategie spaziali*. Milano: FrancoAngeli.

Armondi, S., Galimberti, B., Vedoà, M., Giavarini, V., Manfredini, F. (2025). "Entro i limiti consentiti". Osservare la logistica tra trasgressione e transizione. In Ceresa C. G. et al. (a cura di) *Transizioni/ Transitions, Memorie Geografiche,* vol. 28*,* Società di Studi Geografici, Firenze (pp. 473-481).

Armondi, S., Pessina, G. (2026). *Critical Spatial Thinking and Extreme Events. Tools for Multiple Disciplines.* Cham: PoliMi Springer Briefs.

Borruso, G., Mazzarino, M., Tadini, M. (2024). Reti di trasporto, logistica e catene di fornitura: una lettura geografica. *Geotema*, 76, Settembre-Dicembre Anno XXVIII*,* AGEI, pp. 3-5.

Brenner, N. (2014). *Implosions/Explosions: Towards a study of planetary urbanization*. Berlin: Jovis.

Harvey, D. a cura di (2001). Globalization and the spatial fix. *Geographische Revue*, 2, pp. 23–30.

Jazeel, T. (2018). Urban theory with an outside. *Environment and Planning D: Society and Space*, 36(3), pp. 405–419.

Juskus, R. (2023). Sacrifice Zones. A Genealogy and Analysis of an Environmental

Justice Concept. *Environmental Humanities*, 15(1), 3-24.
McFarlane, C. (2011). Assemblage and critical urbanism. *City*, 15(2), pp. 204–224.
Mezzadra, S., Neilson, B. (2019). *The politics of operations*. Durham: Duke University Press.
Notteboom T., Pallis, A., Rodrigue, J.P. (2022). *Port Economics, Management and Policy*, London- New York: Routledge.
O'Neill, B., Rodgers, D. (2012). Infrastructural Violence: Introduction to the Special Issue, *Ethnography*, 13(4), pp. 401-412.
Pellizzoni, L. (2025). Zone di sacrificio: un'esplorazione concettuale. In Perocco, F., Pirina, G. (a cura di) *Le disuguaglianze territoriali in Italia. Cause, forme, conseguenze*. Ca' Foscari edizioni, Venezia, pp. 379-397.
Piketty, T. (2018). *Il capitale nel XXI secolo*. Milano: Bompiani.
Rodrigue, J. P. (2024), *The Geography of Transport Systems*, New York: Routledge (sesta edizione).
Roy, A. (2016). What is urban about critical urban theory? *Urban Geography*, 37(6), pp. 810–823.
Soja, E. (2000). *Postmetropolis*. Oxford: Blackwell.
Zieger, S. (2025). *Logistics and Power. Supply Chains from Slavery to Space*, Oakland: University of California Press.

03

MARCO MAREGGI

Immagini di Piacenza. Uno sguardo sulla concentrazione produttiva e logistica

Piacenza è città di fondazione romana posta su un terrazzo naturale fluviale affacciato sul fiume Po. Nella pianura Padana, nasce come testa di ponte verso il nord e Milano sulla via Emilia che congiungeva Roma, passando per Rimini e la via Flaminia, ed era tappa della via Postumia, anch'essa strada consolare che correva da Genova (mari Ligure e Tirreno) ad Aquileia (mar Adriatico e Istria). Lungo la storia ha mantenuto e rafforzato questa sua caratteristica di crocevia di importanti vie di comunicazione sull'asse nord-sud ed est-ovest dell'Italia. Oltre alle antiche vie, oggi divenute strade statali, la città è attraversata dalle autostrade A1 (Roma-Milano) e A21 (Torino-Brescia) e dalle linee ferroviarie Milano-Roma e per Torino, inscrivendosi pertanto come *gate* emiliano-romagnolo (con potenzialità multimodali) nei confronti del sistema metropolitano milanese (e, secondo alcuni, torinese e genovese) e nord-occidentale più in generale. Così per geografia e storia, questa città dalla figura ancora oggi compatta, si proietta fuori dai confini provinciali, regionali e nazionali. E, verso la fine del secondo millennio, forte della storica presenza di aziende di autotrasporto, le aspettative degli attori economici e politici la inscrivono con costanza in programmi che ne delineano un ruolo ambizioso di distretto logistico (Gazzola 2022; Marchesi, Mareggi 2026). Questa funzione economica a Piacenza si fa spazio, nel doppio senso sia di crescita quantitativa come settore produttivo e occupazionale, sia per la sua dilatazione e uso di suolo. Nel comune di Piacenza tale espansione si colloca prioritariamente nell'area a nord-est del territorio municipale.
Il racconto e le riflessioni che seguono si focalizzano su questa parte del territorio urbanizzato del Comune di Piacenza e provano a restituire, attraverso alcune immagini cartografiche, in apertura, la forma e i caratteri fisici della città, nel suo complesso, che cresce nella storia. La parte centrale del capitolo mostra alcuni passaggi emblematici del ruolo dell'area presenti nel susseguirsi degli strumenti di pianificazione urbanistica comunale. La chiusura restituisce una riflessione propositiva, emersa negli studi accompagnatori del Piano territoriale regionale del 2010, che invita a spostare il fuoco monofunzionale logistico della programmazione verso una più complessa articolazione di scala territoriale vasta, che mette in discussione la convivenza tra aree logistiche, vivibilità e sostenibilità ambientale.

Città fisica che cresce, nella storia

Una prima immagine utile a collocare insieme nella geografia e nella storia urbana le aree che a inizio secondo millennio sono dedicate alle attività logistiche è

tratta da una mappa storico-interpretativa contenuta in un atlante fotografico a volo d'uccello della città di Piacenza (Pronti 2017) e frutto degli studi sul sistema insediativo storico predisposti per la redazione del Piano strutture comunale approvato nel 2016 (Comune di Piacenza 2016) (fig. 1).

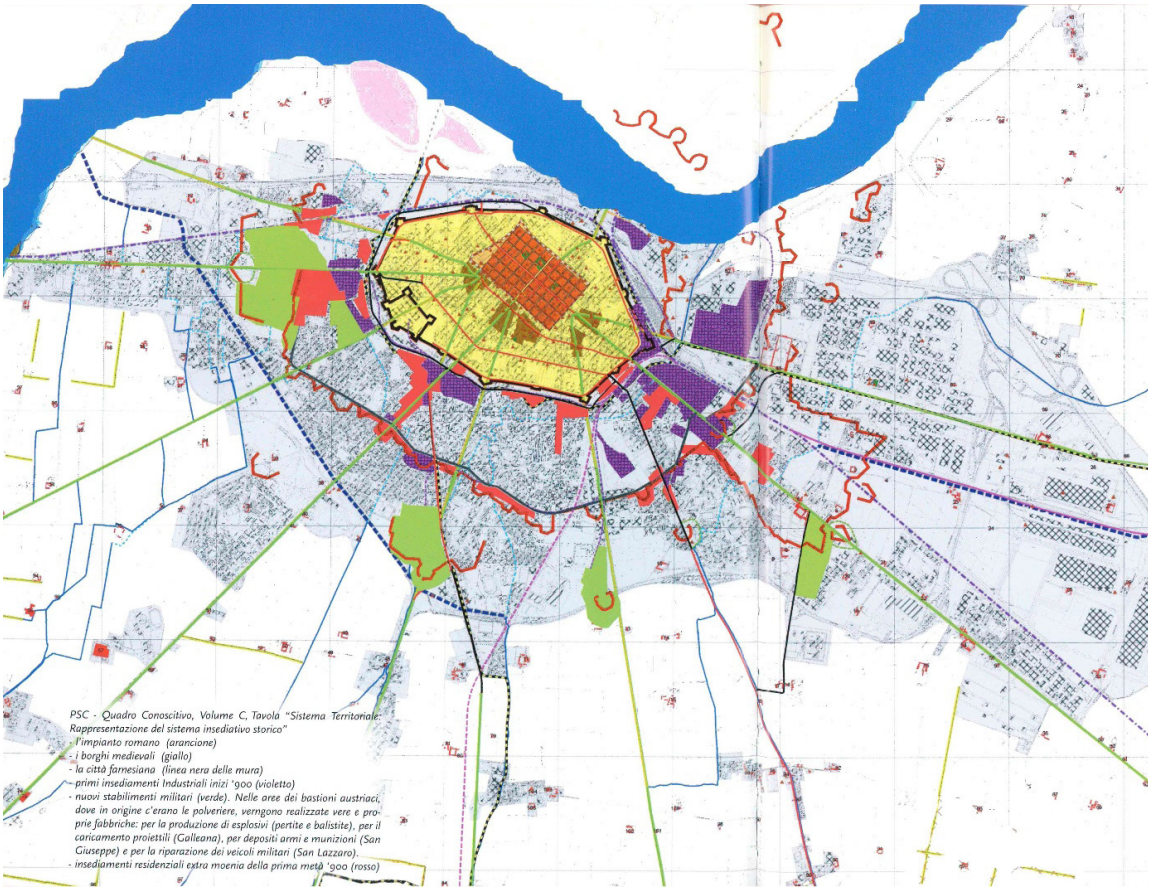


Figura 1 | Sistema insediativo storico della città di Piacenza.
Fonte: Pronti 2017: 156-157.

Il reticolo urbano ortogonale della città romana (in arancio nella mappa) caratterizza il nucleo primigenio della città, dove vennero insediati attorno al 218 a.C. 6.000 coloni, a corona del quale si sviluppano i borghi medioevali (giallo ocra) lungo le biforcazioni fuoriporta delle arterie viarie principali. A partire dal 1527 il dominio pontificio dei Farnese costruisce la cinta muraria (linea nera), con un perimetro di circa 6.500 m, in larga parte ancora esistenti. L'allargamento del sistema difensivo con cinte bastionate strategiche discontinue (linea rossa) da parte del dominio austriaco nella prima metà dell'800 va ad allargare il territorio da proteggere, nonostante l'assenza di un'effettiva espansione insediativa ed eventi bellici di rilievo. Smantellate tra il 1920 e il 1940, di esse non rimangono che minime tracce materiali.
La seconda metà dell'800 è invece segnata dall'arrivo della ferrovia e della stazione nel 1865. Mentre ad inizio '900 la città esce dalle mura farnesiane: si costruisce il ponte stradale sul Po (1904) e si fabbricano a ridosso delle fortificazio-

ni farnesiane i primi insediamenti industriali (violetto), spesso prossimi a piccoli nuovi insediamenti residenziali (rossi). A predominante funzione produttiva sono invece le aree più consistenti a nord-est della città. Diversamente, i nuovi insediamenti militari (verde) sono posizionati in ambiti più esterni, lungo le radiali viabilistiche e pressoché in coincidenza con le vecchie fortificazioni austriache.
La mappa, così come il ricco apparato fotografico del volume, restituiscono una città compatta, sia storica sia otto-novecentesca, che si sviluppa a semi anello verso sud. A nord la crescita è impedita dall'argine fluviale del Po, dove la città con l'urbanizzazione perde il rapporto diretto con l'acqua. Questa stretta striscia di territorio accoglie infatti diverse infrastrutture della mobilità (ferrovia e viadotto autostradale della A21) e produttive energetiche (la centrale termoelettrica Levante funzionante e la vecchia centrale elettrica Emilia, oggi centro di ricerca), due impianti sportivi privati (le società canottieri Nino Bixio e Vittorino da Feltre), e verso ovest alcune enclave militari del Genio pontieri, oltre agli approdi emiliani in rilevato dei due ponti, ferroviario e stradale, verso la Lombardia. Se lo sguardo si sposta verso nord-est – fulcro delle note che seguono – lungo il tracciato dell'antica via Postumia, oggi via Caorsana, ecco che la città compatta si differenzia. Nel polo produttivo e logistico – sovente nominato con il toponimo locale Le Mose – la maglia stradale fitta diventa molto rada e molto allungata e allargata, i manufatti edilizi da ripetitivi, minuti e ravvicinati si fanno di grande scala e mono planari, le cortine edilizie da filo strada o personalizzate si allontanato e anonimizzano. E all'orizzonte lo sguardo spazia verso vasti campi agricoli, punteggiati da radi manufatti edilizi isolati.
L'immagine stratigrafica storica consente così, da un lato, di cogliere i caratteri localizzativi e l'evoluzione nel tempo lungo della città e, dall'altro, l'enorme consistenza ed estensione dell'area produttiva-logistica a nord-est della città consolidata, percepibile visivamente grazie al contorno e alla grana dell'urbanizzato complessivo, risultante ad inizio secondo millennio (grigio).

Pianificazione urbana a Nord-Est
Una seconda sequenza di immagini dell'area oggetto di studio può essere fornita da alcuni strumenti di pianificazione urbanistica comunale.

Concentrare l'industria tra fiume e infrastrutture in divenire: dal concorso all'approvazione del Prg
È con il concorso nazionale per il Piano regolatore generale e di ampliamento della città di Piacenza del 1932, bandito dal Comune, che si disegna la localizzazione delle industrie. Anticipato da un convegno regionale dell'INU, Istituto nazionale di urbanistica, a Piacenza il 7 giugno 1932, il concorso vedrà gli esiti pubblicati sulla rivista ufficiale dell'istituto (Urbanistica 5/1934).
Il Comune di Piacenza solo nel 1923 amplia il suo territorio di competenza al di fuori delle mura cittadine cinquecentesche, inglobando i comuni foranei e acquisendo le aree attualmente territorio comunale (Regno d'Italia 1923). Tale allargamento dei confini apre alla necessità di ridisegnare il proprio territorio.

A partire da una popolazione di 60.831 abitanti nel 1932, nel bando di concorso si ritiene di poter raggiungere le 100.000 unità entro cinquant'anni (Maccagni 2015). Fino alla crisi economica del 1929, la città aveva, oltre ad un importante settore agricolo (e connesse produzioni conserviere e di trasformazione), uno sviluppo positivo di imprese dei bottoni, della maglieria, dei cartonaggi, dei laterizi, del cemento e meccaniche (Biagini, Cattini 1985; Corso, Quagliaroli 1999). Saranno queste attività che dovranno trovare spazio per espandersi, in questa "città ritenuta unanimemente un nodo infrastrutturale di grande importanza" (Spagnoli 2015: 20).
Con il concorso per il piano, per la prima volta le aree per la produzione avranno un "organico inserimento all'interno di un disegno complessivo riguardante lo sviluppo urbano" (Spagnoli 2009: 89). Tutte le proposte si inscrivono nel modello di riorganizzazione razionale della città moderna attraverso la delimitazione di zone funzionali. Alcuni tengono conto in modo accurato delle strutture industriali e artigianali esistenti civili e militari e in progetto e della ricaduta delle previsioni sugli assetti futuri della città, così come "a partire da questi organizza[no] anche i tessuti residenziali" (Ivi: 91).
Pur nella diversità delle proposte (fig. 2), molti degli undici progetti del concorso prefigurano la collocazione dello sviluppo industriale più consistente ed esteso a nord-est, raccordato alla ferrovia e al nuovo proposto porto fluviale.
A titolo esemplificativo e per l'efficacia comunicativa dell'immagine proposta, si sintetizzano i contenuti del progetto denominato ABC 123, proposto da Cesare Chiodi e Giuseppe Merlo (fig. 3), che non solo disegna lo spazio per le industrie ad est della città a ridosso delle infrastrutture (stazione ferroviaria e scalo ferroviario), ma delinea anche la forma della prevista zona portuale. Nella rappresentazione, la grana del disegno della rete viaria da forma a isolati differenziati per dimensione, che alludono a funzioni diverse produttive (maglia larga) e residenziali (maglia fitta).
Le ricadute del concorso sono riscontrate nel Piano regolatore generale della città adottato dal podestà nel 1935 (Comune di Piacenza 1935), che pone particolare attenzione al piano di ampliamento (fig. 4). Le costruzioni industriali civili vengono confermate secondo le indicazioni emerse dal concorso, riservando loro in massima parte la zona a nord-est, a cavaliere della ferrovia Piacenza-Bologna e, in misura minore, a sud nell'ambito di attestazione delle ferrovie elettriche provinciali (linea ferrata elettrificata verso Bettola, inaugurata proprio nel 1932), mentre a ovest verso sant'Antonio si prevede un possibile sviluppo delle zone industriali militari. In essa è importante osservare che non viene ripresa l'idea della zona portuale del concorso, pur rimanendo il retino della zona industriale civile in adiacenza al fiume. Ma è proprio l'espansione fuori dalle mura urbane disegnate dal piano che viene giudicata negativamente dal Ministero dei lavori pubblici nel 1940 e per la quale si chiede un nuovo studio.

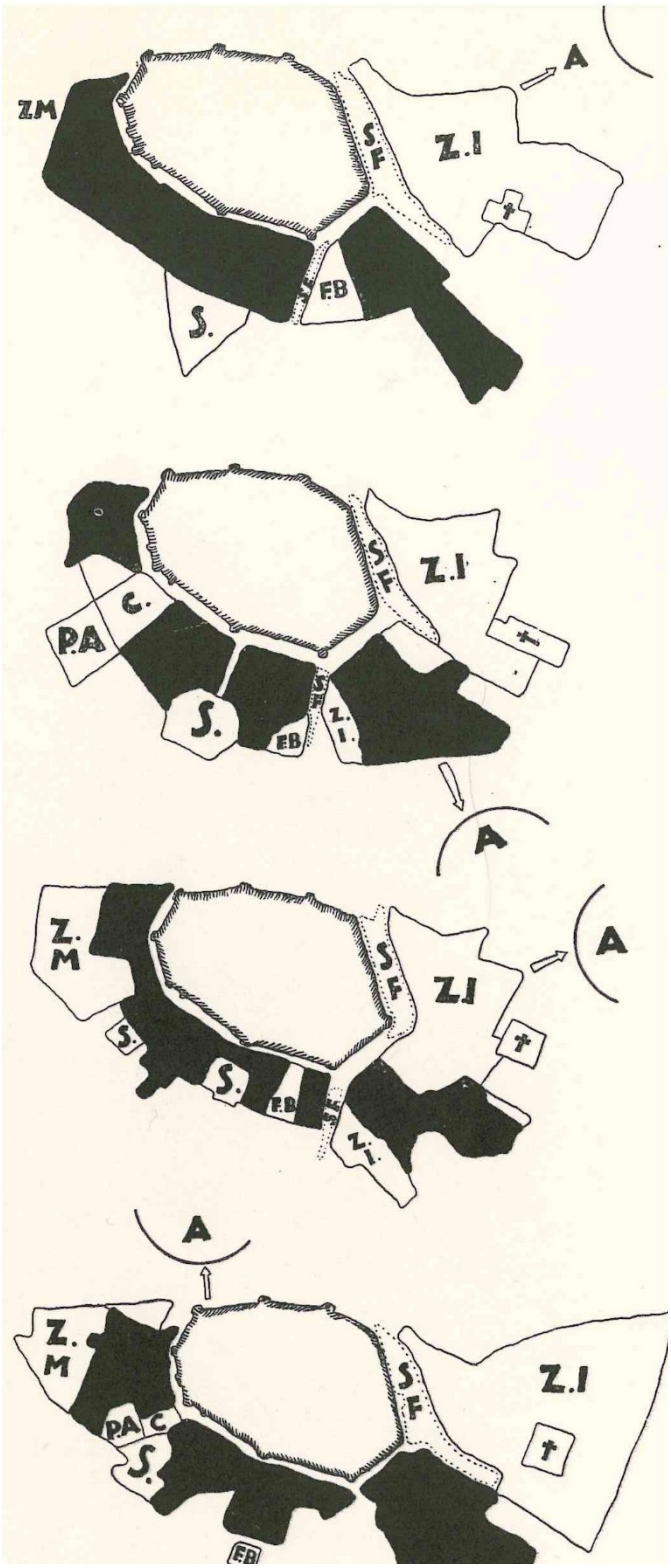


Figura 2 | Schemi delle aree esterne alle mura dei progetti presenti al concorso per il Piano regolatore di Piacenza del 1932. Dall'alto in basso: Realtà 1 (Berzolla, Bottoni, Pucci, Carmignani) e BMS 21 (Bozzini, Manfredi, Spelta), primi ex-aequo; ABC 123 (Chiodi, Merlo), terzo premio; Farnese 2 (Dodi, Capelli), quarto premio. Le lettere nel disegno indicano: ZI (Zone industriali), SF (Servizi ferroviari), S (Zone sportive), FB (Foro Boario), ZM (Zone militari), PA (Piazza d'armi), C (Caserme), A (Aeroporto), in nero (zone residenziali), croce (cimitero). Elaborazione di L. Moretti.
Fonte: Spagnoli 2009: 105.

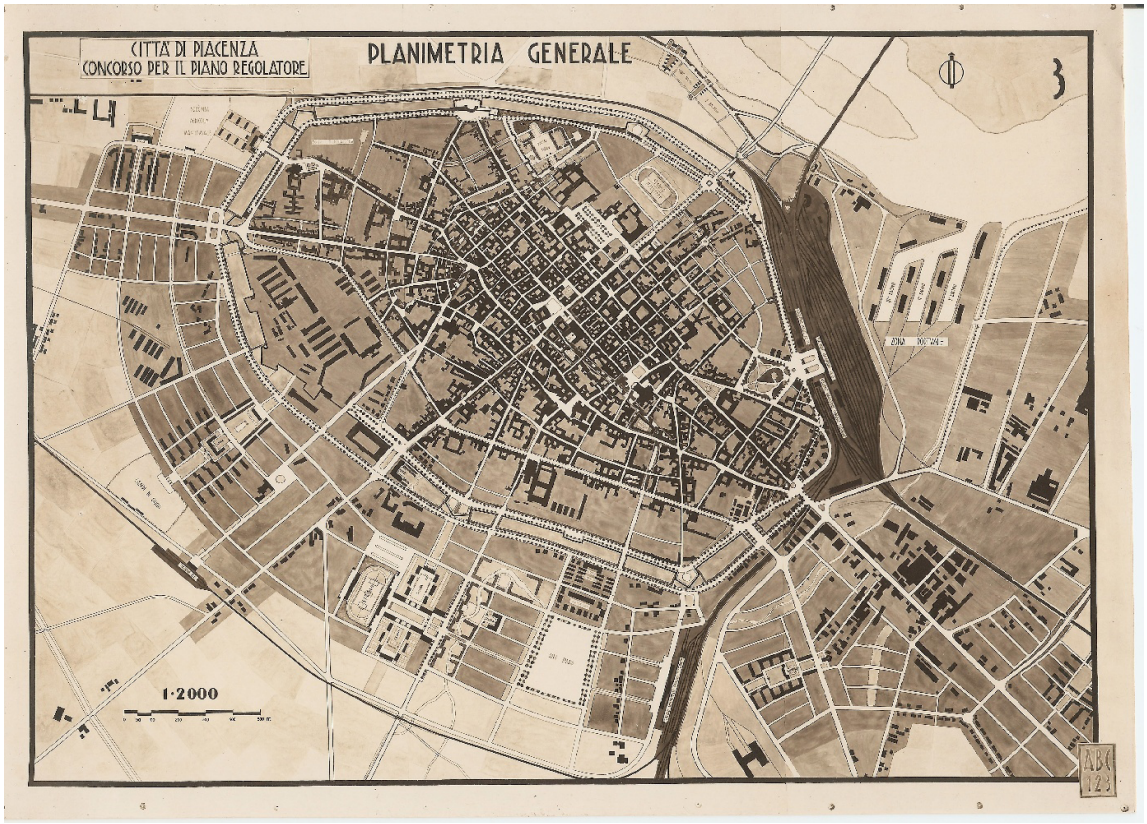


Figura 3 | ABC 123, C. Chiodi, G. Merlo, progetto presentato al concorso per il Piano regolatore di Piacenza del 1932.
Fonte: https://www.movio.beniculturali.it/aspc/piacenzannitrenta/it/31/il-piano-regolatore-del-1935



Figura 4 | Progetto di Piano regolatore e di ampliamento. Zonizzazione, S. Cella, 1935.
Fonte: Archivio di Stato di Piacenza, mappe, n. 6614.

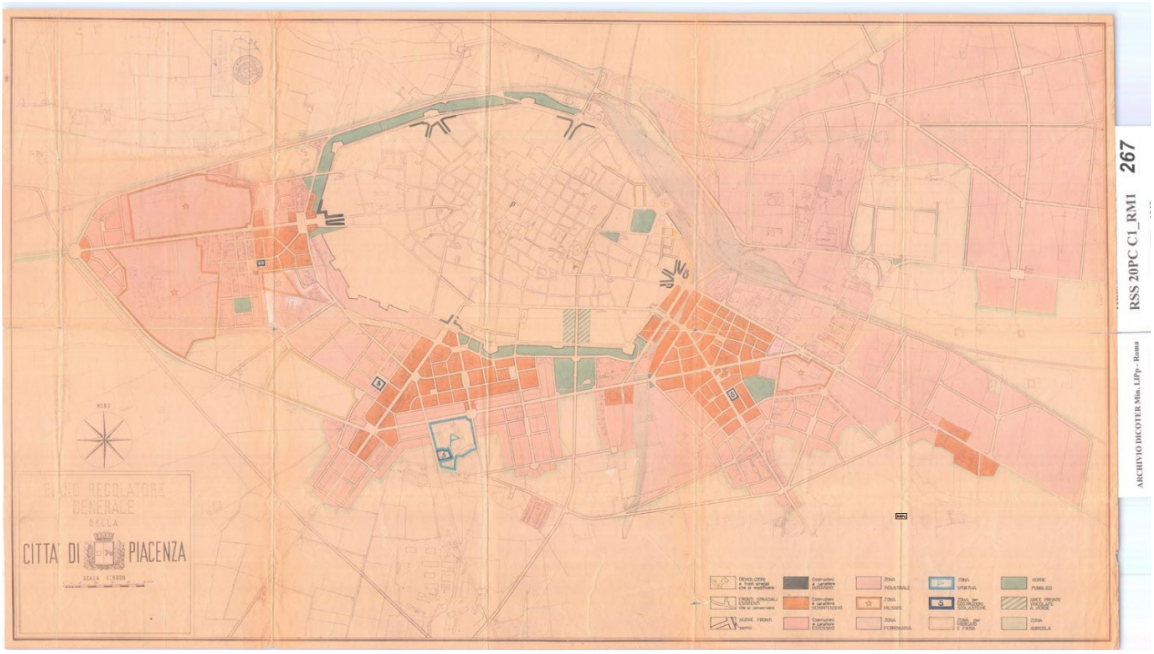


Figura 5 | Piano regolatore generale della città di Piacenza. Azzonamento, G. Alpago Novello, 1949.
Fonte: Archivio RAPu, DIC_g_267, archivio fonte Ministero dei lavori pubblici. Direzione generale del coordinamento territoriale.

A partire dalle indicazioni ministeriali nel 1942, su "indicazione di Gustavo Giovannoni, il podestà incarica l'architetto Alberto Alpago Novello, specializzato in materia urbanistica, della stesura di un piano di ampliamento da approvare prima della fine delle ostilità" (Maccagni 2015: 128). Il piano viene elaborato nel quadro della appena approvata nuova legge urbanistica italiana, l. 1150/1942, e verrà adottato nel 1949. Il piano riduce a 80.000 la previsione di abitanti teorici nel 1980. La proposta di piano (fig. 5) conferma e amplia le previsioni insediative delle funzioni produttive a nord-est, mantenendo un rapporto con l'area fluviale. Nello specifico, mantiene l'industria "a nord della via Emilia, in prossimità del piccolo quartiere residenziale posto a ovest del cavalcavia per Cremona. Questa fascia, un tempo interna al limite delle fortificazioni austriache, viene però prolungata, nelle previsioni di piano, fino a San Lazzaro Alberoni. Lo sviluppo più cospicuo degli impianti produttivi, però, riguarda la 'zona industriale', posta tra la ferrovia, il tronco cremonese della Padana inferiore, e il Po. Questa potrà usufruire dei raccordi ferroviari, della tangenziale che metterà in rapporto le direttrici per Milano e Bologna, nonché del porto fluviale non previsto dal piano ma da tempo oggetto di studio di fattibilità" (Spagnoli 2015: 64). Le previsioni di piano designano ancor una volta aree residenziali adiacenti per i lavoratori dell'industria, nell'idea di una città in espansione che mantenga una certa compattezza e priva di soluzioni di continuità. Anche questa proposta a lungo discussa, nel 1954 non sarà approvata dal Consiglio superiore dei lavori pubblici, che ne chiede la rielaborazione, inserendo Piacenza nel primo elenco di comuni obbligati a redigere il piano regolatore (Decreto interministeriale n. 391 dell'11 maggio 1954). Fu così l'ufficio tecnico del Comune con la consulenza di Luigi Dodi a redigere

il piano che fu adottato nel 1955 e finalmente approvato nel 1957. Lo strumento accresce le previsioni demografiche sino a 130.000 abitanti (nel 1957 la popolazione aveva già raggiunto i 76.802 residenti), aumenta la densità fondiaria, estende interventi di demolizione e ricostruzione anche nel centro storico (che viene classificato zona intensiva permettendo l'edificazione negli spazi liberi residui), e a sud della città traccia un nuovo disegno di tangenziale esterna (fig. 6). Diversamente, la previsione di espansione dell'area industriale a nord-est, seppur confermata e in adiacenza al fiume, presenta una forma più contenuta: in essa si apre un cuneo verde in corrispondenza del torrente Rifiuto – giacitura dei precedenti disegni di sedime del porto fluviale, che non è più oggetto di previsione urbanistica – e si amplia l'area agricola e a verde di rispetto attorno e di fronte al cimitero. È di rilievo sottolineare che nella cartografia 1:25.000 (fig. 7) gli estensori del piano disegnano su suolo agricolo alcune nuove strade (linea rossa) e l'ipotetico tracciato dell'Autostrada del Sole, A1 (linea blu tratteggiata), con una forte infrastrutturazione a maglia larga, proprio nel quadrante nord-est.
In 25 anni la città si è così dotata di un piano, con un'estesa previsione di aree per la produzione, dove è programmato a scala nazionale un aumento dell'accessibilità su gomma, lasciando decadere invece l'opportunità di un possibile trasporto fluviale ad uso produttivo.



Figura 6 | Comune di Piacenza, Piano regolatore generale, tavola 3, Planimetria, 1:5.000, L. Dodi, 1955.
Fonte: Archivio RAPu, DIC_g_269, archivio fonte Ministero dei lavori pubblici. Direzione generale del coordinamento territoriale.

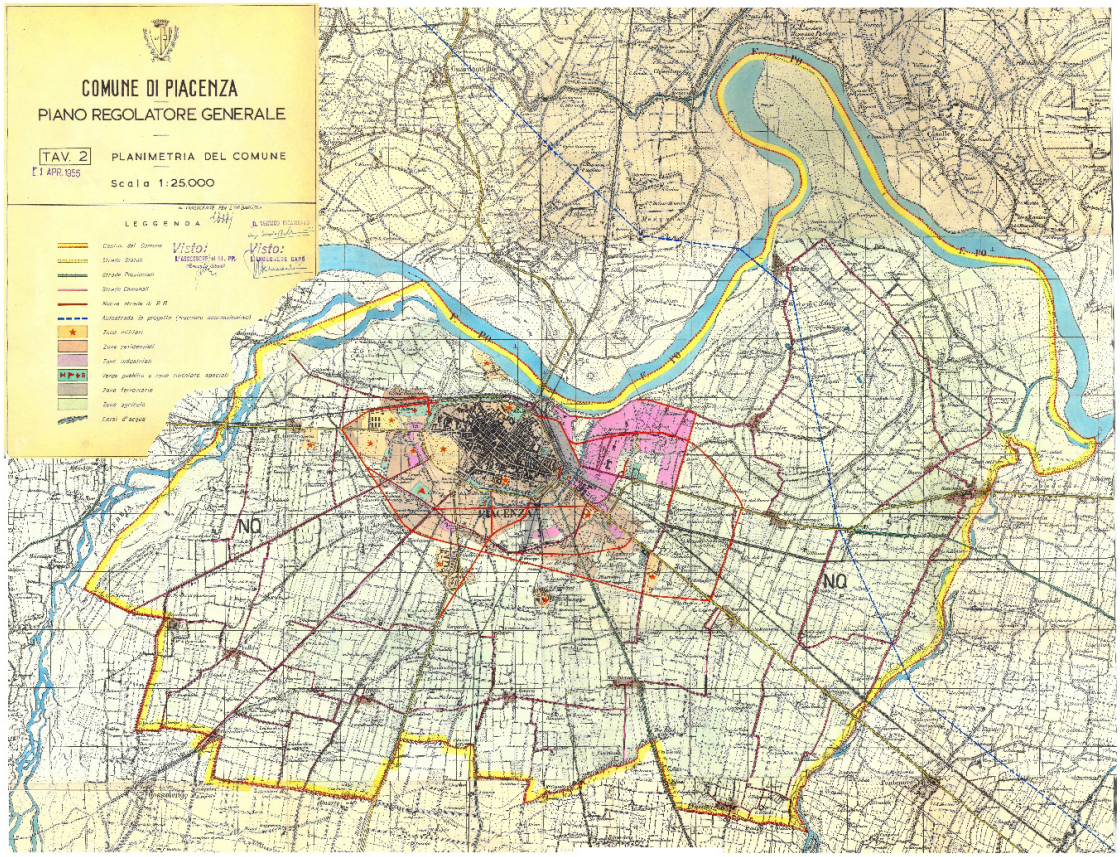


Figura 7 | Comune di Piacenza, Piano regolatore generale, tavola 2, Planimetria del Comune, 1:25.000, L. Dodi, 1955. Fonte: Archivio RAPu, DIC_g_268, archivio fonte Ministero dei lavori pubblici. Direzione generale del coordinamento territoriale.

Dilatare lo spazio produttivo: varianti urbanistiche e affermazione della logistica

Se le previsioni di crescita erano sembrate consistenti, nel corso degli anni successivi i fatti sopravanzeranno la pianificazione urbanistica.

Così diverse proposte del concorso del 1932 si concretizzano, con molte modifiche, nei disegni del primo piano regolatore generale approvato nel 1957 e nella successiva variante generale del 1963 (ancora con la consulenza di Luigi Dodi e Antonio Pastorino) che porta la previsione di popolazione a 300.000 abitanti, accogliendo anche a Piacenza le aspirazioni di sviluppo e immobiliari proprie del clima del miracolo economico italiano di quegli anni.

Praticamente la fascia tra la città e il fiume a nord del centro storico e a nord-est del territorio comunale vede irrompere le autostrade. Nella seconda metà degli anni '50 del '900 la A1 attraversa il territorio e si innesta alla rete locale con il casello di accesso proprio in località Le Mose; mentre nella seconda metà degli anni '60 la A21 percorre proprio l'angusto spazio tra il centro storico e il fiume in sopraelevazione, con accesso locale nella parte ovest della città, in prossimità delle aree militari. Questa rilevante dotazione trasportistica se, da un lato, accresce l'accessibilità di scala sovralocale e nazionale dell'area produttiva oggetto di studio e della città, dall'altro segna in modo rilevante una cesura tra la città e il

fiume.
Negli anni successivi, con la variante al Piano regolatore adottata nel 1983 e coordinata da Marcello Vittorini, la pianificazione urbanistica prevede in zona Le Mose l'insediamento di un centro intermodale pubblico (Maccagni 2022) con l'integrazione di funzioni universitarie specializzate e attività ad alto valore aggiunto (Regione Emilia-Romagna 1995), quale grande opportunità di crescita per Piacenza. Tale scelta è confermata anche nella successiva variante al Piano regolatore generale.
La variante – coordinata da Giuseppe Campos Venuti, Federico Oliva e Claudio Maccagni, adottata nel 1998 (sindaco Giacomo Vaciago) e approvata nel 2001 (sindaco Gianguido Guidotti) (Comune di Piacenza 1998, 2001) – conferma la vocazione produttiva della zona orientale della città di Piacenza, ampliandola e ridisegnandola (fig. 8). Nel quadrante il nuovo strumento urbanistico si differenzia innanzitutto per la ricchezza di dotazioni di infrastrutture per la mobilità di grande scala. Da un lato, la rete ferroviaria si irrobustisce (alla linea ordinaria si aggiunge l'alta velocità) e consente l'accessibilità su ferro per alcune aree di trasformazione produttiva previste (prodromi per un 'polo logistico del ferro'); dall'altro lato, i tracciati a raso e su viadotto delle autostrade A1 e A21 sono divenute invarianti strutturali dell'est piacentino, insieme dotazione longitudinale di collegamento e barriere trasversali nel territorio a scala locale. Ad essi si aggiunge il disegno della tangenziale sud della città che segna il nuovo limite dell'urbanizzato.

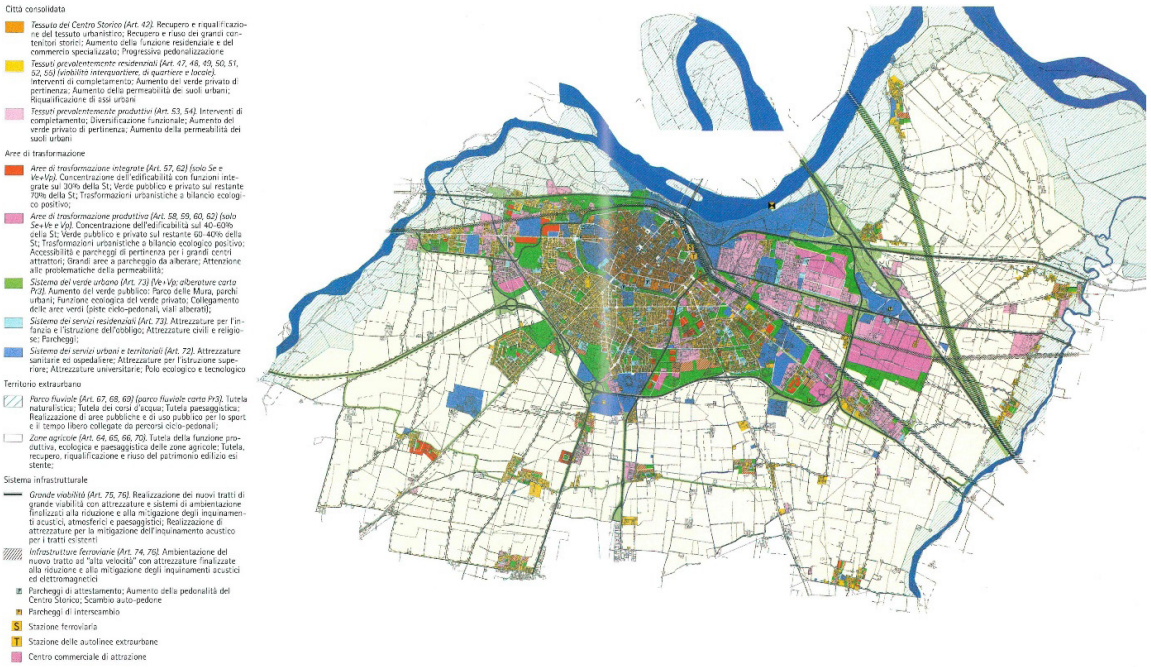


Figura 8 | Comune di Piacenza, Variante al piano regolatore generale di Piacenza. Sintesi strutturale del piano, 1:15.000. Fonte: Comune di Piacenza 1998: 132-133.

L'intero comparto produttivo 'prende le distanze' dal corso del fiume Po – non vi è più traccia di un porto fluviale – e lungo la fascia di separazione tra acqua e urbanizzato il piano prevede un parco fluviale e ambiti del sistema dei servizi territoriali. Rispetto allo specifico azzonamento produttivo a est, si assiste ad una moltiplicazione delle aree disponibili (aree di trasformazione produttiva) che saturano il territorio sino ai limiti delle autostrade e travalicano a sud la via Emilia. Il piano cioè prospetta la trasformazione di un ampio reticolo di suoli agricoli in capannoni e piazzali, nonostante le norme di piano prevedano per queste aree: trasformazioni urbanistiche a bilancio ecologico positivo, una concentrazione dell'edificato sul 40-60% della superficie territoriale e verde pubblico sul restante 60-40%, grandi aree a parcheggio da alberare e una specifica attenzione alle problematiche della permeabilità dei suoli.
Rispetto alla mappa del 1998 qui riportata, la variante approvata nel 2001 vede ulteriormente ampliate le aree verso est, includendo "nuove porzioni del cuneo fra la via Emilia e la ferrovia e, addirittura, le ampie zone cuscinetto che il piano precedente aveva lasciato come zone agricole intercluse a nord della via Emilia. Dopo [...], nel 2004, viene destinata alla logistica un'area che giunge quasi fino al fiume Nure, ai confini con il comune di Pontenure, e che ha un'estensione che supera ampiamente quella del centro storico". Questa variante, con una approvazione *bipartisan* in Consiglio comunale, porta ad "un ampliamento dell'area destinata alla logistica da 700.000 a circa 2,5 milioni di metri quadrati" (Spagnoli 2009: 97).
È interessante osservare come "curiosamente vengono ancora chiamate 'aree industriali'" (Ivi: 97), nonostante sia già chiara la vocazione logistica delle espansioni proposte, che infatti erano già state acquisite da diversi gestori di grandi scali merci, anche intermodali (Generali properties, Piacenza intermodale, Hupac) e dal colosso svedese dell'arredamento (Ikea) per allocarvi i magazzini del Sud Europa.
Al di là delle nominazioni, pur rilevanti anche ai fini regolativi, l'immagine che ne emerge è quella della previsione e attuazione di un grande polo o piattaforma logistica posta in un crocevia strategico geografico e della mobilità, che le scelte urbanistiche da un lato hanno contribuito a rafforzare e che le scelte di politica economica e occupazionale dall'altro hanno voluto rafforzare.

Logistica e ambiente: prospettive dicotomiche?
A chiusura del presente contributo e come proposta di riflessione critica sulla dilatazione dell'ambito orientale di Piacenza – dove si concentrano attività produttive, logistiche e, in misura minore, artigianali e commerciali – si propone un'immagine emersa negli studi accompagnatori del Piano territoriale regionale 2010 dell'Emilia-Romagna (Gabellini *et al.* 2012). Si tratta di un disegno (fig. 9) che prova a rovesciare la prospettiva. Invita l'occhio e il pensiero del progettista, del pianificatore, ma anche dei policy makers, a spostare il fuoco monofunzionale produttivo-logistico della programmazione dei territori lungo l'asta del Po verso una più complessa articolazione di scala territoriale vasta, che mette in di-

scussione la convivenza tra aree logistiche, vivibilità e sostenibilità ambientale. Innanzitutto, rispetto alle immagini precedenti del presente saggio, sposta lo sguardo sia allargando il campo di osservazione che non è più urbano, sia invertendo l'orientamento geografico ponendo in primo piano il corso del fiume Po e il suo carattere di infrastruttura territoriale generativa.
In secondo luogo, con la titolazione "Piacenza, porta sul Po" invita ad attribuire un diverso ruolo alla città, non solo come porta di accesso multimodale ferro-gomma di scala nazionale per il transito e l'interscambio delle merci (prospettiva storicamente acquisita e largamente condivisa), ma anche come porta di accesso ad una rete di percorsi per la vita quotidiana, il tempo libero e il turismo *outdoor* tra campagna e luoghi d'acqua.
La dicotomia è restituita attraverso due mappe iconiche. Al piede, nei toni freddi, sono rappresentate le infrastrutture per la mobilità di scala vasta verso Milano, Bologna, Genova, Torino, Brescia e Verona e le principali basi di un distretto logistico a Piacenza Le Mose, a Castel San Giovanni e Monticelli d'Ongina, e più recenti a Pontenure e Fiorenzuola d'Arda. Così la piatta pianura fluviale nel piacentino si fa supporto plurimodale per il distretto. Sopra, nei toni caldi, si traccia una trama di percorsi ciclabili esistenti e di progetto, di parchi e oasi protette, di approdi e recapiti storici e contemporanei, di risalite degli affluenti del Po quali il Tidone (alla ricerca di cantine), il Trebbia (per percorrere il parco regionale), il Nure (per disvelarne il passato produttivo) e l'Arda (per raggiungere le rocche fortificate). Così l'infrastruttura blu diventa stimolo e legante per la riqualificazione e valorizzazione del grande fiume.

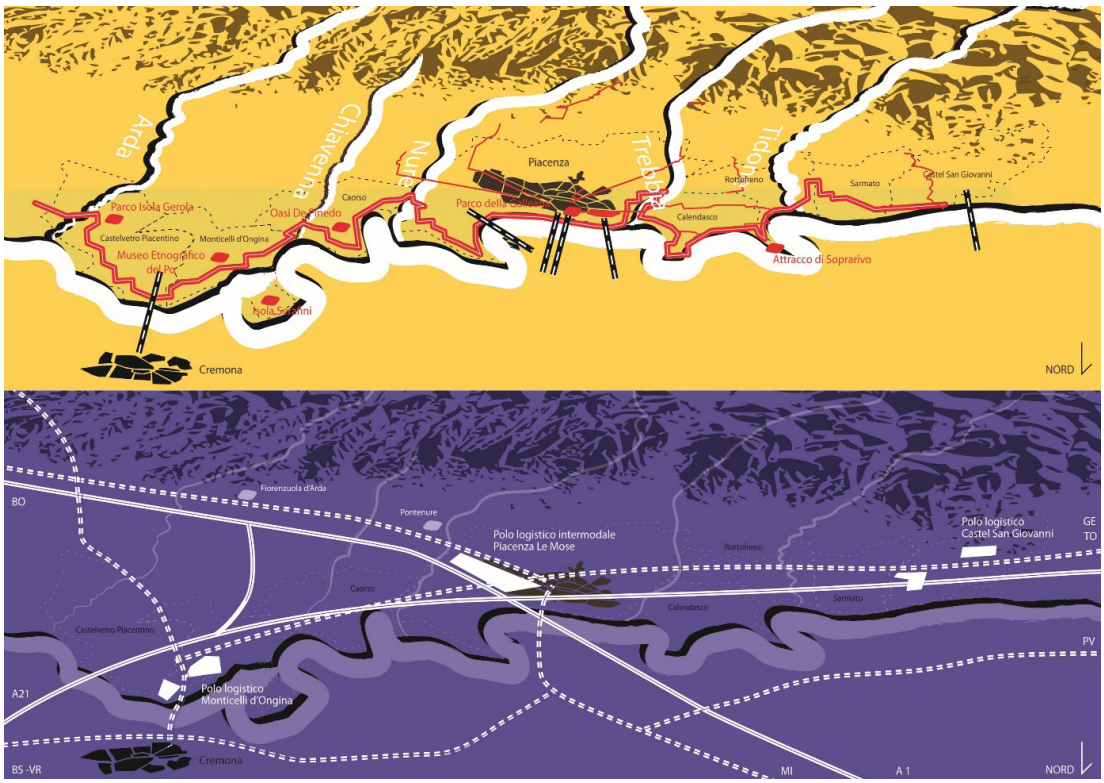


Figura 9 | Piacenza, porta sul Po. Fonte: Gabellini et. al 2012: 85.

Forse pubbliche amministrazioni (Comune e Provincia di Piacenza in testa), società, imprese multinazionali e università hanno il dovere di considerare insieme, come propone il disegno, queste due prospettive per provare a comprendere se e come sia possibile farle convivere, valorizzarle e qualificarle. La prima prospettiva, la logistica, è nel terzo decennio del 2000 il settore immobiliare ed economico trainante; la seconda prospettiva, la qualità ambientale e il turismo *outdoor*, propongono una prospettiva auspicabile, necessaria e perseguibile anche come opportunità economica interessante e originale. La prima è stata molto sollecitata e accolta a Piacenza; la seconda ha messo a terra interventi a macchia di leopardo e troppo parziali. Serve provare ad aggredire seriamente queste prospettive; forse si può ancora decidere se trovarvi convergenze o se siano solo alternative oppositive. Finora ci si è fatti sopravanzare dalle richieste più impellenti e ammalianti rispetto alle proprietà strategiche di questo territorio, che sembra continuare ad offrire un'economia di localizzazione favorevole.

Riferimenti bibliografici

"Il concorso per il Piano regolatore di Piacenza" (1934), *Urbanistica*, n. 5, ottobre, pp. 257-285.

Biagini G.L., Cattini M. (1985), *L'industrializzazione a Piacenza dal 1860 al 1940*, Associazione degli industriali della provincia di Piacenza, Piacenza.

Comune di Piacenza (1935), *Progetto generale di massima di Piano regolatore e di ampliamento*, adottato con deliberazione podestarile, 24 dicembre.

Comune di Piacenza (1998), "Il Piano regolatore generale", *UrbanisticaQuaderni*, n. 16, adottato con deliberazioni di Consiglio comunale n. 10, 15, 25 del 26 gennaio, 2 e 9 febbraio.

Comune di Piacenza (2001), *Variante al Piano regolatore generale di Piacenza*, approvato con deliberazione di Giunta provinciale n. 127, 29 marzo.

Comune di Piacenza (2016), *Piano strutturale comunale. Quadro conoscitivo. Volume C. Sistema territoriale*, approvato con deliberazione di Consiglio comunale n. 23, 6 giugno.

Corso F., Quagliaroli S. (1999), "Dall'Unità d'Italia al 1940", in M. Spigaroli, a cura di, *Piacenza. La città e le piazze*, TEP Edizioni, Piacenza, pp. 221-281.

Gabellini P., Di Giovanni A., Gfeller C., Mareggi M. (2012), *Immagini del cambiamento in Emilia-Romagna*, Editrice Compositori, Bologna.

Gazzola E., a cura di (2022), *Città della logistica. Piacenza, territorio, lavoro*, Scritture, Piacenza.

Maccagni C. (2015), "Cronistoria della strumentazione urbanistico-edilizia della città di Piacenza dall'Unità d'Italia all'approvazione del primo Piano regolatore", in Spagnoli L., *Le origini della pianificazione urbanistica generale a Piacenza: dal concorso del 1932 al piano regolatore del 1949-1957*, Ordine degli Architetti pianificatori, paesaggisti e conservatori, Piacenza, pp. 125-130.

Maccagni C. (2022), "Dalla zona industriale di Le Mose al polo logistico", in Gazzola E., a cura di, *Città della logistica. Piacenza, territorio, lavoro*, Scritture,

Piacenza, pp. 49-64.
Marchesi F., Mareggi M. (2026), "La logistica piacentina diffusa. Indagine sulle esternalità di un settore in esplosione", in *Archivio di studi urbani e regionali*, n. 143, pp. 11-34.
Pronti S., a cura di (2017), *Piacenza dall'alto. I caratteri originali, l'evoluzione secolare, la forma attuale*, Tip.Le.Co., Piacenza.
Regione Emilia-Romagna (1995), *Piano territoriale intercomprensoriale della Provincia di Piacenza*, atto di Giunta regionale n. 2363, 27 giugno.
Regno d'Italia (1923), "Unione dei comuni di Piacenza, S. Lazzaro Alberoni, S. Antonio Trebbia e Mortizza, relazione e regio decreto n. 1729", *Gazzetta ufficiale del Regno d'Italia*, n. 193, 17 agosto.
Spagnoli L. (2009), "Zona industriale e polo logistico: due scenari per la cultura urbanistica", in Gazzola E., Pareti S., a cura di, *I luoghi di lavoro. A Piacenza, dalla fabbrica alla piazza virtuale*, Scritture, Piacenza, pp. 83-111.
Spagnoli L. (2015), *Le origini della pianificazione urbanistica generale a Piacenza: dal concorso del 1932 al piano regolatore del 1949-1957*, Ordine degli Architetti pianificatori, paesaggisti e conservatori, Piacenza.

04

LUCA TAMINI

Le infrastrutture logistiche come opportunità di ricerca

Perché la logistica è un tema rilevante

Negli ultimi due decenni le infrastrutture logistiche hanno assunto un ruolo strategico nei processi di trasformazione urbana e territoriale, economica e istituzionale, configurandosi come vere e proprie infrastrutture abilitanti. La loro crescente centralità è legata all'affermazione dell'economia delle piattaforme (Commissione europea, 2024; ISTAT, 2022), alla riorganizzazione delle catene globali del valore e alla progressiva integrazione tra dimensione fisica e digitale dei flussi di merci, dati e servizi.

La letteratura internazionale evidenzia come la localizzazione delle strutture logistiche dipenda da molteplici fattori: prossimità infrastrutturale, costo del suolo, disponibilità di manodopera, politiche fiscali e strumenti urbanistici (Jakubicek, Woudsma, 2011; Heitz, Dablanc, Tavasszy, 2017; Sakai, Beziat, Heitz, 2020). Tuttavia, le comunità locali spesso non dispongono delle competenze necessarie per valutare ex ante ed ex post gli impatti generati (Dablanc, Browne, 2020) e la logistica contemporanea, sospinta dalla transizione digitale e dai mutamenti nei modelli di consumo, ha generato una nuova morfologia insediativa basata sulla centralità di nodi logistici – hub intermodali, grandi magazzini, data center – e sulla crescente integrazione tra reti fisiche e digitali (Gawer, Srnicek, 2021).

Le piattaforme digitali, come mostrato da Evans e Gawer (2016), non sono soltanto dispositivi tecnologici, ma attori economici capaci di riorganizzare catene del valore, relazioni produttive e assetti territoriali. La loro misurazione statistica, ad esempio, in Italia, è ancora in evoluzione, come evidenziato dall'ISTAT (2022), ma l'impatto spaziale risulta già evidente: il passaggio dall'economia industriale al capitalismo di piattaforma ha determinato una vera e propria ri-materializzazione infrastrutturale che modifica profondamente i paesaggi urbani e periurbani (Bonomi, 2021).

Un elemento centrale di questa trasformazione è la clusterizzazione dell'offerta logistica che concentra funzioni e investimenti in prossimità dei principali nodi infrastrutturali producendo effetti territoriali rilevanti: consumo di suolo, incremento del traffico merci, pressione ambientale, alterazione degli equilibri funzionali e ridefinizione delle gerarchie spaziali. Questi addensamenti di offerta, infatti, non sono semplici concentrazioni di funzioni produttive, ma dispositivi territoriali integrati, in cui si intrecciano benefici pubblici e interessi privati (Urbani, 2024), investimenti infrastrutturali, politiche industriali e strategie di pianificazione (Sheffi, 2012). Tuttavia, come osservato da Dablanc e Browne (2020) e da Meza-Peralta et al. (2020), i processi di clusterizzazione logistica e di *logistics sprawl* si sviluppano spesso in assenza di strumenti di governo adeguati: in que-

sto senso, la dispersione insediativa e la proliferazione di microhub in contesti urbani densi (Buldeo Rai et al., 2022; Kin et al., 2023) rendono ancora più urgente un'azione di regolazione pubblica focalizzata sulla dotazione di servizi di interesse generale nelle aree a forte specializzazione logistica, sulla gestione delle esternalità negative e sulla definizione di misure compensative e di strumenti di valutazione integrata degli impatti generati.
In questo quadro, la logistica non può, quindi, più essere interpretata esclusivamente come settore funzionale o tecnico, ma va analizzata come fenomeno territoriale complesso, capace di incidere profondamente sugli assetti urbani e regionali, sulle politiche pubbliche e sui modelli di governance. Le domande di ricerca che ne derivano sono molteplici: di cosa parliamo quando parliamo di infrastrutture logistiche? Quali formati insediativi, dimensioni e usi del suolo le caratterizzano oggi? In che modo gli obiettivi di sostenibilità territoriale vengono incorporati nel disegno degli insediamenti logistici? E, soprattutto, come si sta progressivamente orientando il rapporto tra logistica, governo del territorio e regolazione urbanistica verso forme di valutazione integrata degli impatti?

Il PNRR e la territorializzazione della logistica: la ricerca PRIN 2022
Il progetto di ricerca di rilevante interesse nazionale dal titolo *Territorializzare il PNRR*[1], a partire dall'indagine conoscitiva e dal monitoraggio dei progetti e dei finanziamenti promossi nelle regioni di Lombardia, Piemonte e Veneto, ha restituito una geografia selettiva e territorialmente diseguale prodotta dal PNRR. L'analisi dei dati socioeconomici e l'atlante della distribuzione delle missioni e degli investimenti del PNRR a livello comunale ha consentito, infatti, di approfondire l'atterraggio delle diverse progettualità sulle tre regioni considerate, evidenziando le molteplici correlazioni spaziali tra la concentrazione degli interventi, la differente capacità amministrativa di candidatura e gestione da parte dei Comuni attuatori, la struttura istituzionale dei territori, la presenza di poli urbani.
Al di là della forte enfasi che il dibattito politico ha attribuito al PNRR quale strumento di coesione socioeconomica e di riequilibrio delle disparità territoriali, l'approfondimento di alcuni temi emergenti – quali l'uso spesso banalizzato della rigenerazione urbana, gli impatti controversi delle riforme (focalizzate, ad esempio, sul tema delle semplificazioni e delle leggi annuali per il mercato e la concorrenza), le relazioni irrisolte tra globalizzazioni digitali e pianificazione, la difficile scalarità del PNRR e il rapporto dirompente e diretto tra infrastrutture logistiche e consumo di suolo – ha fatto, inoltre, emergere tendenze, effetti controintuitivi e significative polarizzazioni territoriali (Franco, Tamini, 2025, 2026; Fregolent, 2026; Tamini, 2026).
Il PNRR, organizzato attraverso una governance multilivello vincolata al principio del divieto di *reversal*, ossia l'impossibilità di annullare o modificare riforme già approvate dalla Commissione europea (Bruzzone, 2024), è stato, infatti, in-

1 Bando Prin 2022 (MUR) con capofila l'Università IUAV di Venezia (*principal investigator*: Laura Fregolent, Dipartimento di Culture del progetto) con IRES Piemonte (Santino Piazza), Politecnico di Milano (Luca Tamini, Dipartimento di Architettura e Studi Urbani) e Università del Piemonte Orientale (Roberta Lombardi, Dipartimento per lo Sviluppo sostenibile e la transizione ecologica).

terpretato come una corsa alla spesa che non si è tradotta in qualità dell'impatto economico (Boeri, Perotti, 2026). In assenza di una chiara strategia di sviluppo e di una concreta soluzione delle debolezze strutturali nazionali da parte del PNRR, l'attuazione della politica di coesione territoriale e la "partita doppia" (investimenti e riforme abilitanti) del Piano (Leonardi, 2023) hanno rappresentato un punto di svolta nel quadro delle politiche che interessano l'organizzazione territoriale e il processo di sostanziale liberalizzazione che ha caratterizzato il mercato della logistica in Italia (Tamini, 2022, 2024, 2025a, 2025b).
In particolare, la Missione 1 (Digitalizzazione, innovazione e competitività) e la Missione 5 (Inclusione e coesione) hanno introdotto riforme e strumenti che incidono direttamente sullo sviluppo e sul consolidamento dei servizi logistici attraverso il rafforzamento delle "Zone Economiche Speciali" (ZES) – finalizzate ad attrarre imprese tramite credito d'imposta e interventi infrastrutturali di ultimo miglio – e l'istituzione delle "Zone Logistiche Semplificate" (ZLS)[2]. In tali ambiti sono previste agevolazioni fiscali e doganali, procedure amministrative semplificate, la riduzione dei tempi autorizzativi di VIA (Valutazione di Impatto Ambientale) e VAS (Valutazione Ambientale Strategica), l'equiparazione di alcune opere a pubblica utilità e la possibilità di istituire zone franche doganali, con evidenti vantaggi competitivi per i contesti localizzativi dei porti, retroporti, aree produttive e aeroportuali, piattaforme logistiche e interporti (Governo Italiano, 2024). La Missione 3 (Infrastrutture per una mobilità sostenibile) ha, invece, previsto importanti investimenti (superiori ai 30 miliardi di euro) per il potenziamento della rete ferroviaria, dell'intermodalità e della logistica integrata (Corte dei Conti, 2025). In coerenza con il programma europeo *Digital Decade 2030* e con gli obiettivi del *DESI – Digital Economy and Society Index* (Commissione europea, 2024), è stata, inoltre, attuata la Riforma 2.2 relativa alla Piattaforma Logistica Nazionale (PLN), finalizzata alla digitalizzazione e interoperabilità dei servizi di trasporto merci e passeggeri all'interno dei sistemi portuali (Ministero per gli affari europei, il PNRR e le politiche di coesione, 2025).

2 Si ricorda che la ZES unica per il Mezzogiorno è stata istituita il 1° gennaio 2024 con l'obiettivo di accelerare l'attuazione della politica di coesione 2021-2027 in complementarità con il PNRR. Il successivo DPCM n. 40 del 4 marzo 2024 ha, invece, disciplinato l'istituzione delle ZLS, definendone modalità operative, durata (minimo sette anni rinnovabili), criteri di delimitazione, tipologie di aree ammissibili (con esclusione delle zone residenziali). Infine, il decreto-legge n. 60 del 7 maggio 2024 ha esteso le misure di semplificazione e i benefici fiscali della ZES unica anche alle ZLS.

Zona logistica semplificata	Istituzione e Comitato di indirizzo	Estensione e Comuni	Piano di sviluppo strategico
Porto e Retroporto di Genova	DL n. 109/2018 (Decreto "Genova", Legge 130/2018) DPCM del 12 novembre 2024	3.600 ha Territori portuali e retroportuali del Comune di Genova: Rivalta Scrivia, Arquata Scrivia, Novi San Bovo, Alessandria, Piacenza, Castellazzo Bormida, Ovada Belforte, Dinazzano, Milano Smistamento, Melzo e Vado Ligure	• "Connessione ai nodi retroportuali in Piemonte, Lombardia ed Emilia-Romagna" • "Rafforzamento della competitività del sistema portuale genovese grazie a semplificazioni burocratiche, agevolazioni fiscali, investimenti infrastrutturali e un coordinamento con gli interporti di Rivalta Scrivia, Arquata, Novi San Bovo, Piacenza" • Strategia: "governance snella, uno sportello unico, incentivi mirati per attrarre investitori e sviluppare filiere produttive e logistiche integrate, puntando sull'intermodalità, sulla sostenibilità e sul rafforzamento della *Blue Economy"*
Regione Lombardia "ZLS dei Porti Fluviali Lombardi"	DPCM del 27 dicembre 2024 DPCM del 30 gennaio 2025	3.303 ha Province di Cremona e di Mantova, includendo aree portuali e retroportuali come Cremona Porto – Cavatigozzi, Spinadesco, Pizzighettone, Roncoferraro, San Benedetto Po, San Giorgio Bigarello, Viadana	• "Trasformazione del sistema fluviale del Po in un hub logistico competitivo a livello macroregionale e transnazionale, valorizzando la posizione geografica al centro della Pianura Padana, a supporto delle filiere produttive lombarde e del Nord Italia" • "Potenziamento della competitività logistica regionale con interventi che integrano infrastrutture portuali e fluviali strategiche lungo il Po, connessioni intermodali e ferroviarie con corridoi europei, aree produttive funzionalmente connesse con il porto di Cremona" • "Previsione di misure di semplificazione amministrativa e incentivi fiscali per attrarre investimenti, stimolare l'occupazione e favorire l'insediamento di imprese legate alla logistica, all'agroalimentare e all'energia rinnovabile" • "Obiettivi di sostenibilità ambientale, riduzione delle emissioni e miglioramento dell'efficienza energetica degli insediamenti produttivi"
Regione Veneto Porto di Venezia-Rodigino	DPCM del 5 ottobre 2022 DPCM del 22 maggio 2024	4.681 ha Bergantino, Bosaro, Calto, Canaro, Castelmassa, Castelnovo Bariano, Ceneselli, Ficarolo, Gaiba, Melara, Occhiobello, Polesella, Rovigo, Salara, Stienta, Trecenta, Venezia (parzialmente: Porto Marghera, Campalto, Murano, Arsenale, Zona Portuale, Tronchetto). Comuni non inclusi nella Carta degli aiuti a finalità regionale (2022-27): Chioggia, Bagnolo di Po, Fiesso Umbertiano	• "Rafforzamento della competitività del sistema portuale veneto e a stimolo allo sviluppo del retroporto rodigino" • "Valorizzazione delle aree retroportuali strategiche e creazione di sinergie con le imprese locali, favorendo l'occupazione e la transizione digitale" • "Definizione di azioni coordinate tra Porto di Venezia, zona industriale di Marghera e polo di Rovigo, creando un corridoio logistico competitivo nell'Alto Adriatico" • Obiettivi principali: "potenziare l'intermodalità ferro-acqua-strada, semplificare le procedure amministrative per attrarre nuovi investimenti produttivi e logistici, promuovere la sostenibilità ambientale attraverso interventi di efficientamento energetico e innovazione green"

Tabella 1 | Zone logistiche semplificate: una comparazione tra le regioni campione. Fonte: Franco, Tamini, 2025.

In questo quadro, gli investimenti nelle ZES e l'estensione delle semplificazioni alle ZLS assumono la forma di ambiti sperimentali di trasformazione territoriale, intercettando indirettamente il PNRR attraverso misure per competitività e digitalizzazione. Come si osserva nelle seguenti figure (figg. 1, 2, 3), tali meccanismi si innestano frequentemente su territori caratterizzati da fragilità economica ma

con elevata accessibilità infrastrutturale e basso costo del lavoro, configurando dinamiche di sviluppo selettivo. L'analisi comparativa delle regioni Piemonte, Lombardia e Veneto evidenzia, infatti, una distribuzione delle risorse che privilegia territori già strutturati, con una concentrazione significativa di fondi nella componente M1C1.Digitalizzazione, innovazione e sicurezza nella PA e M1C2.Digitalizzazione, innovazione e competitività nel sistema produttivo nel territorio lombardo.
Dal punto di vista territoriale, il consumo di suolo legato alla logistica rappresenta una delle criticità più rilevanti. I dati ISPRA mostrano che tra il 2006 e il 2023 il Nord Italia ha concentrato oltre il 63% del consumo di suolo logistico nazionale, con Lombardia, Emilia-Romagna, Veneto e Piemonte come principali poli (Munafò, 2024).

Le evidenze empiriche della ricerca hanno mostrato come nelle tre regioni oggetto della ricerca PRIN (Piemonte, Lombardia, Veneto) gli insediamenti logistici e le infrastrutture digitali si siano localizzati selettivamente e frequentemente in territori caratterizzati da una combinazione di fattori riconducibili sostanzialmente all'accessibilità viabilistica, al processo di semplificazione amministrativa in corso e a una bassa rendita fondiaria, spesso associata a condizioni di fragilità economica e sociale[3] (fig. 3), senza una corrispondente redistribuzione degli investimenti del PNRR. In numerosi contesti di studio, la localizzazione delle piattaforme logistiche appare, infatti, associata a condizioni di debolezza strutturale – economica, sociale o amministrativa – che vengono trasformate in vantaggi localizzativi funzionali alle esigenze della transizione digitale. Ciò produce economie territoriali poco inclusive, caratterizzate da una domanda di lavoro polarizzata e da un limitato impatto redistributivo, nonostante la presenza di livelli medi di reddito relativamente elevati. La ricerca PRIN, partendo dall'osservazione della distribuzione a livello territoriale dell'Indice composito di Fragilità Comunale e monitorando come i Comuni stanno attuando gli investimenti assegnati dal PNRR attraverso l'investimento pro-capite, ha permesso, infatti, di riconoscere come, al dicembre 2023, il divario fra i due valori confermi che le misure in corso stiano operando con efficacia per buona parte dei Comuni. Tuttavia, restano molti Comuni sotto una soglia accettabile di investimento in rapporto alla fragilità (3.336 sono i Comuni in cui l'IFC parrebbe non compensato da un adeguato investimento pro-capite). Sorprende, infine, che anche fra le regioni del Nord non soltanto Comuni ricadenti in aree interne o rurali mostrino un acuirsi dei divari, nonostante gli investimenti del PNRR, ma che questo accada anche nelle aree metropolitane in Piemonte, Lombardia e, in misura minore, in Veneto.

3 In alcune restituzioni cartografiche la ricerca PRIN ha utilizzato l'Indice di Fragilità Comunale (IFC) dell'ISTAT che misura l'esposizione di un territorio ai rischi di origine naturale e antropica e a condizioni di criticità connesse con le principali caratteristiche demo-sociali della popolazione e del sistema economico-produttivo. Si tratta di un indice composito esito della combinazione di 12 indicatori elementari che descrivono le principali dimensioni (territoriali, ambientali e socioeconomiche) della fragilità dei territori comunali dove i valori sono espressi in dieci classi (il più alto è il più fragile) (ISTAT, 2024).

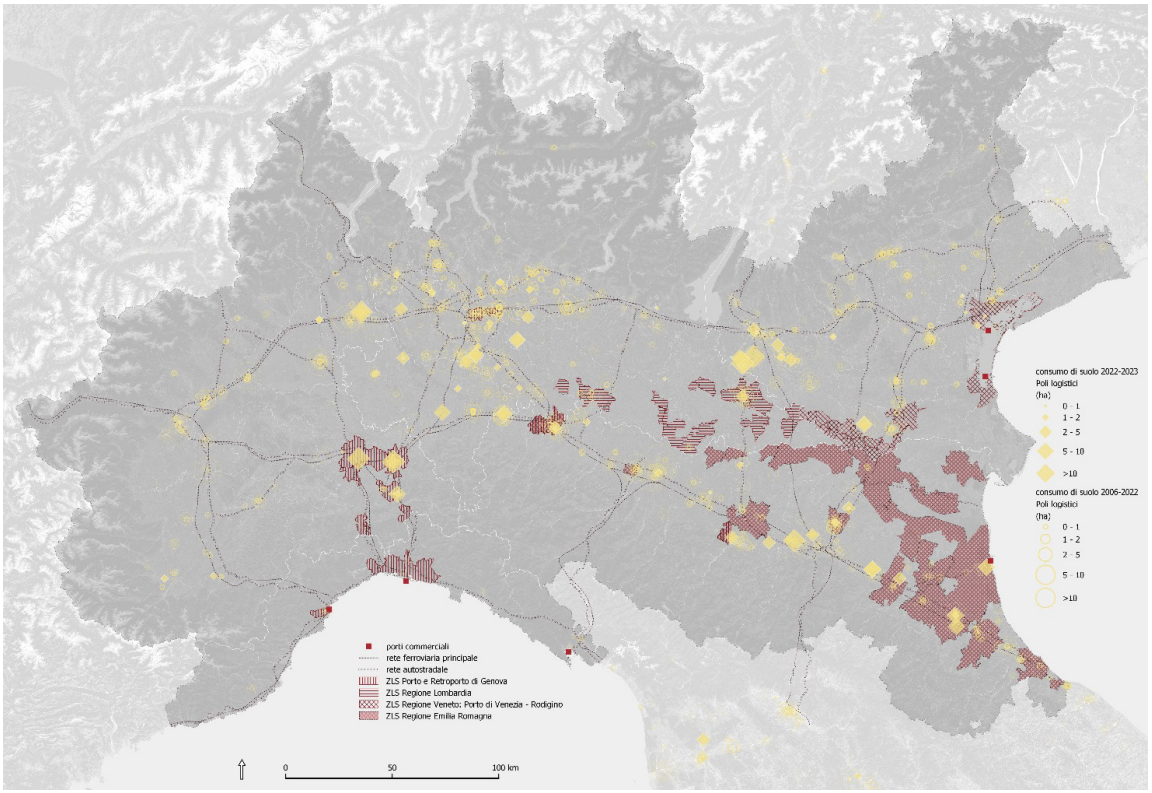


Figura 1 | Zone logistiche semplificate, infrastrutture e consumo di suolo. Fonte: elaborazione a cura di Gianfranco Pozzer (IUAV) su dati Ispra 2023 (cartografia SNPA) e Dipartimento per le politiche di coesione e per il sud.

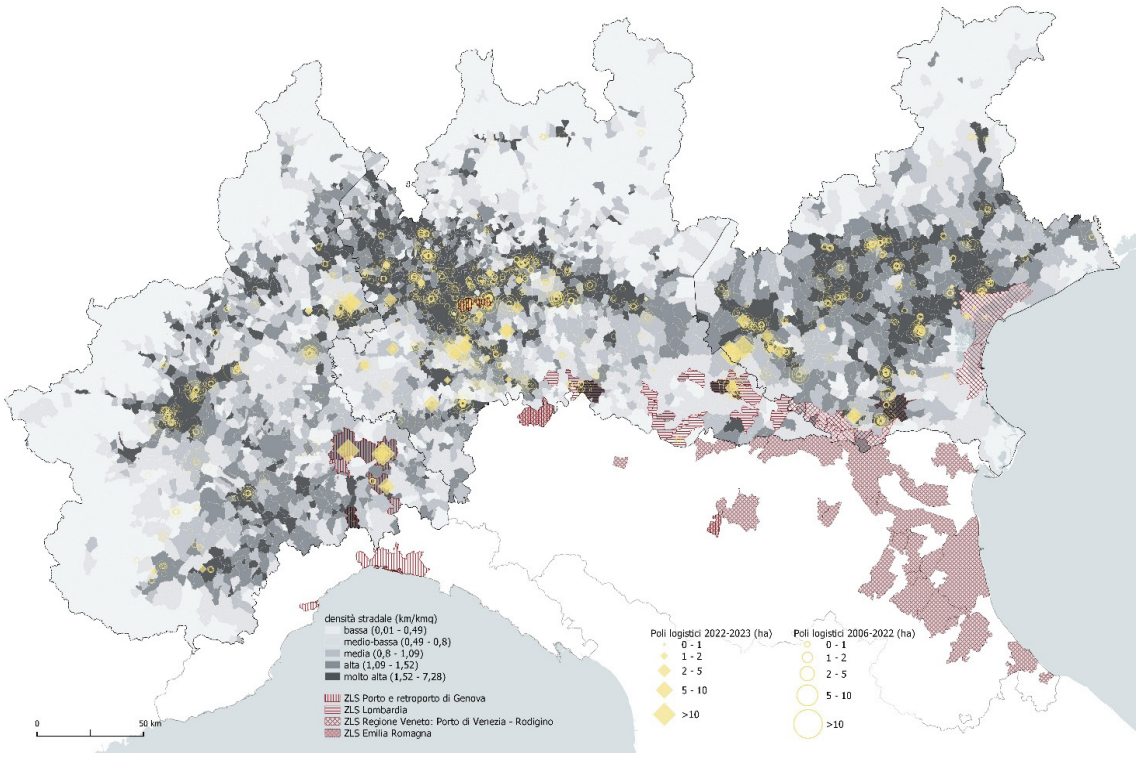


Figura 2 | Poli logistici e densità stradale. Fonte: elaborazione a cura di Gianfranco Pozzer (IUAV) su dati Ispra 2023 (cartografia SNPA) e Dipartimento per le politiche di coesione e per il sud.

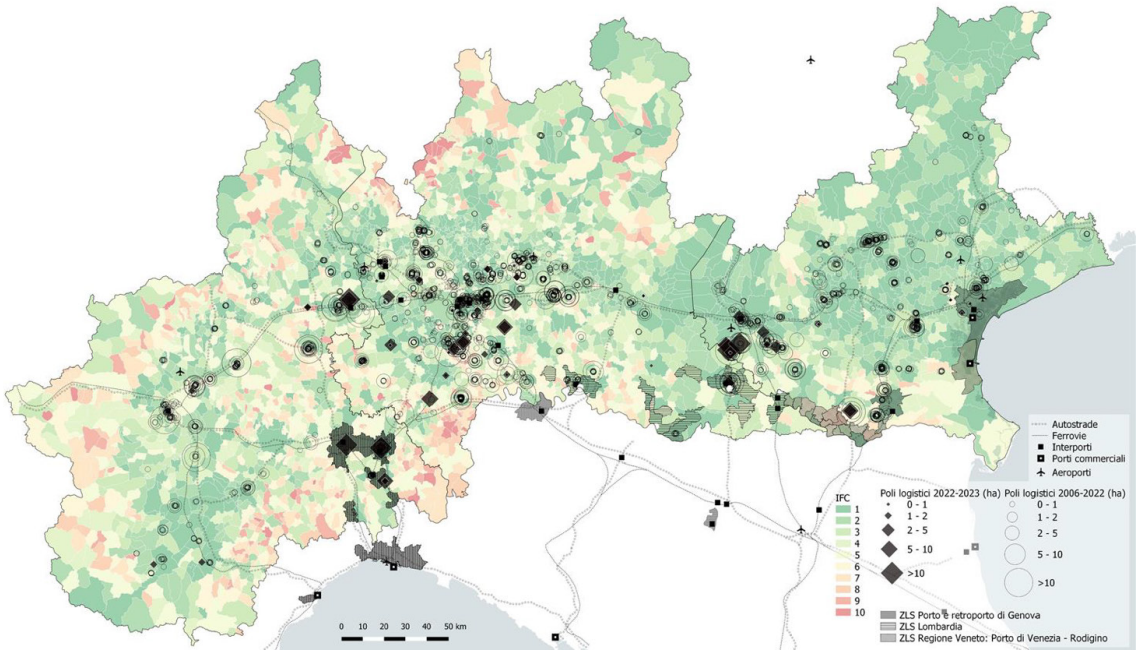


Figura 3 | Poli logistici e fragilità comunale. Fonte: elaborazione a cura di Gianfranco Pozzer (IUAV) su dati Ispra 2023 (cartografia SNPA), Dipartimento per le politiche di coesione e per il sud; ISTAT 2024.

Governare la logistica: temi e questioni aperte

La ricerca PRIN ha fatto emergere con forza come il PNRR abbia agito prevalentemente come acceleratore di dinamiche preesistenti, più che come strumento di riequilibrio territoriale.

La chiave di lettura focalizzata sull'attuale fase localizzativa della logistica – configurandosi come supporto materiale imprescindibile dell'economia di piattaforma e comprendendo sia l'infrastrutturazione a servizio della produzione, sia quella a servizio del commercio (in particolare dell'e-commerce e della GDO) – ha permesso di riconoscere alcune dinamiche ed effetti territoriali rilevanti in termini di consumo di suolo, organizzazione spaziale e concorrenza tra operatori.

Progetti e strumenti promossi dal PNRR hanno rafforzato intenzionalmente la specializzazione funzionale dei territori già infrastrutturati. Essi sollevano interrogativi rilevanti in quanto l'addensamento interregionale che ne deriva avviene spesso in un quadro di governo del territorio debole, privo di adeguati strumenti integrati e incapace di misurare compiutamente l'interesse pubblico rispetto al vantaggio privato. In questo senso, il governo dei processi di territorializzazione della logistica pone diverse questioni progettuali: il trattamento della domanda di dotazione di servizi di interesse pubblico nelle aree a forte specializzazione logistica, il contrasto all'obsolescenza degli insediamenti logistici di prima generazione caratterizzati da cicli di vita sempre più brevi, le premialità regionali per il riuso del tessuto produttivo dismesso, il controllo delle esternalità negative e la definizione di misure compensative.

Il disallineamento urbanistico sulla questione della destinazione d'uso della lo-

gistica a servizio della produzione e quella a servizio del commercio (anche online) – ricondotta alla medesima destinazione d'uso "produttiva" – rappresenta, ad esempio, un rilevante nodo problematico che ha generato una significativa distorsione regolativa. Mentre le grandi strutture di vendita al dettaglio devono conformarsi alla destinazione d'uso "commerciale", con oneri urbanistici elevati e obblighi di valutazione integrata di impatto (per gli aspetti socioeconomici, territoriali e ambientali), le piattaforme di e-commerce hanno potuto insediarsi in aree produttive e industriali, beneficiando di oneri inferiori e senza essere sottoposte ad analoghe verifiche pubbliche degli effetti generati.

Le molteplici proposte emerse dalla ricerca PRIN sono orientate:

- all'uso di strategie e strumenti operativi come il glossario funzionale, le soglie dimensionali, i criteri distanziometrici, la stipula di accordi territoriali e la localizzazione prioritaria negli ambiti di rigenerazione urbana (introdotti, ad esempio, nei Piani territoriali metropolitani di Bologna e Milano);
- all'attivazione di osservatori pubblici per il monitoraggio del fenomeno;
- alla definizione di un'autorizzazione amministrativa per l'avvio delle attività logistiche a servizio del commercio e dell'e-commerce;
- alla previsione di fondi compensativi per commercio urbano ed economia di prossimità e di una valutazione integrata di impatto per gli insediamenti logistici di maggiore dimensione sulle questioni connesse all'accessibilità, alla localizzazione, al consumo di suolo, alla sostenibilità e alla perequazione.

Queste tematiche possono costituire un primo sfondo progettuale per una visione sistemica dell'attuale territorializzazione logistica.

La sfida consiste, in definitiva, nel costruire un sistema di governo multilivello in grado di coniugare competitività e sostenibilità territoriale, affrontando le asimmetrie tra il potere economico e negoziale delle piattaforme e la capacità regolativa pubblica, attraverso un approccio integrato e plurale capace di coniugare strategie di posizionamento territoriale, tutela ambientale e riequilibrio concorrenziale. Senza un intervento strutturale sulla ridefinizione delle categorie funzionali, sul rafforzamento della pianificazione sovralocale, sull'introduzione di strumenti autorizzativi e di concreti meccanismi compensativi, il rischio è quello di consolidare un assetto competitivo sbilanciato, con effetti diretti ed esternalità crescenti che stanno caratterizzando le principali trasformazioni urbane e territoriali guidate dall'attuale fase di transizione digitale e sostenute dal PNRR.

Riferimenti bibliografici

Boeri T., Perotti R. (2026), *An Evaluation of the Italian National Recovery and Resilience Plan*, Università Bocconi, Institute for European Policymaking, Policy Brief 55, marzo.

Bonomi A. (2021), *Oltre le mura dell'impresa. Vivere, abitare, lavorare nelle piattaforme territoriali,* Roma, Derive Approdi.

Bruzzone G. (2024), "Il ruolo delle riforme pro-concorrenziali nell'ordinamento italiano

e nel PNRR" in Società italiana di politica dei trasporti (Sipotra), *Trasformazioni e sviluppo del sistema della mobilità, scenari prospettici, PNRR e strategia UE per una mobilità sostenibile*, Rapporto 2022-2023, Roma, pp. 301-309.
Buldeo Rai H., Kang S., Sakai T., Tejada C., Yuan Q., Conway A., Dablanc L. (2022), "Proximity logistics: characterizing the development of logistics facilities in dense, mixed use urban areas around the world", *Transportation research part A: Policy and practice*, no. 166, p. 41-61.
Commissione europea (2024), *Indice di digitalizzazione dell'economia e della società (DESI),* Bruxelles.
Corte dei Conti (2025), *Stato di attuazione degli interventi PNRR e PNC oggetto di controllo nel 2024 – Sezione centrale di controllo sulla gestione delle amministrazioni dello Stato*, Deliberazione 21 marzo 2025, n. 41/2025/g.
Dablanc L., Browne M. (2020), "Introduction to special section on logistics sprawl", *Journal of Transport Geography*, no. 88, October, 102390.
Evans P.C., Gawer A. (2016), "The Rise of the Platform Enterprise. A Global Survey", *The Emerging Platform Economy Series*, n. 1, New York, NY, U.S., The Center for Global Enterprise.
Franco E., Tamini L. (2025), *Governare la logistica. Dinamiche insediative ed effetti PNRR*, Conegliano Veneto, Anteferma.
Franco E., Tamini L. (2026), "Effetti urbanistici e territoriali delle infrastrutture logistiche", *Urbanistica*, 171, pp. 95-103*,* in corso di pubblicazione.
Fregolent L. (a cura di) (2026), *Territorializzare il PNRR. Un atlante*, Conegliano Veneto, Anteferma.
Gawer A., Srnicek N. (2021), *Online platforms: Economic and societal effects*, Brussels, European Parliament.
Governo Italiano (2024), "D.P.C.M. 4 marzo 2024, n. 40 Regolamento di istituzione di Zone logistiche semplificate (ZLS) ai sensi dell'articolo 1, comma 65, della legge 27 dicembre 2017, n. 205", Presidenza del Consiglio dei Ministri, *Gazzetta Ufficiale* Serie Generale n. 77 del 2 aprile.
Heitz A., Dablanc L., Tavasszy L.A. (2017), "Logistics sprawl in monocentric and polycentric metropolitan areas: the cases of Paris, France, and the Randstad, the Netherlands", *Region*, no. 4, p. 93-107.
ISTAT (2022), *La misurazione dell'economia delle piattaforme in Italia*, Roma, Istituto nazionale di statistica.
ISTAT (2024), *L'Indice composito di Fragilità Comunale (IFC). Nota metodologica*, Roma, Istituto nazionale di statistica.
Jakubicek P., Woudsma C. (2011), "Proximity, land, labor and planning? Logistics industry perspectives on facility location", *Transportation letters*, vol. 3, no. 3, p. 161-173.
Kin B., Buldeo Rai H., Dablanc L., Quak H. (2023), "Integrating logistics into urban planning: best practices from Paris and Rotterdam", *European planning studies*, vol. 32, no. 1, p. 24-44
Leonardi M. (2023), *Partita doppia. Le scelte della politica tra riforme ed emergenze*, Milano, Egea.
Meza-Peralta K., Gonzalez-Feliu J., Montoya-Torres J.R., Khodadad-Saryazdi A. (2020), "A unified typology of urban logistics spaces as interfaces for freight transport: a systematic literature review", *Supply chain forum: an international journal*, vol. 21, no. 4, p. 274-289.

Ministero per gli affari europei, il PNRR e le politiche di coesione (2025), *Sesta Relazione sullo stato di attuazione del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza, 27* marzo.
Munafò M. (a cura di) (2024), *Consumo di suolo, dinamiche territoriali e servizi ecosistemici*, Edizione 2024, ISPRA, Report ambientali SNPA, 43.
Sakai T., Beziat A., Heitz A. (2020), "Location factors for logistics facilities: location choice modeling considering activity categories", *Journal of Transport geography*, no. 85, May, 102710.
Sheffi Y. (2012), *Logistics Cluster: Delivering Value and Driving Growth*, MIT Press, Cambridge, MA.
Tamini L. (2022), "Insediamenti logistici, e-commerce e governo del territorio: indirizzi per una valutazione integrata delle esternalità", *Trasporti & Cultura*, vol. 62-63, p. 10-17.
Tamini L. (2024), "About the Distribution of Daily Services and Commercial Opportunities" in P. Pucci, G. Vecchio (eds), *Questioning Proximity - Opportunities and Challenges for Urban Planning and Mobility Policies*, SpringerBriefs in Applied Sciences and Technology, Springer, Cham, p. 91-101.
Tamini L. (2025a), "Sfide emergenti nel governo dei processi di territorializzazione della logistica", *Trasporti & Cultura*, 70, pp. 7-15.
Tamini L. (2025b), "Il ruolo dei servizi di food delivery nelle trasformazioni dell'economia urbana di prossimità", *Urbanistica Informazioni*, 323, pp. 45-47.
Tamini L. (2026), "Pnrr alla prova della territorializzazione", *Urbanistica*, 171, pp. 84-85, in corso di pubblicazione.
Urbani P. (2024), *Lo stato dell'urbanistica. Viaggio nella disciplina e nella società*, Torino, Giappichelli Editore.

INTERMEZZO
VOCI E IMMAGINI DAL TERRITORIO

11

A CURA DI IRENE BIANCHI

Polo Logistico Le Mose. Immagini da un Sopralluogo


IVECO ARA 1965
IVECO ARA 1965
IVECO
IVECO


NON TOCCATE I FILI
PERICOLO DI MORTE




















48
49
50
51


GTS
norfolkline
norfolkline
PIACENZA INTERMODALE
ingresso uffici





12

A CURA DI CRISTIANA MATTIOLI

La città della logistica. Intervista a Eugenio Gazzola

Eugenio Gazzola è ricercatore indipendente e organizzatore culturale, vive tra Piacenza e Parma. Collaboratore di case editrici nazionali, ha diretto la casa editrice "Scritture" di Piacenza fino al 2021. Membro del Consiglio Direttivo della Galleria d'Arte Moderna Ricci Oddi, ricopre la carica di Vicepresidente. È curatore di *Città della logistica* (Scritture, 2022), volume collettaneo di indagine sul rapporto tra città e logistica. Un secondo volume è in corso di preparazione.

Dott. Gazzola, il suo interesse per la logistica piacentina l'ha portata a indagare a fondo il fenomeno e a curare la pubblicazione del libro "Piacenza città della logistica" (2022). Ci può raccontare da dove arriva questo sviluppo urbano e come si è evoluto nel tempo?

L'opzione logistica è entrata nei programmi dell'amministrazione pubblica piacentina alla metà degli anni Novanta, durante il mandato del Sindaco Giacomo Vaciago (1994-1998). Si è trattato di due spinte convergenti: l'una piacentina, promossa dalla stessa amministrazione, che portava alla costituzione di "Piacenza Intermodale", una società per gestire le aree destinate alla logistica; l'altra europea, con il colosso dell'arredamento Ikea che intendeva stabilire a Piacenza una base logistica per il Sud Europa, insieme a una delle maggiori compagnie di logistica del continente, la belga Katoen Natie di Anversa.

Questi tre soggetti hanno acquistato insieme il primo milione di metri quadrati nell'area di Le Mose, estrema periferia orientale della città, in un'area tra la via Emilia, la statale per Cremona e l'uscita autostradale "Piacenza Sud" della A1 e della A21 Torino-Brescia, che a sua volta incrocia pochi chilometri a nord la A4 per Venezia e Trieste. Una localizzazione molto vantaggiosa. Inoltre, in quei pressi passava anche il cantiere della linea ferroviaria ad Alta Velocità e il Sindaco Vaciago ottenne dall'allora presidente delle Ferrovie dello Stato, Lorenzo Necci, l'impegno per una fermata passeggeri a Piacenza e l'allungamento a Le Mose del fascio di binari necessario a stabilirvi un nuovo scalo merci. Un impegno che però non si tradusse mai realtà.

Nemmeno la società pubblico-privata "Piacenza Sviluppo", che avrebbe dovuto coordinare la vendita e l'urbanizzazione delle aree, riuscì a decollare per mancanza d'accordo tra industriali e amministrazione comunale. La compagnia belga venne sostituita da Generali Properties, costola immobiliare della compagnia assicurativa. In questo modo la "cabina di regia" del sistema piacentino venne meno sul nascere; il potere politico lasciò campo libero al mercato.

La prima conseguenza è stata che il polo logistico di Piacenza si è sviluppato

senza essere davvero un “polo”, senza un disegno complessivo delle infrastrutture necessarie, ovvero servizi ai lavoratori e agli autotrasportatori, infrastrutture stradali adeguate, un minimo di riequilibrio ambientale.

Negli anni successivi, la città si adegua: nel 2000 il Politecnico di Milano inaugura una sede piacentina con il corso in “Trasporto e Logistica”. Nel 2003 la Regione Emilia-Romagna, la Provincia di Piacenza e i comuni di Bologna, Ravenna, Piacenza costituiscono la Fondazione “Istituto Trasporti Logistica” allo scopo di promuovere lo sviluppo del settore e le relazioni tra amministrazioni pubbliche, scuole di formazione, operatori. Intanto, dopo il 2004, con la giunta comunale del Sindaco Reggi, il polo logistico triplica la sua dimensione, passando in poco tempo da 750.000 a 2,5 milioni di metri quadri.
La curiosità e il timido interesse che la città ha riservato alla logistica lungo il primo decennio del secolo si sono tramutati in disillusione quando cittadini e amministratori hanno preso coscienza che i posti di lavoro in arrivo erano meno di quelli che ci si aspettava e in massima parte di bassa qualità: lavoro di magazzino (facchinaggio, carrellisti), affidato soprattutto a lavoratori stranieri provenienti, in particolare, da Egitto, Marocco, Tunisia, Pakistan, Sri Lanka, Romania. Così il numero degli immigrati è passato da 4.395 presenze nel 2003 a 16.811 unità nel 2013, e infine a 19.699 nel 2023 (dati del Comune di Piacenza). Tale aumento si registra in provincia in corrispondenza non solo dell’aumento del polo piacentino, ma anche dell’apertura dei poli di Castel San Giovanni lungo l’autostrada A21 Torino-Piacenza-Brescia, di Monticelli d’Ongina lungo la A21, degli insediamenti di Fiorenzuola d’Arda sulla A1, dell’area detta Ca.Re.Co. nel comune di Cortemaggiore. Secondo i dati raccolti da Legambiente Piacenza[1] le aree occupate complessivamente riguardano 9.035.000 metri quadri di superficie territoriale (cioè effettivamente occupata da infrastrutture, compresi parcheggi e aree di manovra). Per lo più erano suoli agricoli non edificati.

Nonostante le criticità che abbiamo mostrato, i centri logistici continuano a crescere: il polo di Piacenza sta saturando gli ultimi spazi liberi e potrebbe espandersi verso est, dove a Pontenure esiste già un’area logistica da mezzo milione di metri quadrati. Recentemente si è tornati anche a parlare del “polo del ferro”, arrivando nell’ottobre del 2024 alla firma di un protocollo tra Comune, Regione Emilia-Romagna, Rete Ferroviaria Italiana e FS Sistemi Urbani, molto simile a quello già siglato nel 2019. A Le Mose, intanto, sono operativi alcuni binari e gru per la movimentazione dei carichi, ma le potenzialità potrebbero essere molto maggiori.
A Castel San Giovanni, invece, è già iniziata l’espansione verso Sarmato, dov’è presente una grande area dismessa, l’ex-Eridania, da circa 700.000 metri quadrati affacciati su via Emilia pavese, e dove sarà realizzata una nuova tangenziale. Tra i comuni di Caorso e Monticelli, in direzione di Cremona, la pianificazione

1 I dati sono stati presentati durante un incontro pubblico a Piacenza il 16 aprile 2026.

territoriale prevede un insediamento di circa quattro milioni di mq, di cui solo un terzo è stato realizzato. Il Comune di Caorso si è dichiarato formalmente contrario a ulteriori ampliamenti, mentre Monticelli continua a puntare sull'ipotesi di un polo logistico intermodale, dotato di scalo ferroviario e fluviale sul Po. A Fiorenzuola, infine, è in corso il raddoppio dell'area "New Cold", dotata di magazzini per merci deperibili conservate da 4 gradi a meno 70, e l'insediamento nell'area Ca.Re.Co.

Tutto ciò si realizza nell'ambito di una legge regionale per il governo del territorio (la n. 24 del 2017) che si pone l'obiettivo di azzerare il consumo di suolo entro il 2050. Pur fissando un tetto del 3% rispetto all'urbanizzato per i nuovi insediamenti, la legge prevede svariate deroghe che possono essere utilizzate per consolidare ed estendere i poli logistici esistenti. Innanzitutto, si prevede la possibilità «di interventi di nuova costruzione di fabbricati o altri manufatti necessari per lo sviluppo e la trasformazione di attività già insediate, nell'area di pertinenza delle stesse, in lotti contigui o circostanti, ovvero in aree collocate in prossimità delle medesime attività» (art. 6, com. 5, lett. b), ad esclusione di centri commerciali. Nel caso piacentino, gli interventi in programma consistono appunto in ampliamenti di attività già esistenti. Inoltre, è possibile consumare suolo per insediamenti di «interesse strategico regionale che siano oggetto di accordi per l'insediamento e lo sviluppo», per esempio ricerca tecnologica e occupazione (ibid., lett. c), senza specificarne quantità e caratteristiche. Un ulteriore criticità riguarda la possibilità di derogare al limite del 3% al fine di «interventi per il parziale recupero della superficie di edifici non più funzionali all'attività agricola, demoliti ai sensi dell'articolo 36, comma 5, lettera e» (ibid. lett. g). Da notare che proprio sulla demolizione di vecchie cascine e stalle ha preso corpo, per esempio, il polo a Castel San Giovanni. E di vecchi o antichi edifici agricoli è puntellata la pianura intera lungo tutta l'asta del Po, della via Emilia, dell'Autosole.
Il Comune di Piacenza ha inserito nel Piano Urbanistico Generale un limite ai nuovi insediamenti fissato alla metà del tetto regionale del 3%. Dunque, se il polo logistico di Le Mose è ora di 3.200.000 metri quadri, la sua possibilità di espansione potrebbe arrivare a ulteriori 485.000 metri quadri. Vedremo se all'approvazione del Piano queste premesse saranno confermate e, soprattutto, se i limiti saranno rispettati nei prossimi anni.

Piacenza è un caso interessante di studio anche per quanto riguarda la lotta sindacale legata alle condizioni di lavoro nei poli della logistica. Cos'è successo negli anni passati e come si è deciso di affrontare il fenomeno?
A Piacenza, i conflitti generati nei rapporti di lavoro cominciano con il primo sciopero nel 2011 contro l'olandese TNT. In quel caso, istruendo la trattativa per il nuovo contratto, si scoprì che la catena di subappalti toglieva ai soci-lavoratori tra i 6.000 e i 7.000 euro l'anno, oltre a far perdere responsabilità. Da allora e per un decennio almeno è stato un susseguirsi di scioperi, occupazioni e cortei in città che ha fatto di Piacenza una delle ribalte sindacali d'Italia. Con

punte di asprezza dopo l'uccisione del facchino Abd Elsalam Ahmed Eldanf, delegato USB travolto da un automezzo pesante il 15 settembre 2016 presso la sede GLS di Piacenza.
Piacenza è un caso di studio anche nella denuncia dell'illegalità e dello sfruttamento, e di come l'uno sia presupposto all'altro. Attori principali del conflitto e degli illeciti amministrativi sono le cooperative che appaltano la gestione dei magazzini, società che offrono servizi a prezzi insostenibili in un normale mercato del lavoro. «Senza queste precondizioni, lo sviluppo della catena logistica del trasporto merci in Italia come settore economico non sarebbe mai stato così dinamico. Le aziende di logistica, per stare sul mercato, devono affidarsi a un modello illegale di gestione della forza lavoro per non entrare in crisi di competitività»[2].
La logistica finisce nelle pagine della cronaca non solo per le decine di procedimenti giudiziari intorno al sistema consolidato di frodi fiscali, dichiarazioni fraudolente, fatturazioni false, evasione fiscale e contributiva, ma anche per episodi di violenza contro i manifestanti e gli stessi lavoratori, a testimoniare quanto dentro ai magazzini predomini spesso un sistema di relazioni basato sulla sopraffazione e la paura.
Il lavoro della magistratura sui subappalti, da una parte, e, dall'altro, una rinnovata pressione unitaria tra sindacati di base e sindacati confederali ha portato, infine, a un'attenuazione del conflitto e alla maggiore disponibilità al dialogo degli attori in campo, producendo un clima più disteso e controllato. Le centrali sindacali più impegnate nel settore (dalla CGIL a USB e SICobas) concordano su alcuni mutamenti positivi: centinaia di posizioni sono rientrate nella legalità, l'internalizzazione del lavoro di facchinaggio è cresciuta in modo costante, gli stipendi sono mediamente aumentati, gli ambienti di lavoro sono migliorati, per esempio con l'installazione degli impianti di climatizzazione nei magazzini di più recente costruzione.
Tuttavia, permangono numerose criticità. Lo scorso anno, un'indagine commissionata dal Comune di Piacenza e dal mondo industriale ha comunicato una serie di dati rassicuranti. Per esempio, che il campione intervistato fosse composto per metà di italiani, che un terzo fosse laureato e che oltre il 30% possedesse una casa. Tuttavia, ci sono numeri che mancano. Inquadramento e salario, innanzitutto. La presenza di laureati non parla poi delle reali condizioni di lavoro nei magazzini, né tantomeno del tipo di contratto loro applicato.
Che poi la metà del campione sia fatta di italiani di prima, di seconda o di terza generazione, importa poco. Infine, il dato sulla casa di proprietà è fragile, se non sappiamo di quale proprietà si parla. Una buona metà degli intervistati dichiara, infatti, di vivere in case piccole o troppo affollate, come quelle con posti letto a rotazione.

2 Bottalico A. (2025), *La logistica in Italia*, Carocci, p. 99.

Quali sono stati gli impatti territoriali legati allo sviluppo dell'attività logistica?
Nel primo decennio degli anni 2000, la realizzazione degli insediamenti logistici ebbe una qualche ricaduta sul territorio orientata soprattutto al miglioramento della viabilità, sottoforma di rotatorie, nuovi parcheggi, piste ciclabili, tratti stradali per fluidificare il traffico intorno al centro storico, senza preoccuparsi, invece, di rendere accessibili gli stessi poli logistici ai lavoratori che vediamo, quotidianamente, rischiare la vita in bicicletta lungo strade trafficate. D'altro canto, la logistica ha consentito di sistemare le voci più delicate dei bilanci comunali, cioè quelle riferite ai servizi alla persona e alle infrastrutture. È innegabile. Perciò abbiamo avuto e abbiamo sindaci che accolgono a braccia aperte i grandi capannoni.
Col tempo, però, benché gli insediamenti siano aumentati, e con essi il fatturato degli operatori, gli interventi urbani si sono drasticamente ridotti. Oggi, trent'anni dopo, le compensazioni da richiedere ai privati non dovrebbero più essere limitate alle opere stradali, ma essere orientate verso altri temi, quali la salute, il paesaggio, la dimensione sociale. Non si tratta, oggi come in passato, di impedire un insediamento, ma di affiancare gli operatori, orientandone lo sviluppo in modo intelligente e compatibile con il luogo.
Le compensazioni dovrebbero riguardare, ad esempio, la piantumazione di boschi in città e cinture verdi sulle tangenziali, oltre che nei quartieri stessi della logistica, o la realizzazione di interventi per i lavoratori, quali *housing sociale*, servizi di ristoro e igiene, attrezzature di welfare. Oggi, a Piacenza, un autista non saprebbe dove riposare, dove farsi una doccia, neppure dove prendere un caffè. Un altro tema cruciale riguarda le compensazioni energetiche, da attuarsi con l'installazione di tetti fotovoltaici.
Più in generale, tuttavia, quello che manca è una regia pubblica che governi la logistica, controllandone gli impatti verso la comunità di riferimento. Un tale ente di coordinamento potrebbe, per esempio, avviare una politica di riempimento dei volumi inutilizzati per effetto del *turnover* degli operatori, in favore di un risparmio del suolo. Un altro tema di cui si dovrebbe occupare è il collegamento ferroviario, ovvero di un graduale ma costante sviluppo di uno scalo ferroviario per le merci nel polo di Le Mose, a Piacenza, e in quello di Castel San Giovanni.
Siccome il tema delle compensazioni dovrebbe essere dirimente nelle scelte delle amministrazioni locali, l'Istituto Trasporti Logistica (ITL) può diventare il soggetto intermedio per facilitare la collaborazione tra enti pubblici e operatori della logistica. Parliamo, infatti, di una società a maggioranza pubblica, costituita tra comuni e province di Piacenza, Bologna e Ravenna, dalla Regione Emilia-Romagna e dalle locali sedi universitarie, allo scopo «di contribuire allo sviluppo e alla promozione della logistica e dei sistemi di trasporto nella regione Emilia-Romagna attraverso attività di ricerca, consulenza e formazione». Tale istituto ha condotto diverse indagini sul settore, con una particolare attenzione verso le condizioni dei lavoratori, ma le ricerche fin qui svolte non hanno risposto a una domanda chiave: quale sia l'impatto del traffico pesante sul territorio piacentino; quanti automezzi si muovano ogni giorno e quale sia la misura dell'inquinamento

ambientale che ne consegue. È anche rispetto a questi dati – che non sono resi pubblici – che dovrebbero essere attentamente definite le mitigazioni e compensazioni ambientali.

«*Piacenza è la Mirafiori del XXI secolo*» aveva detto Marco Revelli in un'intervista a Francesco Floris[3]: immagine bella, ma solo parzialmente vera. Il paragone con Mirafiori rischia di confondere la realtà o di semplificarla, perché nella logistica le cose sono molto più complicate. La logistica, infatti, riunisce in sé, come le innumerevoli facce di un cristallo, le contraddizioni del nuovo aggressivo tecno-capitalismo globale, vale a dire una visione della società governata dalle dinamiche dell'impresa e della finanza: dominio finanziario, lavoro senza diritti, mancanza di protezione sociale pubblica, determinazione politica sulla base degli interessi economici in gioco.
Correggere la rotta è indispensabile. Non sarà facile per la continua modificazione delle strategie messe in atto dalle compagnie – ora sul piano dell'organizzazione interna del lavoro e ora sulla catena della distribuzione – e l'inadeguatezza delle amministrazioni locali.

3 Pallavicini C, Floris F. (2023), *La muraglia umana*, Momo, p. 36.

13

A CURA DI FEDERICO MARCHESI, GIOVANNI LANZA E GLORIA PESSINA

Esplorando il polo Le Mose. Un'intervista itinerante attraverso la piattaforma logistica di Piacenza

In una giornata di inizio gennaio 2026, gli autori e l'autrice di questo contributo hanno raggiunto il polo logistico di Piacenza per condurre un'esplorazione itinerante. L'obiettivo era di ripercorrere il percorso del sopralluogo condotto in occasione del workshop YoungerSIU 2025 e raccogliere la testimonianza diretta di Federico Marchesi. Federico è uno studente di urbanistica che si occupa da tempo di questo territorio e, più in generale, dell'indagine sugli effetti territoriali della logistica.
Con lui abbiamo riattraversato il polo, soffermandoci su diverse questioni che riguardano la storia delle Mose, il suo funzionamento, le sue problematiche, e le prospettive di sviluppo futuro dell'area. La registrazione audio dell'intervista è parte integrante dell'episodio del Podcast Urbinary[1] dedicato all'esperienza del workshop YoungerSIU 2025 e prodotto da dottorandi, giovani ricercatori e alumni del Dipartimento di Architettura e Studi Urbani del Politecnico di Milano.
In questo contributo, proponiamo una sintesi ragionata dei contenuti più rilevanti estratti dall'intervista itinerante, nell'ipotesi che possano fornire un inquadramento dell'area a partire dalla voce diretta di chi conosce in profondità le caratteristiche di questo polo logistico.

Mentre la nostra auto si avvicina al polo logistico, chiediamo a Federico di raccontarci le tappe principali che hanno portato alla nascita del polo Le Mose.

Il polo logistico si situa al limitare della città di Piacenza, in un luogo scelto dai piani regolatori sin dagli anni '30 come area industriale e comparto produttivo della città. Si tratta di una di un'area che precedentemente si configurava come una grande zona agricola con pochi proprietari, tra cui grandi e storiche famiglie nobili piacentine, la curia vescovile di Piacenza e, in ultimo, l'azienda sanitaria locale. Questo comparto della città è stato scelto per la sua posizione strategica: ci troviamo all'incrocio tra due grandi strade consolari romane che ancora oggi rimangono come grandi assi della viabilità, la via Emilia, che da Piacenza porta verso Rimini, e la via Postumia, che da Piacenza porta verso Aquileia. Passa il tempo e, dalle vie romane, passiamo ai corridoi europei. Ci troviamo infatti all'incrocio di due direttrici fondamentali: il corridoio che va da Lisbona fino all' est

1 Il podcast è disponibile al seguente link: https://urbinary.polimi.it/podcast/s252608-ri-affermare-la-dimensione-pubblica-nei-territori-della-logistica-workshop-younger-siu-2025/

Europa e corridoio nord-sud che parte da Rotterdam e arriva fino a Palermo.
A partire dagli anni ‘80, in questa parte della città la politica decide di insediare alcune funzioni che cominciavano a emergere in tutte le città dell’Emilia. La prima è la fiera: negli anni ‘90 nasce Piacenza Expo in corrispondenza del casello autostradale lungo l’A1 di Piacenza Sud. A seguito, nascono nuove strutture sportive, così come una piccola area dirigenziale. Il fatto che esistesse un insieme di funzioni sovraterritoriali di grande scala fu sicuramente un motivo in più per prefigurare lo sviluppo di quest’area come nuovo polo urbano della ricerca e, soprattutto, della logistica. A partire dal 1994, infatti, le aree vennero messe sotto regime di PIP (Piano per gli Insediamenti Produttivi) e vennero date in concessione da parte del comune per 99 anni alle aziende private. La prima a insediarsi fu IKEA che proprio in quegli anni stava scegliendo il luogo ideale per costruire il più grande dei suoi magazzini in Europa - magazzino che è tutt’ora il più grande dell’Europa meridionale. Viene così inaugurato, nel 1996, il primo grande impianto di logistica a Piacenza, con IKEA che arriva sul territorio. Furono numerose le società che si insediarono a seguito di questa prima apertura.

La storia che Federico ci sta raccontando prende forma quando arriviamo sul posto. La nostra prima tappa è l’ingresso del polo intermodale ferro-gomma, creato nei primi anni Duemila da una società piacentina e oggi di proprietà di una società svizzera. Accanto a noi c’è un flusso continuo di tir, mentre alle nostre spalle ci sono centinaia di container stoccati. Alcuni di questi vengono sollevati da gru e trasferiti sulla linea ferroviaria interna al polo. Chiediamo allora a Federico se sia possibile sapere di che tipo di merci si tratti.

Le merci che transitano ogni giorno da Piacenza sono un quantitativo enorme. Non è possibile sapere nel dettaglio quante e quali siano perché i privati non sono disposti, diciamo di buon grado, a condividere i dati. Si tratta di un grandissimo numero di merci che però tendono a transitare per Piacenza senza fermarsi. Il termine logistica è un termine un po’ vago: nello specifico, a Piacenza la fa da padrona la logistica distributiva.
Questo vuol dire che in questi grandi capannoni, su queste grandi superfici, le merci arrivano, stazionano per poco tempo e poi ripartono soprattutto via camion. Questo perché la consegna nelle località dell’ultimo miglio, quindi l’area del Nord Italia e, in particolare, la regione logistica milanese, rappresentano l’area di captazione principale per la consegna di queste merci.
Le merci sono di qualsiasi tipo, e si trasporta veramente di tutto, dai prodotti elettronici - qui c’è la sede del più grande impianto logistico nel Sud Europa di Unieuro - ai mobili, quindi IKEA, che da qui consegna i propri prodotti a tutti gli store di Spagna, Portogallo, Francia, Italia e paesi balcanici.
Ci sono inoltre impianti legati al settore del cibo, che hanno alcune particolarità, poiché richiedono impianti di refrigerazione, con grande richiesta dal punto di vista energetico, e poi una quantità enorme di rinfuse navali. Infatti, la quantità di merci che prima o poi transiteranno su nave portacontainer è evidente e il conte-

nuto è difficile da immaginare.

Mentre proviamo a immaginare cosa potrebbe esserci nei container che si muovono davanti ai nostri occhi, ci distraiamo con il rumore di fondo delle autostrade e dei treni che passano a poca distanza da dove ci troviamo. Chiediamo allora a Federico di dirci di più a proposito della proprietà delle aree.

Il caso interessante di Piacenza è legato al fatto che i proprietari sono veramente pochi. Parliamo di un numero di proprietari che si conta sulle dita di una mano, tra i quali sono presenti alcuni player del settore immobiliare a livello internazionale. Generali Properties è proprietaria di quasi metà del polo logistico nella dimensione attuale. Un'altra è Prologis, grande società americana.
Questi grandi proprietari costruiscono gli edifici sulle aree affidandosi a società di ingegneria e di progettazione specializzate, e successivamente affittano questi impianti ai provider logistici, agli operatori diretti. Questi ultimi hanno grandissima mobilità e possibilità di andarsene nel momento in cui non dovesse più esserci una convenienza economica nel mantenere questa posizione.

Le implicazioni dell'assetto proprietario e della facilità di rilocalizzazione delle aziende insediate nel polo sono moltissime, e generano una vera e propria questione territoriale legata alla logistica e ai temi della publicness. Chiediamo quindi a Federico di dirci qualcosa di più delle diverse tipologie di insediamenti logistici che possiamo trovare nel polo piacentino e nel resto della provincia.

Nella tesi triennale supervisionata da Marco Mareggi avevo proposto una distinzione tra due diversi modelli di impianto logistico: il primo è il polo logistico vero e proprio, come quello nel quale ci troviamo adesso. Un altro esempio è il polo di Castel San Giovanni che, nel territorio piacentino, è probabilmente quello meglio organizzato perché è gestito come fosse un condominio: gli ingressi sono consentiti soltanto ai lavoratori e all'interno dell'impianto sono presenti servizi comuni. Tra tutte le aziende c'è un organo di gestione unitario, cosa che invece per esempio manca a Piacenza.
Un altro macro-gruppo che ho individuato è quello degli insediamenti sparsi depolarizzati.
Questi insediamenti sono in realtà quelli che generano le maggiori esternalità. Sono stati costruiti per la maggior parte in comuni di medio-piccola dimensione, facilmente accessibili dall'autostrada e mancano totalmente di qualsiasi connessione ferroviaria.
Impattano sul traffico locale con una quantità enorme di mezzi pesanti che attraversano i paesi limitrofi. Non vi è una viabilità appositamente disegnata e, in generale, rappresentano la dinamica più fuori controllo guardando alla logistica ad oggi.

La localizzazione spaziale dei poli, individuata da Federico come una delle condizio-

ni che più genera esternalità negative sui territori e lavoratori, suggerisce la necessità di ripensare l'attuale separazione tra città logistica e città consolidata per migliorare le condizioni di accessibilità. Su questo, Federico ci racconta come i lavoratori si muovono per raggiungere l'area delle Mose e spostarsi al suo interno.

La progettazione di quest'area logistica ne condiziona profondamente le dinamiche di mobilità per chi vi lavora. Lo spazio è stato disegnato chiaramente per un transito di mezzi pesanti. Certamente sono presenti alcuni piccoli marciapiedi, attraversamenti pedonali, qualche tratto di pista ciclabile assolutamente non collegato con la rete urbana. L'implicazione di questa configurazione è visibile guardandosi intorno quando si viene in questo luogo: nessuno transita a piedi, anche per via del fatto che le distanze sono enormi e che ognuno di questi giganteschi impianti logistici ha un solo ingresso, mentre i lati sono ricoperti con filo spinato per proteggersi da furti e ingressi indesiderati.
Parallelamente a questo, sorge il dubbio di come facciano i lavoratori a raggiungere gli impianti. Per tanti anni questo è stato uno dei problemi principali che il Comune di Piacenza si è trovato ad affrontare in questo comparto della città. Si tratta infatti di lavoratori a bassissimo reddito, che nella maggior parte dei casi non possiedono un'automobile e che raggiungono il posto di lavoro in bicicletta o con la mobilità dolce, senza che sia predisposta un'infrastruttura adatta a raggiungere questi luoghi. Per queste carenze, i lavoratori mettono a rischio le loro vite data la presenza di mezzi pesanti lungo le strade statali come la via Emilia e nei numerosi sottopassi e ponti che collegano il polo logistico con le aree esterne. Sottopassi e ponti sono peraltro dei passaggi obbligati, colli di bottiglia dell'area, in nessun caso dotati di una protezione per gli utenti da mobilità dolce, e sono quindi privi di marciapiedi e piste ciclabili.

Contemporaneamente, anche grazie alle pressioni che sono state fatte da Regione, Provincia e Comune, i più grandi provider logistici hanno incominciato a organizzare servizi navetta per i lavoratori. Può capitare di vedere transitare questi furgoncini che sono di proprietà di società di noleggio e che allo scoccare dei quattro turni giornalieri trasportano gli operai dall'impianto fino alla più vicina fermata dell'autobus. A rendere la dinamica ancora più complessa è il fatto che, in molti casi, chi raggiunge il polo lo fa da lontano: la recente ricerca commissionata dal Comune di Piacenza ha mostrato che le provenienze e i luoghi di residenza di questi lavoratori sono molto varie, spesso anche da fuori regione.
Di conseguenza, l'aspetto della mobilità ancora oggi rimane un tema tutto sommato poco gestito e sul quale sarebbe fondamentale fare un ragionamento.

Un'altra questione importante di cui si può fare diretta esperienza nel polo riguarda il complesso rapporto che esiste tra la piattaforma logistica e la campagna che la circonda. Non dobbiamo pensare che il polo sia atterrato su un territorio vuoto, fermo, in attesa di essere trasformato. Al contrario, l'area delle Mose ha una storica vocazione agricola che è oggi completamente ridefinita in relazione al continuo sviluppo

della logistica e delle sue infrastrutture.
Mentre ci troviamo all'estremità est dell'area, dove le piattaforme si interrompono bruscamente contro i campi coltivati, Federico ci racconta degli effetti ecosistemici e paesaggistici dell'insediamento delle Mose. Ci racconta anche delle forme di compensazione ambientale più o meno attuate per mitigarli.

Ci troviamo in strada della Torre dei Razza, un'antica cascina di origine medievale, che ci permette di parlare di com'era quest'area prima che arrivasse il polo logistico e come è stato gestito il rapporto tra la sua storia come area agricola e questo nuovo paesaggio di trasporto e scambio di merci.
La zona è particolarmente ricca di cascine storiche documentate. La vicinanza con la via Postumia ha sicuramente influenzato questo sviluppo, rendendo quest'area particolarmente interessante per gli insediamenti già in tempi antichi.
È una zona di bonifica. Non ci troviamo tanto distanti dal fiume Po che corre a pochi chilometri a nord. La storia di bonifica di questo territorio è testimoniata dall'assetto idraulico. Ancora oggi all'interno del polo logistico si notano, al lato dei grandi impianti, vasti canali, opere irrigue che sono state rilasciate in un'ottica di compensazione, quando fu disegnato il polo. Si tratta di segni ancora visibili che rappresentano sicuramente una potenzialità per immaginare il futuro di quest'area rispetto al suo rapporto con la campagna. Su questo, lo sviluppo del polo logistico ha inizialmente avuto una certa attenzione, specie nel caso del grande impianto di IKEA. Quando nacque venne infatti dotato di una fascia di rispetto di svariate decine di metri composte da filari e bacini di laminazione per le acque meteoriche, creando una fascia filtro tra la nuova urbanizzazione e il tratto di campagna ancora non trasformato.
Questa impostazione tutto sommato positiva si è completamente persa con gli interventi più recenti. Sempre ai bordi, ai margini della campagna, sono stati costruiti negli ultimi anni grossi depositi che terminano direttamente sui campi, segnando quindi una differenza e un'involuzione dal punto di vista della progettazione del paesaggio rispetto a quello che si era immaginato in una prima fase.

Dopo averci raccontato della storia, delle logiche localizzative, e degli impatti del polo sulla mobilità delle persone e del paesaggio circostante, giungiamo infine in uno spazio che ci aveva già colpito nel sopralluogo a giugno. Si tratta del campo da padel di proprietà dell'azienda Prologis. In questo spazio deserto tra i capannoni e un cavalcavia, cogliamo l'occasione per discutere di un argomento che non abbiamo ancora toccato direttamente, e che riguarda l'interpretazione del polo non solo come realtà spaziale, ma come luogo sociale in cuio interessi, obiettivi e bisogni di attori diversi sono entrati ed entrano tuttora in conflitto.

Questo è il luogo perfetto per cogliere l'opportunità di parlare di un'evoluzione, di una tendenza recente che sta avvenendo all'interno del polo logistico di Piacenza.
Tutte queste aziende sono grandi aziende internazionali, lo dicevamo prima, de-

vono presentare oggi, per legge - e anche per richiesta del mercato - dei bilanci di sostenibilità che includono, oltre le misure di sostenibilità ambientale, anche una serie di azioni per la sostenibilità sociale.
Stanno arrivando quindi molti investimenti da parte di questi grandi fondi su aree precedentemente libere per costruire servizi destinati ai lavoratori. La qualità e la natura di questi servizi, tuttavia, accende alcune domande. Che cosa se ne fanno i lavoratori di un polo logistico dei campi da padel? È veramente il principale bisogno, tra tutti quelli che potevano essere soddisfatti, su cui vale la pena investire?
Ad averlo visto più volte, posso garantire che non ci ho mai visto dentro nessuno.
Il problema non è chiaramente legato all'investimento, che di per sé è positivo, ma di dialogo tra chi investe questi soldi, quindi i proprietari di questi grandi impianti, e chi dovrebbe utilizzarli.
Questo scambio, questa possibilità di dialogare, di trovare insieme soluzioni adatte per il per i lavoratori è probabilmente lo step che si dovrà traguardare nei prossimi anni.
Un contributo importante, sicuramente una buona base per questo dialogo, sta nella nuova stagione che stanno vivendo i rapporti tra operatori logistici, quindi i datori di lavoro, lavoratori e sindacati.
Piacenza è stata un luogo particolarmente caldo per molti anni dal punto di vista delle lotte sindacali. Queste tensioni sono culminate con la morte di uno di un magazziniere durante un picchetto nel corso nell'anno del nell'anno 2016.

Il magazziniere cui fa riferimento Federico si chiamava Abd El Salam Ahmed El Danf, era egiziano e aveva 53 anni. La sua morte ha intensificato una stagione di lotte che hanno coinvolto la manodopera migrante dei magazzini e che hanno portato a importanti cambiamenti delle condizioni di lavoro nel polo delle Mose. È stato emblematico a questo proposito il corteo che ha attraversato il centro di Piacenza il 17 settembre 2016, subito dopo la morte di Abd El Salam. Abbiamo ritrovato una cronaca di quel momento scritta per il sito napolimonitor.it da Andrea Bottalico, autore del recente volume La logistica in Italia. Merci, lavoro, conflitti (Carocci, 2025). *Vi proponiamo di seguito un estratto della cronaca che mette in luce il difficile incontro, all'epoca, tra la "città logistica" e la "città consolidata".*

"Il corteo vira a sinistra all'altezza di una rotonda ed entra nel centro cittadino quando inizia a piovigginare. Dallo stradone ci s'immette in una via più stretta che porta in quella piazza che ore prima appariva vuota [...]. Tra chi accende fumogeni e chi li spegne, appare evidente l'immagine di un corteo che attraversa una città chiusa a chiave, che guarda intimorita dai balconi ciò che accade sotto, come se in atto ci fosse un'invasione. Il contrasto tra la chiusura della cittadina e l'urlo di rabbia di chi lavora nelle piattaforme logistiche disseminate nel suo hinterland, restituisce bene l'atmosfera che si respira da queste parti. Non avrebbe avuto senso sfilare nel nulla, in quelle strade battute da camionisti che portano nei magazzini carichi di merce. Il corteo doveva sfilare per le vie del centro e far

emergere il contrasto che ci appare davanti ora, mentre il serpentone si addentra, accompagnato dalle urla della folla che ripete sempre lo stesso slogan, senza fermarsi mai. «Siamo tutti Abd El Salam»".

Da allora, anche grazie all'attivazione di soggetti pubblici del territorio di Piacenza, le condizioni sono cambiate.
Ad esempio, i dati dei report commissionati dal comune, di cui ci aveva parlato Federico, mostrano che la percentuale di lavoratori a tempo indeterminato è sensibilmente più alta rispetto a qualche anno fa.
C'è però ancora molto da fare, soprattutto dalla nostra prospettiva, in termini di dotazioni, accessibilità e riduzione degli impatti di un settore cha al momento è ancora in forte crescita. Tuttavia, concentrarsi solo sull'impatto locale dei poli logistici rischia di farci perdere di vista il loro essere nodi a supporto di reti globali.

Così come gli studi sulle lotte dei lavoratori della logistica mostrano l'efficacia di rivendicazioni lungo tutta la filiera, dal porto ai magazzini, anche dal punto di vista territoriale è importante non dimenticare che ogni piattaforma esiste in relazione alla regione logistica in cui è inserita.

Quindi è necessario adottare una prospettiva di area vasta che attribuisca responsabilità per la pianificazione territoriale della logistica cosicché costi e benefici possano essere distribuiti più equamente. E, soprattutto, che i costi non ricadano sempre e solo sulle aree intermedie.

PARTE II
INQUADRAMENTO TEMATICO E CONTESTO DI STUDIO

05

LUCA LAZZARINI, STEFANO SALATA

Contestualizzare la logistica: una sfida di *publicness*

Introduzione

Oltre dieci anni fa, Brenner e Schmid (2015) proposero il termine "extended urbanisation" per descrivere l'emergere di nuovi modelli di urbanizzazione localizzati al di fuori dei confini delle regioni urbane, che progressivamente configuravano una crescita insediativa fondata sull'estensione piuttosto che sulla concentrazione. Secondo gli autori, tali processi di urbanizzazione estensiva non hanno solo contribuito alle dinamiche di agglomerazione, ma ne sono stati anche il prodotto; il loro sviluppo ha messo in discussione le geografie insediative esistenti a diverse scale, attraverso «la continua costruzione e riorganizzazione di un sistema relativamente fisso e immobile di infrastrutture e la trasformazione di suolo in favore di forme di appropriazione privatizzate, esclusive, orientate al profitto, e destinate a estrazione di risorse, agribusiness, funzioni logistiche e altre attività» (Schmid, 2017: 39, traduzione degli autori).

Guardando alla dimensione "operazionale" (Brenner e Katsikis, 2020) dell'urbanizzazione estensiva, l'esposizione dei territori alle logiche di accumulazione del capitale non si riconduce solo a filiere di produzione di energia, di materie prime o di smaltimento dei rifiuti, ma anche al movimento e allo stoccaggio delle merci. In questo senso, l'espressione "planetary logistical space" fa riferimento alla presenza di una relazione stretta tra le forme di urbanizzazione estensiva e le reti transnazionali di produzione e circolazione delle merci, le quali costruiscono un grande spazio logistico dove è il livello di integrazione ai circuiti globali a contare nei processi di organizzazione spaziale.

Riprendendo e riadattando l'espressione coniata da Brenner e Katsikis (2020), Armondi e colleghi (2024: 19) utilizzano il termine "geografie operazionali" per indicare i territori produttivi che si estendono oltre la dimensione insediativa delle grandi o medie città, e che «emergono come assemblaggi socio-tecnici dedicati ad alcune operazioni, specializzati, densi di infrastrutture e intensivi dal punto di vista industriale, con estesi legami materiali, operativi e informativi, "di servizio" al sostentamento dell'urbano». Si tratta di processi, di "operazioni" appunto, che vedono la coesistenza, talvolta contradditoria, di dinamiche spaziali di accumulazione del capitale, fondate sul "radicamento" di alcune forme economiche entro un territorio, e sulla "spoliazione" dei beni collettivi (Ibid.).

In questo quadro, la logistica si configura come una geografia operazionale modellata dalla combinazione di diversi fattori economici, sociali e territoriali, quali l'organizzazione del mercato immobiliare, l'assetto normativo e di pianificazione, la disponibilità di suolo edificabile a basso costo, la classe politica e la fiscalità locale, le condizioni di accessibilità e le infrastrutture di trasporto (Charters-Ga-

banek *et al.*, 2024).
I cambiamenti che hanno interessato il rapporto tra logistica, economia e territorio sono al centro dell'analisi di Raimbault e colleghi (2018), i quali si concentrano sull'evoluzione degli assetti insediativi della logistica in relazione alle forme di governance. Nella loro lettura, l'assetto spaziale e organizzativo della logistica ha seguito diverse stagioni di sviluppo, dettate da forme di adattamento alle condizioni economiche e relazioni specifiche tra politiche, soggetti istituzionali e assetti regolativi. Se durante la prima stagione, tra gli anni Settanta e Novanta del secolo scorso, gli operatori logistici si sono localizzati soprattutto nelle aree produttive esistenti secondo un approccio di natura opportunistica e incrementale dettato dalla disponibilità di spazi, anche di dimensione ridotta, in assenza di assetti normativi specifici, a partire dalla metà degli anni Novanta è emersa una crescita significativa della domanda di spazi logistici, che ha spinto diverse amministrazioni locali ad introdurre apposite zone economiche speciali destinate alle attività logistiche, da cui hanno tratto vantaggio in termini di gettito fiscale e forza lavoro. Infatti, si riconducono a questa seconda fase le prime politiche di sviluppo economico destinate alle zone logistiche promosse dalle amministrazioni comunali e metropolitane, che hanno portato alla diffusione degli insediamenti logistici anche in territori suburbani o lontani dalle aree metropolitane. Segue una terza stagione a partire dai primi anni 2000, che ha visto la finanziarizzazione del settore logistico e la crescente influenza nel mercato di grandi soggetti internazionali specializzati nel *real estate* logistico attraverso la gestione di importanti fondi di investimento (Raimbault *et al.*, 2018).
Nel nostro Paese, la logistica rappresenta un settore che ha visto una crescita rapida e significativa del proprio peso economico, dal 7,2% all'8,9% del PIL nazionale nel quinquennio 2019-24. Questa crescita recente ha interessato al contempo una contrazione del numero delle aziende e il consolidamento degli operatori più strutturati. Le imprese del settore si sono concentrate soprattutto nel Nord del paese, dove nell'ultimo decennio si sono costruite diverse piattaforme logistiche di rilievo che hanno rafforzato alcune polarità preesistenti e ne hanno talvolta creato delle nuove. I paragrafi successivi avvicinano lo sguardo al territorio piacentino, caso-studio del Workshop YoungerSIU 2025, dapprima descrivendone il contesto macro-regionale e successivamente analizzando il modo in cui gli strumenti di pianificazione leggono condizioni, forme organizzative e articolazioni spaziali del settore logistico. Chiude il contributo una riflessione sul rapporto tra logistica e *publicness* a partire dalle dimensioni insediativa e localizzativa.

Il contesto macro-regionale: Piacenza nella Regione Logistica Milanese
Per leggere l'assetto della logistica piacentina nel contesto macro-regionale occorre innanzitutto riconoscere l'esistenza, in questo come in altri territori, di dinamiche evolutive tra economia e territorio influenzate dalla progressiva integrazione nei circuiti globali, dalla riscrittura di reti e polarità preesistenti, e dall'emergere di nuove economie a scala regionale che travalicano i confini am-

ministrativi (Ramondetti *et al.*, 2024).
Alcuni studi recenti individuano il territorio piacentino come propaggine della Regione Logistica Milanese (RLM), un'area estesa circa 27.700 kmq dove risiede una popolazione di 10,7 milioni di abitanti che comprende, oltre ad una buona porzione di territorio lombardo centrato sulla Città metropolitana di Milano, anche le province di Novara, in Piemonte, e Piacenza, in Emilia-Romagna. Tratto significativo della RLM è la sua forte proiezione sui mercati esteri, evidente nell'elevato grado di apertura al commercio internazionale (rapporto tra import e export e PIL, che raggiunge il 67%) (Dallari e Curi, 2020), e nella presenza ormai radicata nel territorio delle principali multinazionali del settore. Identificata come il motore logistico d'Italia, la RLM presenta livelli di competitività paragonabili a quelli degli altri quattro *Regional Logistics Clusters* del territorio dell'Unione Europea, ovvero la Baviera, la Catalogna, l'Île-de-France e il West Netherlands. Secondo uno studio condotto dalla LIUC Università Cattaneo coordinato da Dallara e Curi (2020), nella RLM si contano oltre 800 siti logistici per un totale di 12 milioni di metri quadri, con una dimensione media di circa 15.000mq e una significativa concentrazione entro un raggio di 45km dal centro di Milano. Guardando alla struttura delle imprese logistiche nella RLM, nonostante la presenza di grandi multinazionali che direzionano attività e flussi logistici a livello nazionale, si osserva una prevalenza di piccole e medie imprese (PMI).
Per quanto riguarda l'assetto localizzativo, emergono in modo consistente dinamiche di *logistics sprawl*, connesse al proliferare spontaneo dei magazzini nel territorio, soprattutto in prossimità della rete viaria primaria: oltre il 75% dei centroidi logistici si colloca infatti entro gli 8 km dalla rete autostradale, valore che scende a 1,5 km se si include la viabilità statale e regionale [Fig.1]. Questa tendenza è accompagnata da un massiccio consumo di suolo agricolo, che ha interessato circa il 90% delle nuove superfici logistiche a partire dal 1999, delineando un modello di espansione di tipo *greenfield* che ha prediletto comuni mediamente popolosi ma con ampia disponibilità di aree libere, capaci di assorbire la pressione espulsiva delle aree urbane più dense e costose (Dell'Oca *et al.*, 2024). L'attuazione delle trasformazioni logistiche è governata da un modello di pianificazione "adattiva", in cui la flessibilità normativa risponde a una pressione costante del mercato. Nella maggior parte dei contesti, l'insediamento delle nuove piattaforme è avvenuto attraverso l'attuazione di Ambiti di Trasformazione (AT) a destinazione produttiva già previsti dagli strumenti urbanistici comunali. Tuttavia, la specificità e le esigenze operative della logistica hanno frequentemente imposto il ricorso a varianti parziali finalizzate all'adeguamento dei parametri edilizi: si è osservato, in particolare, una tendenza alla deroga sistematica delle altezze massime — che in diversi casi sono raddoppiate o triplicate rispetto agli standard originari, raggiungendo i 32 metri — e alla modifica degli indici di edificabilità. L'impiego di procedure accelerate, come il SUAP (Sportello Unico per le Attività Produttive), ha favorito uno snellimento dei tempi burocratici, consolidando un regime di pianificazione attuativa che, pur garantendo formalmente un controllo pubblico, ha teso a privilegiare la rapidità del processo (Dell'Oca *et al.*, 2024).



Figura 1 | Spazi aperti nell'insediamento logistico di Piacenza. Fonte: Irene Bianchi.

Si distingue da queste dinamiche il territorio di Piacenza, dove l'investimento iniziale di alcuni operatori e condizioni favorevoli di partenza si sono tradotti nella realizzazione di magazzini, società di trasporto e servizi connessi, e nella creazione di un distretto logistico di grandi dimensioni (il polo Le Mose) che racchiude oggi circa 700 società attive, tra operatori logistici, gestori magazzini e terminal, spedizionieri, corrieri e autotrasportatori, con un fatturato complessivo stimato in 1,1 miliardi di euro (Dallara e Curi, 2020; si veda anche: Ramondetti *et al.*, 2024). Tra le condizioni favorevoli di partenza, un ruolo importante è costituito dalla genesi pianificatoria, la quale ha privilegiato processi di concentrazione rispetto a quelli di dispersione. Mentre nel resto della regione logistica il settore ha seguito logiche di espansione spontanea verso i territori rurali, il polo piacentino è il risultato di una visione organica radicata negli strumenti urbanistici (Dell'Oca *et al.*, 2024) (Si veda Mareggi, in questo volume). Le funzioni logistiche, infatti, sono state precocemente inglobate nelle previsioni di espansione del Piano Regolatore Generale, trovando una collocazione strutturale lungo il tracciato ferroviario. Questa scelta ha permesso di "ancorare" l'insediamento logistico al tessuto urbano consolidato, trasformando la logistica in una componente integrata della struttura urbana, piuttosto che in un elemento estraneo e disperso nel territorio agricolo. Questa specificità piacentina inverte parzialmente il rapporto tra rendita e localizzazione osservato a scala regionale. Se nella RLM la densità abitativa funge da fattore espulsivo verso aree remote, a Piacenza la pianificazione ha saputo mantenere una prossimità funzionale tra la zona produttiva-logistica e il centro urbano, sfruttando il corridoio infrastrutturale ferroviario come asse portante dello sviluppo. Tale modello di concentrazione in ambito urbano ha garantito una maggiore efficienza nell'integrazione tra infrastrutture di trasporto e zone di stoccaggio, limitando quella polverizzazione insediativa che caratterizza numerosi altri contesti della pianura padana e offrendo un esempio di come

gli strumenti urbanistici possano governare i processi di sviluppo della logistica anziché subirne passivamente le spinte localizzative (Dell'Oca et al., 2024).
La ricerca di Armondi *et al.* (2024) legge un'ampia porzione di territorio in gran parte ricadente in Lombardia, con baricentro nella Città metropolitana milanese, con estremi nelle province di Vercelli e Alessandria, in Piemonte, e di Piacenza in Emilia-Romagna, e i porti di Genova e La Spezia (dei quali la Lombardia assorbe il 47% e il 30% dei rispettivi traffici). La "placca logistica specializzata" (così definita dalla ricerca) si compone di ambiti molto diversi, che vanno dall'area ad est di Milano, in prossimità dell'aeroporto di Linate dove a partire dagli anni Settanta del secolo scorso si sono progressivamente localizzate alcune grandi imprese di spedizione internazionale, facilitate dalla presenza da alcuni sistemi intermodali, come quello gestito da Terminali Italia a Segrate o dall'RHM di Melzo, fino all'area sud di Milano dove si sono insediati diversi operatori della logistica in conto terzi (Armondi *et al.*, 2024). In parte soprapposta alla "placca logistica milanese", è la geografia del "deposito logistico lineare", una fascia di territorio che disegna il bordo tra la pianura Padana e gli Appennini e che ha come spina dorsale il sistema di infrastrutture ferroviarie e autostradali che mette in connessione i valichi del Gottardo e del Brennero a Nord con i porti del Tirreno e dell'Adriatico settentrionale. In questo territorio si trovano due dei più importanti interporti d'Europa, Parma e Bologna, nonché si concentra un'altissima densità di addetti e imprese del settore logistico (Ibid.).
Secondo questa lettura, il territorio piacentino costituisce un recapito importante del sistema logistico del nord Italia, il cui ruolo è in parte dovuto alla sua localizzazione alle porte della Regione Logistica Milanese —ovvero in una posizione strategica tra la "placca logistica milanese" e il "deposito logistico lineare" (Armondi et al., 2024) — e alla sua connessione, attraverso importanti infrastrutture della mobilità, ai più importanti corridoi di merci del territorio europeo (Marchesi e Mareggi, 2026). Per queste ragioni a Piacenza si è insediata alla fine degli anni Novanta una importante piattaforma logistica legata al magazzino IKEA, a cui si sono aggiunte, più recentemente, diverse imprese retail ed e-commerce che hanno prodotto un consistente sviluppo della piattaforma, legato a contratti brevi (standard di tre anni) e a proprietà dei suoli riconducibile a fondi d'investimento, divenuti mediatori immobiliari dall'alto potere negoziale.
Tra gli sviluppi più recenti si annovera l'inclusione del polo Le Mose di Piacenza nella Zona Logistica Semplificata (ZLS) dell'Emilia-Romagna, istituita nel 2018. La ZLS comprende i nodi intermodali e le aree logistico-produttive del porto e del retroporto di Ravenna, oltre ad alcuni snodi logistici strategici distribuiti sul territorio regionale. L'obiettivo è semplificare le procedure burocratiche e doganali, nonché il regime fiscale per le imprese, rafforzando al contempo i nessi funzionali tra le aree logistiche regionali e lo scalo ravennate. Accanto ai punti di forza legati alla semplificazione procedurale e agli strumenti di governance, emergono tuttavia alcuni elementi di criticità, come la marcata dispersione territoriale che caratterizza la ZLS, i costi di trasporto elevati, a cui si aggiungono le limitate connessioni infrastrutturali di alcune aree con il porto di Ravenna (Bruzzo, 2026).

La logistica negli strumenti di pianificazione

Il Piano Territoriale d'Area Vasta di Piacenza approvato nel 2024 descrive Piacenza come una provincia «attraente, snodo ed eccellenza del sistema padano» (Provincia di Piacenza, 2024: 11), caratterizzata da elevati livelli di competitività, ai quali tuttavia si riflettono anche problemi di sostenibilità sociale e ambientale, che si riconducono all'elevato consumo di suolo, all'atterraggio di interessi forti e contrastanti, di cui la logistica è senz'altro tra quelli con maggiore impatto.
Tra gli ambiti strategici individuati dal Piano, un ruolo significativo nel mantenere la competitività economica e la capacità di innovazione dell'intero territorio provinciale è giocato dal corridoio insediativo della Via Emilia, attorno al quale si polarizza gran parte del sistema produttivo piacentino, a cui si richiama l'espressione «luogo dei passaggi e dei transiti, per le persone e per le merci» che sovente il Piano utilizza per descrivere il territorio piacentino. In relazione all'ambito della Via Emilia, il Piano riconosce l'urgenza di ridurre i livelli di inquinamento legato ai trasporti e di spostare su ferro una quota significativa della mobilità delle merci. L'obiettivo specifico 2.1 sottolinea la necessità di «operare un riorientamento delle traiettorie di sviluppo verso settori a minore consumo di suolo, orientati verso le *green technologies*, ad alto valore aggiunto e con maggiori garanzie sociali» (Provincia di Piacenza, 2024: 43). L'attenzione verso una maggiore compatibilità ambientale e sociale degli insediamenti della logistica è evidente anche nelle azioni del Piano, che evidenziano l'importanza di riutilizzare il patrimonio edilizio dismesso, favorire l'automazione e limitare la localizzazione di nuove attività logistiche ai «poli di rilievo sovra-comunale esistenti dotati di adeguate connessioni alla viabilità autostradale e alla rete ferroviaria e subordinandola [...] alla previsione dell'obbligo, in capo ai soggetti attuatori, di realizzare preventivamente gli interventi necessari» (Provincia di Piacenza, 2024: 43). In relazione all'obiettivo di ottimizzazione dei processi localizzativi della logistica, un ulteriore tema interrogato dal piano è quello del governo degli insediamenti logistici, per il quale il piano propone un sistema di governance strategico delle aree logistiche che dovrebbe «dare concretezza e fattibilità agli obiettivi regionali di riduzione del trasporto merci su gomma ma anche di etica e sicurezza del lavoro (società miste pubblico/privato, alleanze con strutture portuali, ecc.)». Per dare concretezza a tale obiettivo, il Piano si appoggia ad un lavoro di ricognizione delle aree produttive e logistiche di rilievo sovracomunale condotto dalla Provincia nel 2017 (allegato 1 del Piano) con il proposito di monitorare gli effetti del precedente Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale e fornire un primo quadro sullo stato di pianificazione e attuazione delle aree logistiche e produttive superiori ai 4 ettari alla luce dei mutamenti che hanno interessato il contesto socio-economico. Lo studio restituisce una polarizzazione delle aree produttive e logistiche in un ambito che ha la forma di una Y rovesciata, che corrisponde a quella porzione di territorio provinciale sviluppata lungo i collegamenti ferroviari e la viabilità primaria. Gli esiti dello studio mostrano un quadro di politiche delle amministrazioni comunali tendenzialmente più conservative rispetto al precedente censimento del 2012: nonostante il recupero dei livelli occupazionali

seguito alla crisi del 2007-08, nella maggior parte dei comuni della provincia si assiste ad una contrazione delle previsioni edificatorie per aree produttive e della logistica rispetto al 2012, anche dovuta all'approvazione di varianti degli strumenti urbanistici comunali volte alla diminuzione delle aree di nuova previsione (Provincia di Piacenza, 2024b).
Il Piano Urbanistico Generale (PUG) di Piacenza, la cui proposta di piano è stata assunta dalla Giunta Comunale nel marzo 2025, riprende l'interpretazione del piano provinciale, evidenziando il ruolo di baricentro di Piacenza rispetto alle aree metropolitane di Milano e Bologna e l'immagine del territorio snodo di persone e merci, a cui si accompagna tuttavia un «deficit strutturale di capacità nel coniugare sostenibilità e competitività» (Comune di Piacenza, 2025a: 6). Agli elementi di qualità e competitività del sistema produttivo e logistico locale fanno da contraltare alcune criticità e vulnerabilità che il Piano lega ad una «situazione insediativa 'statica' che caratterizza gli insediamenti industriali e logistici, alla scarsa capacità di resilienza del comparto industriale e, infine, alla frammentazione ecologica e alla percezione del paesaggio» (Ibid., 2025: 134). In questo quadro, il piano definisce una serie di azioni volte al miglioramento progressivo delle infrastrutture esistenti di accesso al polo logistico "Le Mose", alla transizione dell'insediamento verso una maggiore sostenibilità ambientale, alla riduzione dei suoi impatti ambientali e paesaggistici, e alla realizzazione del Polo del ferro, un nuovo scalo merci a servizio del polo "Le Mose". In relazione a quest'ultimo, il 19 luglio 2024 è stato sottoscritto un Protocollo d'Intesa tra Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Regione Emilia-Romagna, Comune di Piacenza, Rete Ferroviaria Italiana, e F.S. Sistemi Urbani, nel quale si prevede anche la riqualificazione della stazione ferroviaria esistente, la cessione da parte di RFI di alcune aree non più funzionali al servizio ferroviario e il contestuale insediamento di nuovi servizi pubblici.

Sfide di *publicness*

Dall'analisi condotta, Piacenza emerge come un territorio sentinella particolarmente significativo per osservare le traiettorie di sviluppo della logistica e valutarne gli effetti sul piano territoriale, economico e socio-ambientale. L'attenzione alla dimensione localizzativa evidenzia l'importanza di contestualizzare le dinamiche di sviluppo immobiliare trainate dal settore logistico osservabili a scala comunale, adottando uno sguardo più ampio, capace di coglierne le geografie operazionali alla scala macro-regionale e l'interdipendenza tra i flussi di investimento e le logiche spaziali di accumulazione del capitale da un lato, e l'organizzazione del sistema infrastrutturale dall'altro (Marchesi e Mareggi, 2025). In questa prospettiva, la logistica appare un terreno privilegiato attraverso cui leggere il progressivo ridimensionamento della sfera pubblica nelle città e nei territori contemporanei, in un quadro nel quale i soggetti pubblici sembrano sempre più deboli nel governare i processi di trasformazione urbana e territoriale (Bruzzese, 2026). Gli strumenti di pianificazione vigenti, pur riconoscendo la produzione di impatti ambientali e sociali significativi, mostrano un approccio prudente, che

tende a prendere atto delle dinamiche in corso e a intervenire prevalentemente sul contenimento degli impatti, sul miglioramento dell'integrazione ambientale delle attività logistiche e sul rafforzamento della dotazione di servizi e attrezzature collettive per lavoratrici e lavoratori.
Nonostante il rallentamento delle previsioni insediative registrato dal Piano provinciale nel 2017, il consumo di suolo non sembra arrestarsi; al contrario, proseguono a ritmo sostenuto le trasformazioni di suolo libero legate alla localizzazione di nuovi insediamenti logistici, non solo all'interno dei poli sovracomunali, ma anche in ambiti di minori dimensioni. In un settore in rapido mutamento, segnato dall'emergere di nuove sfide —dallo sviluppo della logistica 4.0 alla pianificazione dell'ultimo miglio, fino alla proliferazione dei data center— appare dunque urgente sviluppare e potenziare, anche in termini qualitativi, il sistema di trasporto —in particolare ferroviario—, migliorare le modalità localizzative attraverso un ruolo più incisivo degli strumenti di pianificazione, e rafforzare la governance delle aree della logistica. Ciò implica immaginare assetti istituzionali e dispositivi normativi, anche su base volontaria, in grado di ridefinire con maggiore chiarezza obiettivi e responsabilità dell'attore pubblico nei processi di trasformazione connessi agli insediamenti logistici, orientando operatori e amministrazioni comunali verso il riuso del patrimonio edilizio esistente, l'ottimizzazione delle scelte localizzative e il miglioramento della compatibilità ambientale e sociale degli insediamenti, sia esistenti sia di nuova realizzazione.

Riferimenti bibliografici

Armondi S., Di Vita S., Galimberti B. (a cura di, 2024), *Geografie operazionali nel nord Italia. Figurazioni e strategie spaziali,* FrancoAngeli, Milano.

Brenner N. & Katsikis N. (2020), "Operational Landscapes: Hinterlands of the Capitalocene", in *Architectural Design,* 90: 22-31, *https://doi.org/10.1002/ad.2521.*

Brenner N., & Schmid C. (2015), "Towards a new epistemology of the urban?" in *City*, 19(2–3), 151–182. https://doi.org/10.1080/13604813.2015.1014712.

Bruzzese, A. (2026, a cura di), *Publicness, città e territori. Ripensare la dimensione pubblica tra crisi e transizioni*, Roma: Donzelli.

Bruzzo A. (2026), "La zona logistica semplificata dell'Emilia-Romagna. Una leva per l'attrattività dell'intera regione?" in *SEEDS Working Paper Series* 01/2026, disponibile al link: https://www.sustainability-seeds.org/papers/RePec/srt/wpaper/0126.pdf (ultimo accesso: 10 febbraio 2026).

Charters-Gabanek K., Raimbault N. & Hall P.V. (2024), "Logistics and Urban Planning: A Review of Literature", in *Journal of Planning Education and Research* 1–11, https://doi.org/10.1177/0739456X241247838.

Comune di Piacenza (2025a), *Piano Urbanistico Generale (PUG). Relazione Illustrativa*, disponibile al link: https://www.comune.piacenza.it/it/page/pug-proposta-di-piano (ultimo accesso: 7 febbraio 2026).

Comune di Piacenza (2025b), *Piano Urbanistico Generale (PUG). Disposizioni normative*

del PUG, disponibile al link: https://www.comune.piacenza.it/it/page/pug-proposta-di-piano (ultimo accesso: 7 febbraio 2026).
Dallari F. e Curi S. (a cura di, 2020), *Regional Logistics Performance. La Regione Logistica Milanese e l'Europa a confronto*, Camera di Commercio di Milano Monza Brianza Lodi, Milano.
Marchesi F. e Mareggi M. (2026), "La logistica piacentina diffusa. Indagine sulle esternalità di un settore in esplosione", in *Archivio di Studi Urbani e Regionali* 143: 11-34, 10.3280/ASUR2025-143002.
Dell'Oca E., Salata S., Ronchi S., Maisano A., Carrera D. (2024), "Rendere le città e gli insediamenti umani inclusivi, sicuri, duraturi e sostenibili", in PoliS Lombardia (a cura di), *Rapporto Lombardia 2024. Sostenibilità è innovazione*, Rubbettino Editore, Milano, pp. 271-292.
Provincia di Piacenza (2024), *Piano Territoriale di Area Vasta di Piacenza. Strategia di Piano*, approvato con Deliberazione del Consiglio Provinciale n. 24 del 25 settembre 2024, disponibile al link: https://ptavpiacenza.it/approvazione-del-piano/ (ultimo accesso: 6 febbraio 2026).
Raimbault N., Heitz A., Dablanc L. (2018), "Urban planning policies for logistics facilities: a comparison between US metropolitan areas and the Paris region", in Browne M., Behrends S., Woxenius J., Giuliano G., Holguin-Veras J. (eds.), *Urban logistics. Management, policy and innovation in a rapidly changing environment*, Kogan Page Ltd, London, pp. 82-108.
Ramondetti L., Salone C., Silvestro E. & Valz Gris A. (2024), "Attori e spazi della logistica contemporanea: alcune considerazioni sulle piattaforme di Rivalta Scrivia e Piacenza e sul Porto di Trieste", in Armondi S., Di Vita S., Galimberti B. (a cura di, 2024), *Geografie operazionali nel nord Italia. Figurazioni e strategie spaziali*, FrancoAngeli, Milano, pp. 139-146.
Schmid C. (2023), "Extended Urbanization. A framework for Analysis", in Schmid C. & Topalović M. (eds.), *Extended Urbanisation. Tracing Planetary Struggles*, Birkhäuser, Basel, pp. 23-82.

06

ELETTRA BARBIERI, PIERPAOLO CICCONI, GIULIA GALBIATI, EDMONDO PIETRANGELI , LETIZIA VEGLIONI

La dimensione insediativa della logistica: morfologie territoriali e processi localizzativi

Introduzione

Le nuove geografie insediative e infrastrutturali connesse alla crescita del settore logistico pongono oggi questioni rilevanti per la pianificazione urbana e territoriale. Tra queste emergono, in particolare, le modalità con cui vengono pianificate scelte e costruite le attrezzature della logistica, la capacità delle amministrazioni di negoziare e governare tali processi – spesso fortemente orientati dagli operatori privati – e il disallineamento tra tempi, forme e bisogni della logistica e quelli delle altre funzioni territoriali. Questo disallineamento si riflette nel modo in cui piattaforme e poli di smistamento si innestano sulle reti infrastrutturali, si relazionano ai tessuti residenziali e alle trame agricole e incidono sulle condizioni di accesso, continuità e qualità degli spazi dell'abitare. È su questa dimensione di rilevanza collettiva che il contributo sceglie di concentrarsi, alla luce dell'esperienza maturata dal gruppo di lavoro *Cluster 1*[1] del workshop YoungerSIU 2025, dedicato ad affrontare la dimensione insediativa della logistica, le dinamiche territoriali e le sfide di governance.

Il nodo logistico di Piacenza è assunto come contesto emblematico per osservare tali dinamiche all'interno delle "geografie operazionali" che strutturano il Nord Italia. Collocato all'interfaccia tra la placca logistica milanese e il deposito logistico lineare padano descritti da Armondi, Di Vita e Galimberti (2024), il territorio piacentino svolge un duplice ruolo: da un lato ospita funzioni essenziali per il funzionamento urbano-metropolitano; dall'altro assorbe pressioni e impatti distribuiti su una scala che supera quella comunale, con ricadute sulla qualità degli spazi aperti, sui margini tra città e campagna e sulla fruibilità quotidiana dei luoghi. La crescita frammentata e dispersa di nuovi insediamenti logistici espone così il sistema locale a costi territoriali crescenti – ambientali, sociali, infrastrutturali – e a forme di inefficienza di rete legate alla moltiplicazione di recinti monofunzionali e accessi selettivi.

In questo quadro, il caso piacentino viene utilizzato per interrogare le nuove geografie della logistica e per leggerne più da vicino la dimensione insediativa, con l'obiettivo di individuare traiettorie di trasformazione a scala territoriale. Il contributo si struttura attorno ad alcune domande di ricerca: come si configura oggi, dal punto di vista insediativo, il sistema logistico piacentino e quale ruolo svolge nella costruzione di nuovi paesaggi operativi? In che misura gli strumenti di pianificazione riescono a governare la dispersione degli insediamenti logistici,

1 Il gruppo di lavoro *Cluster 1*, coordinato dai tutor Luca Lazzarini e Stefano Salata, è composto da: Elettra Barbieri, Arianna Brestuglia, Pierpaolo Cicconi, Giulia Galbiati, Martina Mion, Giuseppe Noto, Edmondo Pietrangeli, Sara Sanchez, Letizia Veglioni e Daniele Viarengo.

ad individuarne le localizzazioni e a contenerne gli impatti ambientali e paesaggistici? Quali modelli di organizzazione in rete possono favorire una transizione verso un sistema logistico più razionale, multimodale e compatibile con i territori attraversati, rafforzandone al contempo la dimensione pubblica?
Per rispondere a questi interrogativi, questo contributo combina una lettura teorico-concettuale sul rapporto tra logistica, geografie operazionali e *publicness* con un'analisi multiscalare del contesto piacentino, che intreccia il quadro macro-regionale con la strumentazione urbanistica vigente, in particolare il Piano Urbanistico Generale (PUG) e il Piano Territoriale di Area Vasta (PTAV). Su questa base, tre poli logistici – Castel San Giovanni, Vigolzone e Monticelli d'Ongina – vengono esaminati come casi di studio esemplificativi delle diverse modalità di insediamento rispetto alle reti, ai centri abitati e alla matrice agricola. L'analisi mette in luce i limiti dell'attuale assetto di governance e la carenza di una visione sistemica, che vengono esasperati in uno scenario limite di ulteriore proliferazione disordinata degli impianti. Contestualmente, il contributo elabora una figura territoriale di rete logistica alla scala provinciale, proposta come dispositivo per riorganizzare i poli esistenti, ridurre la frammentazione territoriale, valorizzare l'intermodalità – in particolare il ruolo delle infrastrutture del ferro – contenere il consumo di suolo e rendere più esplicita la considerazione della dimensione pubblica nella progettazione e nel governo degli insediamenti logistici.

Quadro concettuale operativo: territori logistici, geografie operazionali, publicness

Per leggere il caso piacentino è necessario assumere la logistica come dispositivo territoriale: un insieme di piattaforme, corridoi, nodi intermodali e aree di movimentazione merci che riorganizza flussi, localizzazioni e gerarchie a scala sovralocale (Dablanc, 2014; Hesse & Rodrigue, 2004). Il passaggio da un'economia centrata sulla grande fabbrica fordista a reti diffuse di poli produttivi e commerciali connessi da infrastrutture veloci, già intuito da Andersson (1985) nel dibattito sulle nuove regioni urbane ad alta competenza e connettività, ha favorito la crescita di sistemi logistici multilocalizzati, in cui il valore si produce lungo catene di fornitura frammentate. Nel caso italiano, questa transizione si intreccia con la configurazione della "Terza Italia" descritta da Bagnasco (1977) – poi riletta alla luce dello spostamento del triangolo industriale dal Nord-Ovest verso il Nord-Est e la pianura centro-padana (Buzzacchi et al., 2022) – fondata su una costellazione di distretti e imprese diffuse che costituisce il retroterra socio-territoriale entro cui si innestano le attuali geografie logistiche. In questo quadro, il fenomeno del *logistics sprawl* – la tendenza di magazzini e piattaforme a spostarsi verso ambiti periurbani e rurali – segnala l'emergere di una geografia specifica della logistica, guidata dall'accessibilità alle grandi infrastrutture, dalla rendita fondiaria e da una scarsa capacità degli strumenti di governo del territorio di governare e indirizzare lo sviluppo di nuove piattaforme logistiche (Aljohani & Thompson, 2016; Cidell, 2011; Dablanc & Rakotonarivo, 2010).
Più che dei modelli chiusi, oggi si osservano cluster regionali connessi alle ca-

tene economiche globali e dotati di una relativa autonomia rispetto ai contesti locali (O'Riain, 2009), entro quella costellazione di *global city-regions* che Scott descrive come nuovi motori economici e politici (Scott, 2001). La Regione Logistica Milanese rappresenta uno di questi contesti, non come nodo unitario ma come sistema policentrico articolato in cluster con differenti specializzazioni localizzative (retroporti, piattaforme intermodali, poli distributivi), in cui piattaforme e corridoi strutturano la competizione territoriale e le politiche infrastrutturali (Dallari & Curi, 2020; Conti & Salone, 2011)

La lente delle geografie operazionali consente di leggere questa trasformazione come ridefinizione delle spazialità dell'urbanizzazione regionale: logistica, manifattura ed energia compaiono come "sentinelle" di mutamenti profondi, che si manifestano in forme di urbanizzazione che travalicano la città compatta (Armondi, Di Vita & Galimberti, 2024; Brenner & Katsikis, 2020). In questo quadro, la piattaforma di Piacenza-Le Mose viene interpretata come snodo di un corridoio logistico padano che collega porti, retroporti e mercati metropolitani, concentrando proprietà fondiarie, funzioni di stoccaggio e nuove figure di intermediazione immobiliare (Ramondetti et al., 2024; Bonfantini & Paris, 2024). Questi paesaggi, a fronte di una bassa densità insediativa, presentano un'elevata intensità di flussi, in cui la specializzazione logistica ridisegna i rapporti fra infrastrutture, suolo agricolo e insediamenti sparsi, con effetti cumulativi che sfuggono alle scale tradizionali del governo del territorio (Adobati & Paris, 2024). Da qui la distinzione operativa fra "città logistica" e città consolidata: nei paesaggi operazionali logistici prevalgono grandi recinti produttivi collegati alla viabilità di grande scala, parcheggi e fasce di servizio a bassa qualità ambientale, pensati per ottimizzare i flussi e minimizzare i tempi di sosta; la città consolidata, invece, concentra tessuti residenziali, centralità storiche, servizi e attrezzature collettive che ne assorbono gli impatti in termini di traffico, emissioni, rumore e trasformazioni del lavoro (Ramondetti et al., 2024; Gazzola, 2022). Piacenza si colloca precisamente in questa soglia: nodo intermedio di una regione logistica più ampia, ma anche territorio che concentra effetti ambientali e sociali di scelte localizzative maturate a scale macro-regionali e globali.

La categoria di *publicness* permette di interrogare il carattere collettivo di questi territori. Nel dibattito sugli spazi pubblici, la *publicness* è intesa come combinazione di proprietà, controllo, configurazione fisica e uso sociale, valutabile attraverso dimensioni quali accessibilità, apertura, permeabilità e qualità spaziale (Varna & Tiesdell, 2010). Traslata ai paesaggi logistici, tale dimensione riguarda le condizioni di accesso per lavoratori e residenti, la permeabilità e la qualità dei margini e delle soglie – intese come zone di contatto tra recinti logistici, tessuti abitati, viabilità e paesaggi agricoli – e la leggibilità delle funzioni e delle regole di utilizzo, cioè chi può entrare, quando e per quali usi, in spazi che dall'esterno appaiono spesso chiusi e difficili da interpretare. A queste dimensioni si aggiunge la dotazione di servizi a supporto dei lavoratori e delle comunità locali, che può contribuire a trasformare spazi puramente tecnici in luoghi almeno in parte abitabili. In questa prospettiva, la nozione di giustizia della mobilità aiuta a leg-

gere la distribuzione diseguale di rischi, tempi e opportunità di movimento che attraversano questi sistemi, mettendo in relazione infrastrutture, lavoro e vita quotidiana (Sheller, 2018).Per il caso di Piacenza, interrogare territori logistici e geografie operazionali significa dunque assumere gli assetti insediativi come interfaccia critica tra città consolidata e città logistica. Le domande non riguardano solo dove si localizzano le piattaforme, ma come si connettono alla rete infrastrutturale, come si rapportano ai tessuti residenziali e agricoli, e in che misura abilitano – o limitano – accessibilità, permeabilità e qualità degli spazi collettivi. Questa cassetta degli attrezzi teorico-operativa orienta la lettura del caso piacentino e prepara il terreno per le successive prefigurazioni progettuali, in cui la logistica viene esplicitamente ripensata in chiave di *publicness* e non soltanto di efficienza funzionale. e non soltanto di efficienza funzionale.

Lettura del contesto logistico-territoriale piacentino

Il territorio in esame si colloca in una posizione di cerniera entro il corridoio padano, intercettando flussi e funzioni che oltrepassano la dimensione locale e si appoggiano a un sistema infrastrutturale ad alta capacità (autostrade, nodo ferroviario e rete di tangenziali). In tale quadro, la logistica tende a configurarsi non come settore "aggiuntivo", ma come dispositivo territoriale che riorganizza gerarchie e margini: concentra grandi superfici operative, genera domande di accessibilità e produce esternalità che ricadono sulla viabilità ordinaria, sui tessuti residenziali prossimi e sulla qualità ambientale del contesto territoriale.

La lettura a scala vasta proposta dal Piano Territoriale di Area Vasta (PTAV) della Provincia di Piacenza consente di inquadrare questa trasformazione come fenomeno strutturale e cumulativo. Il Quadro Conoscitivo, assumendo come unità di analisi gli ambiti produttivi di rilevanza sovracomunale (sopra soglia dimensionale), evidenzia come l'azione pianificatoria locale possa generare scostamenti significativi rispetto alle dinamiche economiche di riferimento. In particolare, nel periodo 2006–2012, a fronte di una riduzione della struttura manifatturiera (unità locali e addetti), il documento registra politiche urbanistiche espansive: incremento delle aree attuate e mantenimento di un'elevata riserva di nuove previsioni/espansioni. Questo disallineamento non va letto come "errore" tecnico, ma come indicatore di una governance che fatica a ricondurre le scelte localizzative entro un disegno di rete coerente, soprattutto in presenza di pressioni esogene e di cicli settoriali disomogenei. La fase successiva (2012–2017) mostra segnali di maggiore cautela (contenimento dell'aumento di aree attuate e riduzione delle nuove previsioni), ma il PTAV insiste sulla persistenza di una capacità insediativa potenziale che può essere riattivata da domande logistiche anche in contesti di stagnazione industriale (Provincia di Piacenza, 2017).

In questo senso, il capoluogo (insieme ad altri centri di pianura) emerge come caso in cui le previsioni insediative risultano verosimilmente alimentate dal comparto logistico, evidenziando la necessità di criteri sovralocali di selezione e concentrazione delle trasformazioni (Provincia di Piacenza, 2017).

A livello comunale, il Piano Urbanistico Generale (PUG) di Piacenza intercetta

tali tensioni e le traduce in un lessico operativo che tiene insieme performance del settore logistico e qualità territoriale. In particolare, il Piano identifica l'ambito *Le Mose* come luogo della produzione, "esempio di intermodalità del sistema produttivo e logistico" ponendo l'accento sulla riorganizzazione intermodale ("Polo del ferro") e sulla separazione funzionale tra traffico passeggeri e merci, attraverso l'introduzione di uno scalo indipendente per queste ultime, associando a tale strategia la previsione di servizi dedicati ai lavoratori della logistica per soddisfare esigenze di riposo, ristoro e stazionamento. Parallelamente, esplicita alcune criticità territoriali coerenti con la diagnosi di cumulatività degli impatti: pressione del traffico e incidentalità su assi specifici (tra cui la SS10), livelli minimi di permeabilizzazione del suolo a livello comunale, presenza di isole di calore e di interferenze infrastrutturali (ad esempio elettrodotti). Le azioni indicate suggeriscono un tentativo di passare dalla sola gestione "a singolo progetto" a un'impostazione più strutturale sui margini e sulle soglie tra recinto logistico e città (Comune di Piacenza, 2025).

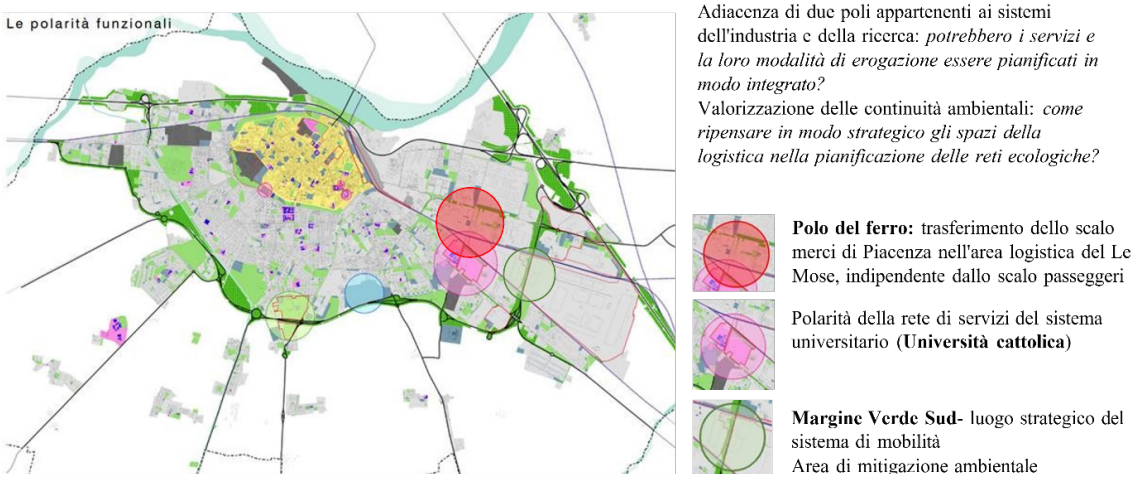


Figura 1 | Le polarità funzionali. Il Sistema dei luoghi centrali.
Fonte: Elaborazione degli autori a partire da base PUG Piacenza.

Tra gli interventi indicati il Piano sottolinea la necessità di aree di mitigazione e di ambientazione in corrispondenza delle infrastrutture maggiori e l'incremento della permeabilità dei lotti produttivi.
Un'impostazione analoga ricorre nell'ambito *Caorsana* (con il quartiere *Capitolo*), dove la prossimità tra tessuto produttivo/logistico, il quartiere residenziale e dotazioni sensibili rende particolarmente evidente la necessità di separare e governare flussi, rumore e qualità dello spazio aperto, rafforzando al contempo il tema delle connessioni e della messa in sicurezza degli assi (PUG Piacenza, 2025).
Nel complesso, l'analisi congiunta PTAV–PUG restituisce un contesto in cui la crescita logistica tende a distribuirsi secondo logiche opportunistiche e incrementali, mentre gli strumenti di piano vedono la necessità di costruire una strategia più orientata a localizzazione ponderata, dotazione di servizi, accessibilità dedicata, mitigazione ambientale e qualità dei margini.

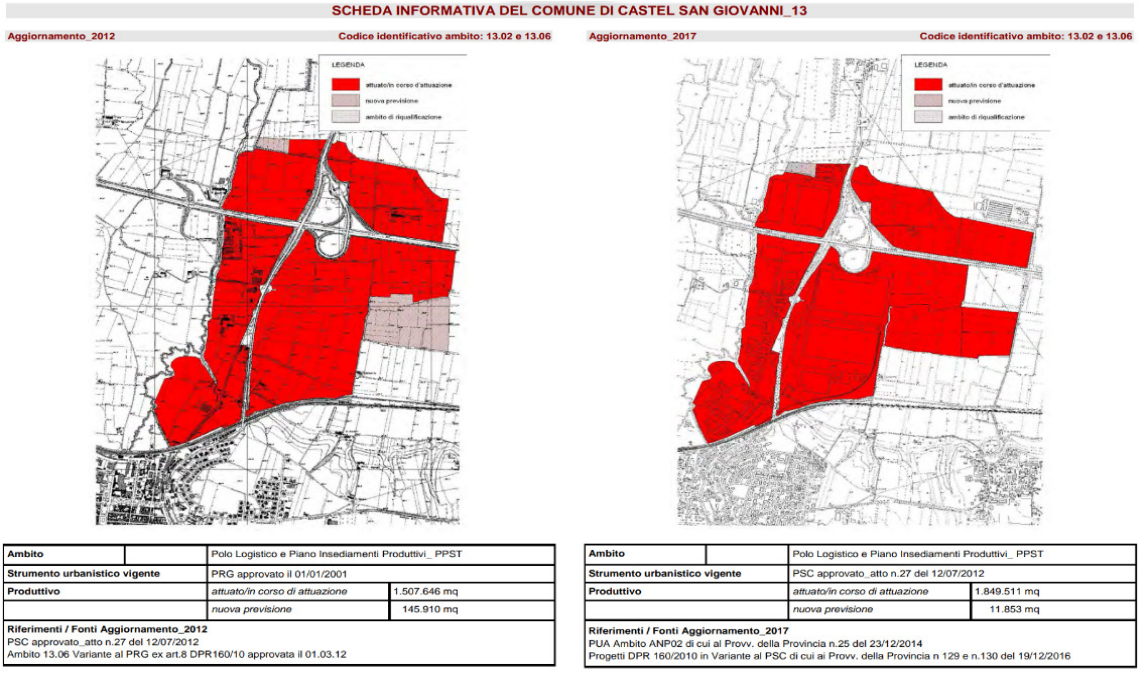
È a partire da questa tensione tra crescita del settore logistico e costruzione di una regia pubblica che si collocano i tre casi studio scelti lungo l'orbita del nodo di Piacenza: Castel San Giovanni, Vigolzone e Monticelli d'Ongina. Fungono come punti di osservazione ravvicinata delle forme insediative e delle relazioni spaziali e funzionali che la logistica produce con il territorio circostante: non solo "dove" si localizzano i poli, ma come si agganciano alle reti, quanto incidono sulla viabilità ordinaria e che tipo di margini costruiscono rispetto ai centri abitati e ai paesaggi agricoli. Le schede che seguono leggono questi tre insediamenti come frammenti di una stessa infrastruttura territoriale diffusa, utile a mettere a fuoco costi cumulativi, inefficienze di rete e, soprattutto, le condizioni di *publicness* che emergono tra piattaforme, infrastrutture viarie e contesti locali.

Tre poli logistici a confronto: forme insediative e relazione con la città
Comune di Castel San Giovanni
Il caso studio di Castel San Giovanni evidenzia un modello insediativo logistico fortemente vincolato alla prossimità del nodo infrastrutturale, quale lo svincolo autostradale tra l'A21 e la SS412 che garantisce accessibilità diretta e primaria all'area. L'insediamento assume la forma di parco logistico recintato, organizzato come comparto monofunzionale con accessi controllati e gate dedicati, configurando una relazione selettiva con la rete viaria e una scarsa integrazione con il tessuto urbano, evidente nel la distanza di circa due chilometri dal centro abitato. La lettura diacronica 2012–2024 degli usi del suolo documenta una marcata crescita e consolidamento delle superfici logistiche rispetto al contesto circostante, con una scala insediativa rilevante, pari a circa 2,5 chilometri quadrati di polo logistico a fronte di circa 14 chilometri quadrati del centro urbano del comune, che rafforza la condizione di isola specializzata nel sistema territoriale locale.

Modalità di insediamento: **Prossimità al nodo (svincolo autostradale)**
Integrazione con la città/distanza: **Assente / 2 km**
Accessibilità: **SS41 e A21**
Superficie: **2,5 kmq - polo | 14 kmq - centro urbano**
Note: **Parco logistico recintato con gate d'accesso**



Figura 2 | Lettura dell'insediamento logistico di Castel S. Giovanni, 2012 e 2024.
Elaborazione di Giulia Galbiati e Letizia Veglioni.



SCHEDA INFORMATIVA DEL COMUNE DI CASTEL SAN GIOVANNI_13

Aggiornamento_2012 — Codice identificativo ambito: 13.02 e 13.06

Ambito		Polo Logistico e Piano Insediamenti Produttivi_ PPST	
Strumento urbanistico vigente		PRG approvato il 01/01/2001	
Produttivo		*attuato/in corso di attuazione*	1.507.646 mq
		nuova previsione	145.910 mq
Riferimenti / Fonti Aggiornamento_2012 PSC approvato_atto n.27 del 12/07/2012 Ambito 13.06 Variante al PRG ex art.8 DPR160/10 approvata il 01.03.12			

Aggiornamento_2017 — Codice identificativo ambito: 13.02 e 13.06

Ambito		Polo Logistico e Piano Insediamenti Produttivi_ PPST	
Strumento urbanistico vigente		PSC approvato_atto n.27 del 12/07/2012	
Produttivo		*attuato/in corso di attuazione*	1.849.511 mq
		nuova previsione	11.853 mq
Riferimenti / Fonti Aggiornamento_2017 PUA Ambito ANP02 di cui al Provv. della Provincia n.25 del 23/12/2014 Progetti DPR 160/2010 in Variante al PSC di cui ai Provv. della Provincia n 129 e n.130 del 19/12/2016			

Figura 3 | Estrazione scheda di Castel S. Giovanni. Fonte: PTAV Piacenza.

Comune di Monticelli D'Ongina

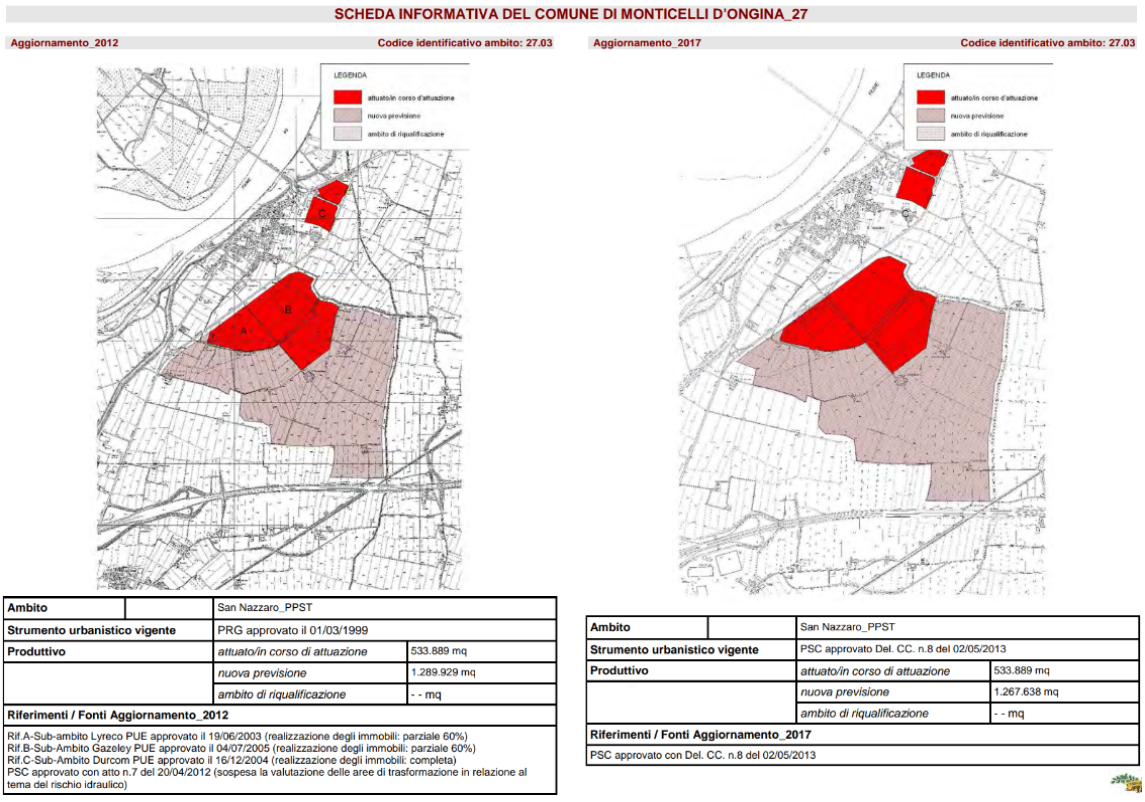
Il caso studio di Monticelli d'Ongina mette in evidenza un modello di localizzazione logistica che non si struttura su un aggancio diretto a un grande nodo autostradale, ma sulla specializzazione della viabilità ordinaria, affidando l'accessibilità alla rete provinciale. L'insediamento si configura come un "recinto" dove la permeabilità con le aree circostanti è assente, come l'integrazione al contesto urbano pur avendo una distanza di circa 800 m rispetto al centro urbano. Infatti la sua localizzazione non segna una particolare contiguità spaziale, che non si traduce, conseguentemente, in continuità funzionale e relazionale. La lettura diacronica 2012–2024 degli si del suolo documenta un incremento dell'impronta insediativa e il consolidamento delle superfici dedicate, per una dimensione

complessiva indicativa di circa 3,5 km^2, rafforzando una condizione di comparto monofunzionale che trasferisce carichi e impatti sulla rete viaria locale e sulle sue prestazioni.

Modalità di insediamento: **Specializzazione della viabilità ordinaria**
Integrazione con la città/distanza: **Assente / 800 m**
Accessibilità: **attraverso viabilità provinciale**
Superficie: **3,5 kmq**



Figura 4 | Lettura dell'insediamento logistico di Monticelli d'Ongina, 2012 e 2024. Elaborazione di Giulia Galbiati e Letizia Veglioni.



SCHEDA INFORMATIVA DEL COMUNE DI MONTICELLI D'ONGINA_27

Aggiornamento_2012 — Codice identificativo ambito: 27.03

Ambito	San Nazzaro_PPST	
Strumento urbanistico vigente	PRG approvato il 01/03/1999	
Produttivo	*attuato/in corso di attuazione*	533.889 mq
	nuova previsione	1.289.929 mq
	ambito di riqualificazione	- - mq
Riferimenti / Fonti Aggiornamento_2012		
Rif.A-Sub-ambito Lyreco PUE approvato il 19/06/2003 (realizzazione degli immobili: parziale 60%) Rif.B-Sub-Ambito Gazeley PUE approvato il 04/07/2005 (realizzazione degli immobili: parziale 60%) Rif.C-Sub-Ambito Durcom PUE approvato il 16/12/2004 (realizzazione degli immobili: completa) PSC approvato con atto n.7 del 20/04/2012 (sospesa la valutazione delle aree di trasformazione in relazione al tema del rischio idraulico)		

Aggiornamento_2017 — Codice identificativo ambito: 27.03

Ambito	San Nazzaro_PPST	
Strumento urbanistico vigente	PSC approvato Del. CC. n.8 del 02/05/2013	
Produttivo	*attuato/in corso di attuazione*	533.889 mq
	nuova previsione	1.267.638 mq
	ambito di riqualificazione	- - mq
Riferimenti / Fonti Aggiornamento_2017		
PSC approvato con Del. CC. n.8 del 02/05/2013		

Figura 5 | Estrazione scheda di Monticelli d'Ongina. Fonte: PTAV Piacenza.

Comune di Vigolzone

Il caso studio di Vigolzone restituisce un assetto logistico di scala ridotta e con localizzazione dispersa, caratterizzato da una sostanziale indifferenza rispetto alle reti primarie e da un inserimento nella matrice agricola. L'integrazione con il centro abitato risulta assente, con una distanza di circa 2,5 km, mentre l'accessibilità si attesta sulla viabilità provinciale, senza un aggancio diretto a nodi infrastrutturali di rango superiore. La lettura diacronica 2003–2024 degli usi del suolo conferma la stabilizzazione di un comparto produttivo recintato e morfologicamente autonomo, con una superficie complessiva di circa 0,2 km^2, coerente con un modello insediativo puntuale che, pur limitato nelle dimensioni, contribuisce alla frammentazione territoriale e al trasferimento dei carichi di accesso sulla rete ordinaria.

Modalità di insediamento: **Indifferenza alle reti**
Integrazione con la città/distanza: **Assente / 2,5 km**
Accessibilità: **attraverso strada provinciale**
Superficie: **0,2 kmq**



Figura 6 | Lettura dell'insediamento logistico di Vigolzone, 2012 e 2024.
Elaborazione di Giulia Galbiati e Letizia Veglioni

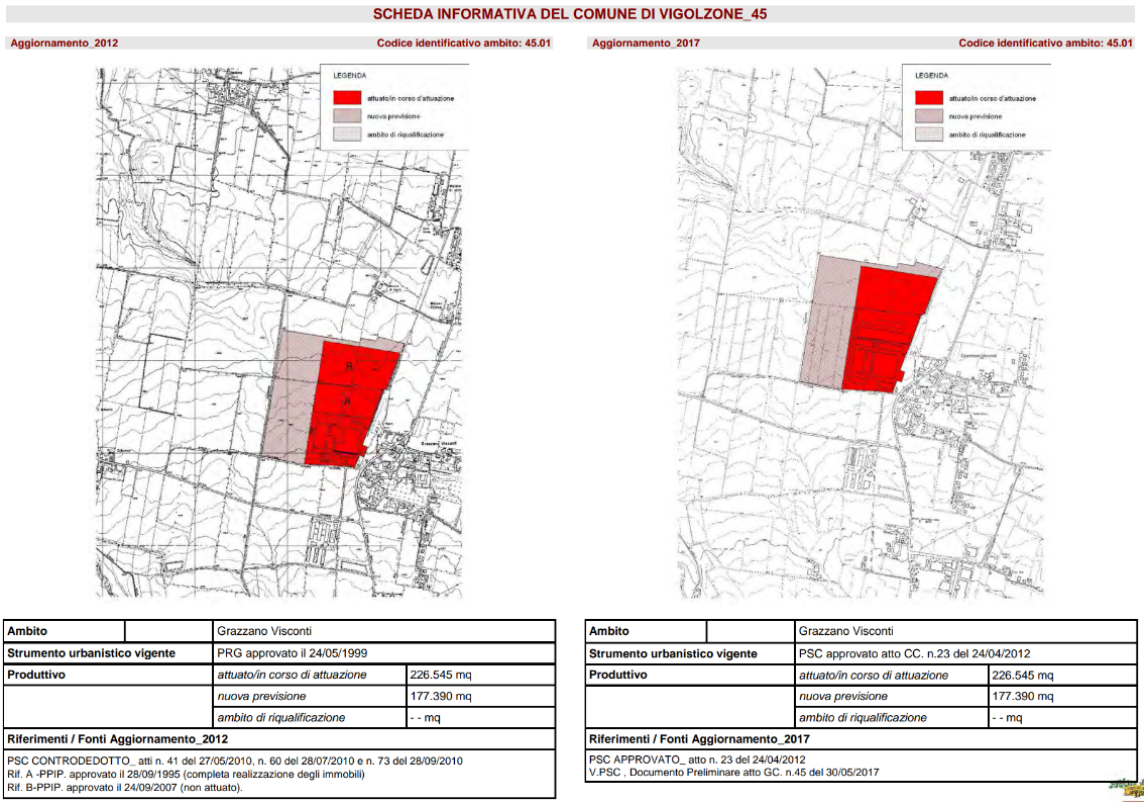


Figura 7 | Estrazione scheda di Vigolzone. Fonte: PTAV Piacenza.

Dal confronto tra Castel San Giovanni, Monticelli d'Ongina e Vigolzone si ricava un tratto comune piuttosto netto: i poli logistici funzionano come isole, ovvero rispondono alle esigenze del trasporto e dell'operatività, ma restano separati dalle infrastrutture e dai luoghi che sostengono la vita quotidiana. Castel San Giovanni rende questa condizione più evidente grazie alla connessione diretta con la rete primaria e alla scala dell'impianto. Monticelli e Vigolzone, pur muovendosi su gerarchie di accessibilità diverse e su dimensioni ridotte, ripropongono lo stesso principio di fondo. Il recinto, i varchi controllati e l'innesto selettivo sulla viabilità costruiscono un'organizzazione autonoma che fatica a diventare parte dei sistemi insediativi consolidati e del vivere quotidiano.
Questa autonomia ha conseguenze territoriali misurabili. La logistica consuma suolo e frammenta la matrice agricola, mentre i carichi di traffico si scaricano spesso su strade pensate per usi ordinari, con ricadute su congestione e sicurezza. Alla dimensione ambientale si affianca quella sociale, perché la prossimità non coincide con integrazione e produce margini duri, discontinuità, spazi di soglia poco qualificati, e assenza di dotazioni e servizi pubblici.
Sul piano di rete, la dispersione degli impianti diventa un moltiplicatore di inefficienze. In questi contesti la *publicness* finisce spesso in secondo piano e assume forme residuali, adattive, più che intenzionalmente progettate: si manifesta come ciò che resta tra recinti e infrastrutture, ad esempio una fascia verde non attrezzata, un margine di mitigazione, un vuoto di separazione. Sono spazi che

"funzionano" per contenere o filtrare impatti, ma raramente diventano dispositivi di accessibilità, continuità con gli insediamenti oppure luoghi per ospitare pratiche sociali.

Riflessioni a partire dal workshop: la proliferazione della logistica in assenza di pianificazione

La costruzione di uno scenario limite di espansione logistica diffusa nel nodo piacentino ha permesso di ragionare su uno scenario esplicitamente critico e provocatorio: non come esercizio previsivo, ma come messa in evidenza degli esiti spaziali prodotti dall'inerzia o dall'assenza di una pianificazione capace di agire nei tempi dello sviluppo. L'ipotesi di una progressiva disseminazione di piattaforme nelle aree periurbane e agricole restituisce l'immagine di un territorio governato per accumulazione di decisioni puntuali, in cui la crescita settoriale procede senza un disegno complessivo, generando frammentazione, consumo di suolo e una crescente separazione tra gli spazi della logistica e gli altri sistemi insediativi.

In un contesto in cui la logistica rappresenta uno dei principali driver economici locali, la mancata pianificazione non equivale a neutralità, ma produce effetti strutturali. L'assenza di una regia pubblica nei processi di espansione consente al mercato di definire localizzazioni, accessibilità e forme insediative secondo logiche esclusivamente funzionali, scaricando sul territorio costi ambientali, infrastrutturali e sociali che difficilmente possono essere ricomposti *ex post*. Quando la pianificazione interviene in ritardo, essa si limita a operare entro assetti già consolidati, trasformandosi da strumento di progetto a dispositivo di stabilizzazione di scelte già compiute, spesso incoerenti e difficilmente reversibili.

La pianificazione che arriva dopo non solo fatica a correggere gli effetti della crescita incontrollata, ma rinuncia implicitamente alla possibilità di orientare lo sviluppo logistico come componente strutturante del territorio. Ne derivano configurazioni caratterizzate da recinti monofunzionali, margini duri e reti di accesso selettive, che riducono drasticamente le condizioni di accessibilità, permeabilità e integrazione. In questi assetti, la *publicness* non viene progettata, ma appare residuale: emerge come spazio di risulta, come fascia di mitigazione o come vuoto interstiziale, privo di un ruolo urbano riconoscibile.

Al contrario, una pianificazione reattiva e intenzionale, capace di intervenire durante la fase di crescita e non a valle di essa, può trasformare lo sviluppo logistico in una leva di organizzazione territoriale. Governare per tempo significa assumere la *publicness* come criterio di valutazione e di progetto, orientando localizzazioni, accessi e margini in funzione non solo dell'efficienza dei flussi, ma anche della qualità spaziale e delle relazioni con i contesti abitati e agricoli. In questa prospettiva, la logistica non è più un corpo estraneo da contenere, ma un sistema da integrare all'interno di una struttura territoriale leggibile e coerente.

Lo scenario limite, infine, richiama con forza una dimensione rilevante nel dibattito pianificatorio: quella della temporalità. Gli insediamenti logistici occupano grandi superfici e producono trasformazioni di lunga durata, ma rispondono a

cicli economici tendenzialmente brevi e instabili. In un contesto segnato da transizioni rapide e incertezza permanente, pianificare significa anche evitare che l'assenza di visione nel presente generi impatti negativi nel futuro. Agire subito non è dunque solo una scelta di governo dell'espansione, ma una condizione necessaria per non consegnare al territorio un'eredità spaziale difficile da trasformare, adattare o riconvertire.



Figura 8 | Scenario limite come critica alla mancata pianificazione: rischi strutturali nei territori logistici. Elaborazione degli autori.

Conclusioni: logistica e *publicness*

La lettura condotta sul nodo piacentino mette in luce una tensione strutturale tra l'assetto insediativo della logistica e la tenuta della dimensione pubblica dei territori attraversati. Le traiettorie ricostruite – dal quadro concettuale sulle geografie operazionali, alla lettura di PTAV e PUG, fino ai tre casi di studio di Castel San Giovanni, Monticelli d'Ongina e Vigolzone – mostrano come i poli logistici tendano a funzionare come isole: dispositivi altamente efficienti rispetto ai flussi di lunga distanza, ma poco integrati con le reti minute, con i paesaggi agrari e con i tessuti dell'abitare. Lo scenario limite di ulteriore disseminazione degli impianti rende espliciti i rischi di questa impostazione: frammentazione crescente, consumo di suolo, carichi di traffico su viabilità ordinaria, margini duri e spazi di soglia che riducono accessibilità, permeabilità e qualità degli spazi collettivi.
In questo quadro, la proposta di una figura di rete logistica su scala provinciale –

che nell'articolo accompagniamo con una mappa di assetto strategico – va letta come controcampo operativo allo scenario limite.

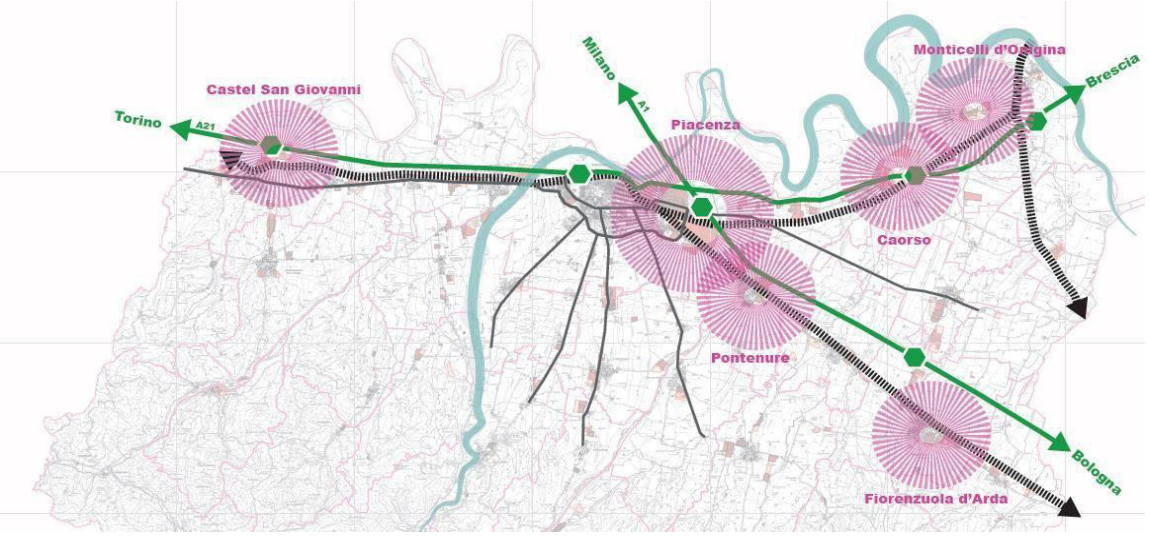


Figura 9 | Figura territoriale a rete. Elaborazione: Letizia Veglioni.

Non si tratta semplicemente di "spostare" o concentrare la logistica, ma di assumere il sistema dei poli come infrastruttura territoriale esplicita: pochi hub maggiormente attrezzati, connessi in modo selettivo alla rete stradale primaria e a quella ferroviaria, in grado di ridurre la pressione opportunistica sui margini urbani e sulla matrice agricola. La rete diventa, in questo senso, un dispositivo per riorganizzare non solo i flussi di merci, ma anche le condizioni di *publicness*: è nei nodi e lungo i corridoi che si possono progettare accessi sicuri, continuità ciclopedonali, fasce verdi filtranti, servizi a supporto dei lavoratori e relazioni più equilibrate con i contesti abitati.
Ripensare il ruolo del soggetto pubblico significa allora spostarsi da una postura di mitigazione rimediale, verso una capacità di previsione e orientamento delle scelte localizzative. Nel caso piacentino, PTAV e PUG iniziano a delineare questa transizione: introducono criteri di selettività, riconoscono il carattere cumulativo degli impatti, lavorano sui margini e sulle soglie. Ma la scala effettiva di azione della logistica richiede un salto ulteriore, che chiama in causa livelli sovralocali di governo e strumenti in grado di operare sul corridoio infrastrutturale e insediativo, non solo sul singolo lotto. Da questo punto di vista, la *publicness* può diventare un principio ordinatore delle politiche: non un requisito residuale da soddisfare a valle delle trasformazioni, ma un criterio di valutazione delle previsioni insediative, al pari dell'accessibilità infrastrutturale e della sostenibilità economica.
La pianificazione può orientare i processi di localizzazione verso una maggiore considerazione della dimensione pubblica nella misura in cui riesce a tradurre questo principio in regole e dispositivi operativi. Ciò significa, ad esempio, vincolare l'attivazione di nuovi poli a condizioni chiare su accessi e connessioni

multimodali, sulla qualità degli spazi aperti, sulla tutela e ricomposizione della matrice agricola; definire per i corridoi logistici statuti territoriali che esplicitino non solo che cosa non si possa fare, ma che cosa debba essere garantito in termini di accessibilità, continuità e riconoscibilità dei luoghi. In questo senso, la figura di rete proposta non è una semplice restituzione cartografica, ma un supporto argomentativo per negoziare con più forza, da parte del soggetto pubblico, la corretta integrazione della logistica nei territori.
Piacenza, in conclusione, si offre come laboratorio emblematico di queste tensioni: una città intermedia collocata nel cuore di una regione logistica in espansione, dove l'intreccio tra dispositivi insediativi della logistica e *publicness* dei territori "operazionali" rende evidente la posta in gioco della pianificazione contemporanea. Leggere la logistica come infrastruttura territoriale, e non solo come settore economico, consente di spostare il fuoco dalla gestione degli impatti degli sviluppi logistici alla costruzione di una regia di rete che assuma la dimensione pubblica – accessibilità, permeabilità, dotazioni, qualità degli spazi collettivi – come terreno centrale su cui valutare le trasformazioni future.

Attribuzioni

Il contenuto del presente contributo è stato condiviso dai cinque autori. Tuttavia, si riconoscono le seguenti attribuzioni: la redazione del §1 è di Giulia Galbiati, quella dei §2 e §6 è di Edmondo Pietrangeli, quella del §3 è di Elettra Barbieri, quella del §4 è di Giulia Galbiati e Letizia Veglioni e la redazione del §5 è di Pierpaolo Cicconi.

Riferimenti bibliografici

Adobati F., Paris, M. (2024), I "paesaggi operazionali" della logistica nella pianura bergamasca: geografie, esternalità e (prove di) governo degli effetti territoriali, in Zazzi Massimo e Campagna Michele (a cura di), *Metodi e strumenti innovativi nei processi di governo del territorio. Atti della XXV Conferenza Nazionale SIU "Transizioni, giustizia spaziale e progetto di territorio" (Cagliari, 15-16 giugno 2023)*, vol. 02, Roma–Milano, Planum Publisher e Società Italiana degli Urbanisti.

Aljohani K., Thompson R.G. (2016), "Impacts of logistics sprawl on the urban environment and logistics: taxonomy and review of literature", in *Journal of Transport Geography*, vol. 57, pp. 255-263. DOI:https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2016.08.009.

Andersson Å.E. (1985), "Creativity and regional development", in *Papers of the Regional Science Association*, vol. 56, n. 1, pp. 5-20. DOI:https://doi.org/10.1111/j.1435-5597.1985.tb00835.x.

Armondi S., Di Vita S., Galimberti B. (a cura di, 2024), *Geografie operazionali nel Nord Italia. Figurazioni e strategie spaziali*, FrancoAngeli, Milano – Roma.

Bagnasco A. (1977), *Tre Italie. La problematica territoriale dello sviluppo italiano*, Il Mulino, Bologna.

Bonfantini B., Paris M. (2024), "Geografie operazionali e proliferazione logistica in Emilia-Romagna nel quadro macroregionale", in Armondi S., Di Vita S., Galimberti B. (a cura di), *Geografie operazionali nel Nord Italia. Figurazioni e strategie spaziali*, FrancoAngeli, Milano – Roma, pp. 149-162.

Brenner N., Katsikis N. (2020), "Operational Landscapes: Hinterlands of the Capitalocene", in *Architectural Design*, vol. 90, n. 1, pp. 22-31.

Buzzacchi C., De Marco A., Governa F., Salone C. (2022), "Lo spostamento del triangolo: densità e trasformazioni economiche nella differenziazione spaziale del Nord Italia", in *L'Industria*, vol. 43, n. 1, pp. 37-79. DOI:10.1430/103956.

Cidell Julie L. (2011), "Distribution Centers among the Rooftops: The Global Logistics Network Meets the Suburban Spatial Imaginary", in *International Journal of Urban and Regional Research*, 35(4), pp. 832-851. DOI: https://doi.org/10.1111/j.1468-2427.2010.00973.x.

Comune di Piacenza (2025), Piano Urbano Generale. Schede di indirizzo strategico per le parti di città (S.4), disponibile al link https://www.comune.piacenza.it/it/page/pug-proposta-di-piano (ultimo accesso 21/01/26)

Conti S., Salone C. (2011), "Il Nord senza bussola: dinamiche spaziali e strategie territoriali a centocinquant'anni dall'Unità", in *Semestrale di Studi e Ricerche di Geografia*, 2, pp. 49-71.

Dablanc L. (2014), "Logistics sprawl and urban freight planning issues in a major gateway city: the case of Los Angeles", in Gonzalez-Feliu J., Semet F., Routhier J.-L. (a cura di), *Sustainable Urban Logistics: Concepts, Methods and Information Systems*, Springer, Berlin – Heidelberg, pp. 49-69.

Dablanc L., Rakotonarivo D. (2010), "The impacts of logistics sprawl: How does the location of parcel transport terminals affect the energy efficiency of goods' movements in Paris and what can we do about it?", in *Procedia – Social and Behavioral Sciences*, 2(3), pp. 6087-6096. DOI:https://doi.org/10.1016/j.sbspro.2010.04.021.

Dallari F., Curi S. (a cura di, 2020), *Regional Logistic Performance. La Regione Logistica Milanese e l'Europa a confronto*, Camera di Commercio di Milano Monza Brianza Lodi, Milano.

Gazzola E. (a cura di, 2022), *Città della logistica*. Piacenza territorio lavoro, Scritture, Piacenza.

Hesse M., Rodrigue J.-P. (2004), "The transport geography of logistics and freight distribution", in *Journal of Transport Geography*, vol. 12, n. 3, pp. 171-184. DOI:https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2003.12.004.

O'Riain S. (2009), *The Politics of High-Tech Growth. Developmental Network States in the Global Economy*, Cambridge University Press, Cambridge.

Provincia di Piacenza (2017), Piano Territoriale di Area Vasta. Quadro conoscitivo. Sistema funzionale: insediamenti e dotazioni di rilievo provinciale. Aree produttive e logistiche di rilievo sovracomunale. Allegato 1.1 - Ricognizione e analisi degli ambiti specializzati per attività produttive – aggiornamento 2017. Schede comunali, disponibile al link https://ptavpiacenza.it/ (ultimo accesso: 11/02/26)

Ramondetti L., Salone C., Silvestro E., Valz Gris A. (2024), "Attori e spazi della logistica contemporanea: alcune considerazioni sulle piattaforme di Rivalta Scrivia e Piacenza e sul Porto di Trieste", in Armondi S., Di Vita S., Galimberti B. (a cura di), *Geografie operazionali nel Nord Italia. Figurazioni e strategie spaziali*, FrancoAngeli, Milano – Roma, pp. 138-148.

Scott A.J. (2001), *Global City-Regions. Trends, Theory, Policy*, Oxford University Press, Oxford.
Sheller M. (2018), *Mobility Justice. The Politics of Movement in an Age of Extremes*, Verso, London – New York.
Varna G., Tiesdell S. (2010), "Assessing the publicness of public space: the star model of publicness", in *Journal of Urban Design*, vol. 15, n. 4, pp. 575-598. DOI:https://doi.org/10.1080/13574809.2010.502350.

07

GIOVANNI LANZA, GLORIA PESSINA

Le piattaforme logistiche tra nodi globali e spazi della mobilità quotidiana: accessibilità, servizi e salute

Introduzione

Le condizioni di accessibilità delle piattaforme logistiche e le loro connessioni con i centri urbani pongono sfide significative per la pianificazione urbanistica e dei trasporti, nonché in termini di giustizia spaziale. Se osservate a scala territoriale, le aree dedicate alla logistica si configurano come nodi ben connessi alle principali reti nazionali e internazionali di movimentazione delle merci. A livello locale, tuttavia, è comune che le piattaforme risultino scarsamente collegate ai centri urbani più prossimi, alle reti di trasporto pubblico, ai servizi collettivi.
In quanto spazi del lavoro e della produzione, le piattaforme logistiche sono, infatti, progettate per massimizzare l'efficienza delle attività di trasporto e stoccaggio delle merci, e danno frequentemente origine a luoghi poco attrezzati, poco accessibili e poco qualificati per le numerose persone che vi lavorano, in particolare per chi non può spostarsi in auto.
Se letti attraverso le lenti della mobility, transport and environmental justice, questi spazi e i modi in cui sono vissuti quotidianamente sollecitano una riflessione critica sugli squilibri legati alla mobilità, alle condizioni ambientali e alla salute. Sono situazioni che richiedono politiche e azioni dedicate, volte a migliorare le condizioni di accesso ai luoghi del lavoro e ai servizi presenti nei poli logistici per tutte le persone che ci lavorano. Diventa quindi centrale promuovere forme di mobilità più inclusive e sostenibili, nonché sviluppare nuove forme di ricucitura spaziale e infrastrutturale tra le città e le piattaforme, con l'obiettivo di garantire ambienti di lavoro più salubri e accessibili.
Nella consapevolezza che la logistica rappresenta, per molti contesti territoriali, un settore in costante espansione, il capitolo propone una lettura del processo di territorializzazione di questo settore economico a partire dalla centralità della mobilità delle merci e dall'impatto che questa ha sulla mobilità delle persone, adottando un approccio multiscalare. Interpretando la mobilità come un sistema complesso di pratiche socio-spaziali, si mettono in evidenza i profondi cambiamenti che lo sviluppo della logistica, spesso caratterizzato da dinamiche di dispersione territoriale, sta producendo sulle condizioni di accessibilità ai nuovi luoghi della produzione e del lavoro, nonché sulla dialettica tra città e hinterland. Tali trasformazioni contribuiscono, in ultima analisi, a una riconfigurazione del concetto di publicness, che deve essere ripensato alla luce di questi nuovi assetti socio-spaziali. Ciò implica porre nuovamente al centro alcuni principi fondamentali della pianificazione urbanistica, tra cui la promozione dell'accesso equo a beni e servizi, la ricucitura infrastrutturale tra insediamenti frammentati, e una

maggiore attenzione all'esperienza quotidiana di cittadini e lavoratori.
Il caso del polo logistico di Piacenza Le Mose, oggetto di studio nell'ambito del workshop YoungerSIU del 2025, consente di osservare, a scala locale, la materializzazione di dinamiche globali, offrendo al contempo un terreno di sperimentazione per l'elaborazione di scenari futuri. In questa prospettiva, i poli logistici possono essere ripensati non solo come infrastrutture funzionali alla circolazione delle merci, ma anche come spazi della vita quotidiana, nei quali integrare esigenze produttive, qualità ambientale e diritti di accesso.
I temi introdotti in questo capitolo saranno oggetto di una più precisa contestualizzazione nei contributi seguenti.

Le piattaforme logistiche come nodi delle reti globali di mobilità
Secondo autori attivi nel campo degli studi urbani critici e della geografia politico-economica, le piattaforme logistiche possono essere osservate a più scale ed essere considerate parte dei cosiddetti paesaggi operazionali (Brenner, 2014). Più nello specifico, nella maggior parte dei casi tali strutture funzionali allo stoccaggio e alla circolazione delle merci sarebbero localizzate in quegli spazi, definiti "hinterland del Capitalocene" da Brenner e Katsikis (2020), che ospitano anche impianti dedicati alla produzione di energia, datacenter e altre attività spesso indesiderate in aree centrali e dai forti impatti ambientali. Gli spazi della logistica sono al centro di "processi di de-territorializzazione e ri-territorializzazione che caratterizzano le dinamiche contemporanee" (Armondi, 2025, p. 13) e, come altri hinterland del Capitalocene, non costituiscono episodi isolati, ma sono piuttosto "componenti fondamentali del metabolismo urbano globale, costitutivamente in relazione agli spazi centrali attraverso flussi di risorse, manodopera, dati e merci" (ibidem).
Per questo motivo, un approccio socio-metabolico all'urbanizzazione consente di mettere a fuoco le modalità attraverso le quali il rapporto tra aree centrali e aree periferiche, ma anche aree intermedie come nel caso italiano (Lanzani, 2024), si fondi su relazioni diseguali. Mentre le aree centrali beneficiano dei "metabolic inputs" attraverso risorse estratte in larga parte da aree periferiche e in transito per aree intermedie, queste ultime diventano fondamentali per la messa in circolazione delle merci tramite reti logistiche di supporto alla mobilità di beni e persone.
Secondo Raimbault (2019), i pattern di sviluppo spaziale della logistica in Europa e Nord America hanno conosciuto due fasi principali. Tra gli anni '70 e i primi anni '90 del XX secolo, le aree urbane e periurbane hanno visto un adattamento degli spazi dell'industria manifatturiera in declino per ospitare attività di stoccaggio e spedizione. Questo processo di sostituzione ha segnato la prima fase dello sviluppo logistico. In una seconda fase, le logiche insediative hanno subito una trasformazione più profonda. Le piattaforme si sono localizzate in aree più remote, dando origine al fenomeno del cosiddetto "logistics sprawl". Questo cambiamento è legato all'emergere di un mercato immobiliare globale dedicato alla logistica (Raimbault, 2016), in cui compagnie specializzate acquistano

terreni e costruiscono piattaforme, privilegiando la trasformazione di aree agricole a basso valore economico, scarsamente accessibili se non dalle principali infrastrutture stradali. Queste scelte localizzative consentono agli operatori di minimizzare i costi di investimento e massimizzare l'efficienza interna delle piattaforme, progettando spazi e servizi in funzione della ricezione, dello stoccaggio e della spedizione delle merci.

Osservando le piattaforme da una prospettiva attenta alla mobilità e ai trasporti, questi insediamenti possono essere interpretati, secondo la dialettica mobility/moorings (Hannam, Sheller, Urry, 2006), come ancoraggi fondamentali delle reti di mobilità delle merci su scala planetaria. Si tratta di infrastrutture fisse in cui i flussi di movimento si arrestano momentaneamente per consentire un ri-assemblaggio dei beni e la loro successiva rimessa in circolo; queste sono essenziali al funzionamento complessivo delle reti di trasporto globale e, in senso più ampio, del sistema economico su cui si fonda la società contemporanea.

Configurandosi come snodi essenziali di reti di produzione e consumo di scala globale, in continua evoluzione e ampliamento, i luoghi dell'hinterland non sono più "ancorati" a una città o a una regione metropolitana di riferimento, ma sono parte di sistemi interdipendenti più complessi e articolati che costituiscono, nel loro insieme, veri e propri spazi logistici intercontinentali. Da una prospettiva di environmental justice (Bullard, 1990), tali spazi, tuttavia, assumono la maggior parte dei costi sociali e ambientali della produzione, del trasporto e dello smaltimento dei rifiuti che ne derivano (Cidell, Acosta-Cordova, 2024; Keil, 2020).

La convergenza spaziale dei flussi e il loro rallentamento all'interno delle piattaforme logistiche ne fanno luoghi privilegiati per osservare concretamente alcuni possibili impatti materiali e sociali di questi sistemi, nonché le criticità che generano nei territori in cui si situano e per le persone che vi lavorano. In un'ottica di mobility justice (Sheller, 2018), è quindi rilevante interrogarsi su come e dove le persone lavorano per mantenere in moto le merci (Bottalico, 2025; Cuppini, Peano, 2019), riconoscendo i lavoratori della logistica e gli spazi del loro lavoro come parte integrante della dimensione etica della mobilità globale.

Inoltre, dall'osservazione ravvicinata delle piattaforme logistiche emerge il ruolo determinante dell'iniziativa privata nello sviluppo e nella gestione di questi luoghi, in particolare nella fase attuale. Tale predominanza dell'attore privato comporta due conseguenze principali, su cui il presente contributo e i successivi inclusi in questa sezione intendono interrogarsi. Da un lato, limita la capacità di gatekeeping delle autorità pubbliche sulle scelte localizzative e gestionali degli insediamenti, specie in assenza di quadri pianificatori in grado di regolare questo fenomeno. Ciò crea i presupposti per uno sviluppo disordinato, ambientalmente insostenibile e non orientato alla produzione di valore pubblico (publicness). Dall'altro, e di conseguenza, riduce gli spazi di negoziazione e ascolto delle istanze e dei bisogni dei lavoratori, dando forma a luoghi ostili, scarsamente accessibili, disconnessi e segregati.

Leggere le piattaforme logistiche come spazi della mobilità quotidiana

In questo contributo intendiamo concentrarci sugli effetti socio-spaziali dei processi di logistic sprawl, con particolare attenzione agli impatti locali generati da dinamiche globali di mobilità delle merci. Tale prospettiva è in continuità con quanto affermato da Cowen (2019 in Cuppini e Peano), secondo cui "se una lente logistica enfatizza il flusso, il movimento, la circolazione e la connettività spaziale, c'è il rischio di spingere ai margini della nostra immaginazione politica le lotte che si determinano all'interno della specificità dei luoghi, che si strutturano attorno alle "materialità" fisse e non in movimento".

Dall'osservazione ravvicinata dei poli logistici emergono alcune questioni cruciali per la pianificazione urbanistica e dei trasporti.

Una prima questione riguarda la relazione tra i poli logistici e i contesti urbani circostanti in una prospettiva spaziale e infrastrutturale, focalizzando l'attenzione sulle forme di connessione e separazione tra piattaforma e città. Il recente sviluppo della logistica secondo logiche di dispersione territoriale è sintomo del superamento di un rapporto funzionale diretto tra area produttiva e realtà urbana di riferimento.

Le piattaforme contemporanee non si radicano più nella città: esse cercano piuttosto l'aggancio alle infrastrutture — autostradali, ferroviarie e intermodali — che garantiscono accesso alle reti globali di scambio. Ciò orienta la loro localizzazione territoriale secondo logiche di efficientamento trasportistico parametrate su scale territoriali vaste, perlopiù indifferenti alle caratteristiche dei contesti locali, producendo una progressiva degradazione delle connessioni materiali, sociali ed ecologiche con il (e all'interno del) territorio che le ospita.

Considerando gli esiti del logistic sprawl come in larga parte irreversibili, almeno nel medio periodo, appare necessario interrogarsi su quali forme di ricucitura urbana ed ecosistemica implementare per ridurre la disconnessione delle piattaforme nei territori delle metropoli contemporanee. Dal punto di vista della mobilità, questa attenzione richiede di riconsiderare e potenziare il ruolo delle reti e dei servizi di trasporto destinate alle persone — e non solo delle merci — con particolare attenzione ai bisogni di chi raggiunge quotidianamente questi insediamenti. In quest'ottica, affermare la publicness degli spazi della logistica significa rendere queste enclave, impermeabili e isolate, parte integrante della città.



Figura 1 | In attesa del bus. Foto degli autori.

Quest'ultimo punto rimanda a una seconda questione cruciale, che riguarda l'accessibilità delle piattaforme della logistica. In linea con una letteratura consolidata, intendiamo l'accessibilità come la possibilità, per un individuo, di partecipare ad attività distribuite nello spazio. Tale possibilità non è unicamente influenzata dalla disponibilità di reti e servizi di trasporto, ma anche dall'organizzazione spaziale e funzionale degli insediamenti e dalle capacità e abilità di ogni persona di utilizzare le risorse a disposizione per raggiungere determinati stati desiderati (functionings, secondo la teoria del capability approach di Sen, 1992; Geurs & van Wee, 2004).
Se l'accessibilità è da considerare come un presupposto alla partecipazione e all'inclusione sociale (Lucas, 2012; Martens, 2017), è altrettanto evidente che le possibilità di accedere, dipendendo contemporaneamente da fattori individuali e di contesto, non saranno necessariamente uguali per tutte le persone.
Il caso delle piattaforme logistiche esemplifica queste disuguaglianze: si tratta di luoghi che offrono opportunità occupazionali, ma che risultano inaccessibili in assenza di specifici prerequisiti, primo fra tutti il possesso dell'auto per muoversi in territori

dispersi e scarsamente serviti dal trasporto pubblico. Tale condizione richiede l'attivazione di specifiche abilità (guidare l'auto, costruire reti di supporto per ottenere passaggi) e la disponibilità di risorse economiche e temporali. Inoltre, è importante notare che la relazione casa-lavoro rappresenta solo una delle dimensioni rilevanti. Come ampiamente argomentato dagli studi sulle mobilità di cura e di genere (Jirón et al., 2020, Ravensberger & Schwanen, 2023), nella vita quotidiana ogni persona accede (o desidera accedere) a più attività utili a soddisfare diversi bisogni, siano essi propri o delle persone che da essa dipendono. Ciò è all'origine di pratiche di mobilità complesse, articolate nello spazio e nel tempo, adeguatamente agibili in modo efficace e sicuro solo disponendo di ampie risorse e capacità. In contesti isolati e privi di servizi — come spesso accade per le piattaforme logistiche — le risorse individuali possono risultare insufficienti a sostenere tali pratiche, generando diseguaglianze di accessibilità e forme di esclusione spaziale.
In quest'ottica, affermare la publicness degli spazi della logistica significa comprendere se e in che misura questi insediamenti risultino realmente accessibili e favoriscano l'accessibilità ad altri servizi e opportunità non strettamente connesse al lavoro.



Figura 2 | Verso la piattaforma. Foto degli autori.

Infine, un ultimo punto di attenzione, non meno importante, riguarda la configurazione spaziale dei poli logistici, non solo considerando la relazione con ciò che si trova all'esterno dell'enclave, ma anche analizzandone la struttura interna. Gran parte della letteratura di settore tratta dell'organizzazione funzionale delle piattaforme, assumendo il problema compositivo in chiave economico-ingegneristica, secondo standard che massimizzano l'efficienza dei processi dal punto di

vista della gestione delle merci, e che considerano l'azione e la presenza umana come due delle tante variabili in gioco. Ne derivano spazi aperti e costruiti concepiti per le merci più che per le persone: magazzini ad alta automazione, ampie aree di manovra, e frammenti residuali privi di qualità ambientale o sociale. Eppure, se osservati dalla prospettiva di chi vi lavora, questi luoghi possono assumere significati diversi: farsi supporto (o diventare barriera, a seconda del loro disegno) nell'esperienza di mobilità delle persone; rendersi spazi di incontro, di attività informali, di lotta e protesta; farsi teatro di conflitto e tensione, quando i flussi delle merci si intrecciano con quelli delle persone in spazi disegnati per velocizzare i primi, dimenticando i secondi.
Pur in presenza di una dinamica che vede una progressiva privatizzazione degli spazi della logistica in cluster chiusi e impermeabili, è importante prestare attenzione alla configurazione morfologica e funzionale delle piattaforme, riconoscendovi potenziali luoghi di relazione, sicurezza e qualità. In quest'ottica, affermare la publicness della logistica significa riconoscere il valore collettivo degli spazi e infrastrutture presenti all'interno degli insediamenti, promuovendone una progettazione capace di includere le esigenze delle persone, e non soltanto l'efficienza del flusso delle merci.



Figura 3 | Oggi pranziamo fuori? Foto degli autori.

Uno sguardo ravvicinato sul polo logistico di Piacenza: introduzione alle proposte in dialogo con gli strumenti di piano vigenti
Il caso del Polo logistico di Piacenza ha offerto la possibilità ai partecipanti del workshop di osservare, rappresentare e ripensare in chiave analitico-progettuale l'impatto territoriale del settore della logistica, la materialità dei suoi spazi e le implicazioni della preponderanza degli attori privati nello sviluppo e nella gestio-

ne delle piattaforme. A partire dall'attività di esplorazione e analisi del polo Le Mose, i partecipanti hanno messo a fuoco le tre questioni di importanza cruciale per la pianificazione urbanistica e dei trasporti cui si è fatto riferimento nella sezione precedente: la relazione tra il polo e il contesto circostante, l'accessibilità delle piattaforme e la loro configurazione spaziale interna.
Tali temi non sono estranei agli attuali strumenti di pianificazione:
tra gli obiettivi previsti dal PUMS, sostanzialmente confermati nel PUG in via di redazione, figurano infatti "misure [...] capaci di prendere in considerazione le relazioni tra la città e il suo intorno" (ob. 1), "integrazione tra politiche di mobilità, territoriali e ambientali" (ob. 3), "shift modale verso modi di trasporto a minor impatto ambientale e sociale" (ob. 4). Tali obiettivi si intendono raggiungibili attraverso interventi che riguardano, in particolare, la regolazione e gestione dello spazio pubblico, il miglioramento del sistema della ciclabilità e della mobilità pubblica, nonché il ripensamento della logistica e della city logistics. Quest'ultimo punto, potenzialmente rilevante ai fini di prefigurare una ricucitura tra la città e il polo logistico, mostra tuttavia che il problema viene ancora posto in termini di efficientamento dei flussi e "mitigazione degli impatti determinati dalla vocazione logistica di Piacenza" (ob. 10). A questo scopo, il piano prevede di concentrare i percorsi in corrispondenza degli itinerari lungo l'autostrada e la tangenziale, di regolamentare l'accesso al centro storico dei veicoli per il trasporto merci e di predisporre un centro consolidamento merci in prossimità della parte centrale della città. Al contempo, è da accogliere con favore la previsione del PUMS di rafforzare le connessioni ciclabili tra Le Mose e la città, inquadrando una serie di interventi di messa in sicurezza e completamento dei percorsi ciclopedonali in una strategia volta a migliorare le connessioni per la mobilità dolce alla scala urbana.
Tuttavia, la natura settoriale del PUMS limita la capacità del piano di affrontare in modo sistemico le implicazioni spaziali e territoriali della logistica. Sarà pertanto necessario che il PUG, in coerenza con gli indirizzi del PUMS, sviluppi strategie capaci di riconoscere la dimensione multidimensionale della mobilità e di integrare la questione logistica all'interno di una visione più ampia di trasformazione urbana.
In questo quadro, i partecipanti al workshop hanno messo a fuoco la necessità di concentrarsi su alcune questioni centrali quali la redistribuzione del valore tra "città logistica" e "città consolidata", volta a consolidare le infrastrutture di cittadinanza esistenti e a crearne di nuove; il potenziamento dell'accessibilità pubblica, immaginando un nuovo hub multimodale a servizio del polo; la tessitura di trame verdi che attraversino il polo e lo riconnettano all'ecologia più ampia del territorio. Gli scenari elaborati dagli studenti costituiscono, in questo senso, un utile riferimento per integrare gli strumenti esistenti, orientando le politiche verso un riconoscimento delle piattaforme logistiche non solo come nodi della mobilità globale, ma anche come luoghi della mobilità quotidiana.

Riferimenti bibliografici

Armondi, S. (2025) *Geografie delle crisi. Dati, logistica e urbanizzazione del mondo*. Milano-Udine: Mimesis.

Bottalico, A. (2025) *La logistica in Italia. Merci, lavoro e conflitti.* Roma: Carocci.

Brenner, N. (ed.) (2014) *Implosions/explosions: towards a study of planetary urbanisation*. Jovis, Berlin.

Brenner, N., Katsikis, N.(2020), Operational Landscapes: Hinterlands of the Capitalocene. *Architectural Design, Special Issue: The Landscapist: Redefining Landscape Relations*, 90/1: 22-31.

Bullard, R.D. (1990), *Dumping in Dixie: Race, Class, and Environmental Quality*. Boulder, CO: Westview Press.

Cidell, J. Acosta-Cordova, J. (2024) Freight mobility justice: pollution, places, and people along North American logistics chains. In Cidell, J. (ed.), *A research agenda for transport equity and mobility justice*. Cheltenham: Edward Elgar Publishing, pp. 133-144.

Cuppini, N., Peano, I. (a cura di) (2019) *Un mondo logistico: sguardi critici su lavoro, migrazioni, politica e globalizzazione*. Milano: Ledizioni.

Geurs, K. T., & van Wee, B. (2004) Accessibility evaluation of land-use and transport strategies: Review and research directions. *Journal of Transport Geography*, 12(2), 127–140. https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2003.10.005

Keil, R. (2020) An Urban Political Ecology for a World of Cities. *Urban Studies*, 57(11), 2357-2370.

Hannam, K., Sheller, M., Urry, J. (2006) Editorial: Mobilities, immobilities and moorings. Mobilities, 1(1), 1–22. https://doi.org/10.1080/17450100500489189

Jirón P., Carrasco J-A., Rebolledo M.(2020). Observing gendered interdependent mobility barriers using an ethnographic and time use approach. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*_ 140: 204–214.

Lanzani, A. (a cura di) (2024) *Italia di Mezzo. Prospettive per la provincia in transizione*. Roma: Donzelli.

Lucas, K. (2012) Transport and social exclusion: where are we now?, *Transport Policy*, 20: 105-11.

Martens, K. (2017) *Transport Justice. Designing fair transportation systems*. Abingdon: Routledge.

Raimbault, N. (2016). Ancrer le capital dans les flux logistiques : la financiarisation de l'immobilier logistique. *Revue D'Économie Régionale & Urbaine*, Février(1), 131–154. https://doi.org/10.3917/reru.161.0131

Raimbault, N. (2019) Multiplication of logistics parks and invisibilisation of blue-collar workplaces in post-industrial metropolises. *Lo Squaderno*, 2019, March (51), pp.65-69. ffhal-02157182f

Ravensbergen, L., Schwanen, T. (2023). Care-driven informality: The case of community transport. *Geogr J*. 2023;00:1–12

Sen, A.K., (1992) *Inequality Reexamined*. Oxford: Clarendon

Sheller, M (2018) *Mobility Justice: The Politics of Movement in an Age of Extremes*. London: Verso Books.

08

SILVIA MARCHESINI , CATERINA RONDINA

Le piattaforme logistiche come spazi della mobilità quotidiana. Una lettura a partire dal polo logistico di Piacenza.

Le forme della logistica: la piattaforma e la città

Negli ultimi anni la città ha progressivamente spostato i propri confini oltre i margini storici (Brenner & Schmid, 2015; Indovina, 1990), sotto la spinta congiunta della smaterializzazione delle relazioni sociali e della globalizzazione dei commerci (Castells, 2010; Sassen, 2001). La possibilità di intrattenere relazioni e transazioni su scala globale ridefinisce le logiche di organizzazione degli spazi: da un lato, l'ambiente domestico perde centralità come luogo della socialità, che si sposta almeno in parte nella rete digitale (Castells, 2010); dall'altro, la capacità di accedere a mercati estesi incentiva l'infrastrutturazione e la costruzione di linee e di spazi pensati sempre meno per produrre e sempre più per muovere le merci (McKinnon, 2009; Silvestro, 2024). Pur proiettata oltre sé stessa, la città resta però un fatto territoriale: continua a essere il luogo umano per eccellenza, in cui vita sociale e politica trovano radicamento nei conflitti e nel rapporto materiale con il suolo e il paesaggio (Lefebvre, 1968; Harvey, 2012).

In questa dialettica tra locale e globale, la rete infrastrutturale e logistica assume un ruolo crescente nella pianificazione e nel disegno urbano. L'aumento della domanda di servizi logistici amplifica l'impatto di questo settore sulla città: la logistica non è solo trasporto e connessioni, ma un sistema integrato di relazioni che richiede energia, superfici per lo stoccaggio e spazi per il movimento delle merci (McKinnon, 2009). Ciò implica, innanzitutto, la disponibilità di grandi porzioni di territorio, la cui localizzazione è di norma guidata da tre criteri principali: la vicinanza alle infrastrutture esistenti (caselli autostradali, porti, interporti...) e alle aree residenziali degli addetti; la facilità di movimentazione delle merci; la possibilità di eventuali lavorazioni lungo la filiera (Bonfantini et al., 2022). Questa domanda di spazio non si traduce solo nell'individuazione di comparti dedicati allo stoccaggio e alla movimentazione, ma orienta anche lo sviluppo delle aree circostanti: spesso sono proprio gli hub logistici a innescare nuovi interventi infrastrutturali e urbanistici, in un rapporto di causa-effetto che lega esigenze delle merci e trasformazione degli insediamenti.

Tuttavia, l'attenzione rivolta all'efficienza del trasporto merci raramente si traduce in un'analoga cura per i territori e per le persone che vi lavorano. Più in generale, nelle trasformazioni urbane contemporanee, il baricentro degli interessi tende a spostarsi dall'ente pubblico (comunale o sovralocale) verso attori imprenditoriali che vedono nell'urbanizzazione e nella rendita fondiaria un dispositivo

per estrarre valore dalla città (Harvey, 2012). La logistica rende questi processi particolarmente evidenti, perché li concentra in interventi rapidi e scalari, legati a grandi multinazionali e a infrastrutture di connessione, con ricadute immediate su uso del suolo, accessibilità e condizioni di lavoro. Gli addetti al settore logistico sono in larga parte lavoratori con basso livello di scolarizzazione, impiegati in mansioni poco qualificate e scarsamente retribuite; se da un lato la logistica è uno dei comparti che richiede più manodopera, dall'altro concentra condizioni di lavoro spesso problematiche, caratterizzate da turni rigidi, scarsa tutela e limitata possibilità di incidere sulle scelte localizzative e organizzative[1].

Il settore logistico tende quindi ad adottare una vera e propria filosofia estrattiva nei confronti della città e dei territori in cui opera. Questa attitudine si manifesta anche nella dimensione della mobilità: le piattaforme sono nodi che concentrano e regolano flussi di merci, mezzi e lavoratori, producendo specifiche condizioni di accessibilità, tempi e rischi che ricadono sulla vita e sulla mobilità quotidiana dei contesti locali. Riprendendo infatti il concetto di estrattivismo come modello di occupazione territoriale (Svampa, 2019), volto allo sfruttamento delle risorse, è possibile declinarlo in relazione a un comparto che utilizza intensivamente risorse territoriali (posizionamento geografico e conformazione del territorio), infrastrutturali (prossimità a nodi e corridoi di trasporto), ambientali (consumo di suolo, emissioni, inquinamento atmosferico) e sociali (disponibilità di manodopera a basso costo, spesso poco consapevole dei propri diritti), senza restituire un corrispondente valore aggiunto ai contesti locali (Giunta, 2024). La piattaforma logistica emerge così come dispositivo che organizza e sfrutta spazio, lavoro e ambiente a scala vasta, incidendo sui regimi di mobilità quotidiana (turnazioni, pendolarismi, traffico pesante) e lasciando sul territorio soprattutto esternalità negative e un debole radicamento in termini di servizi, *welfare* e qualità degli spazi di vita e di lavoro.
Il caso studio del *Workshop Younger SIU*, la piattaforma logistica Le Mose, a est di Piacenza, ha offerto una lettura concreta di queste dinamiche, nel modo in cui organizzazione dello spazio, condizioni di lavoro, impatti ambientali e modalità di mobilità quotidiana si intrecciano nella quotidianità.

Un'isola nella città: la piattaforma logistica Le Mose
Piacenza occupa una posizione strategica nella geografia infrastrutturale della pianura padana: è un nodo tra A1 e A21, servita da più strade statali e da uno snodo ferroviario che la connette rapidamente a Milano, Bologna, Verona e ai porti liguri. In questo quadro la logistica è diventata uno degli assi portanti dell'economia locale, fino a strutturarsi nel grande polo di Le Mose, localizzato a est della città, in corrispondenza del casello di Piacenza Sud e raccordato alla linea ferro-

1 Su scala nazionale, le statistiche Istat mostrano che nell'aggregato "commercio all'ingrosso e al dettaglio, trasporti e magazzinaggio, attività di alloggio e ristorazione" si concentra una quota elevata di lavoratori con titolo di studio medio-basso, impiegati soprattutto in mansioni esecutive. https://www.istat.it/storage/ASI/2023/capitoli/C08.pdf Lo stesso comparto presenta anche una delle incidenze più alte di economia sommersa e lavoro irregolare (oltre il 30% del valore aggiunto, di cui circa 18 punti imputabili al lavoro irregolare nel 2022), segnalando una forte area di sotto-tutela Report-Economia-non-osservata_2022-1.pdf .

viaria per Cremona.
La piattaforma logistica Le Mose si presenta come una vasta piastra operativa, in cui capannoni, piazzali di manovra, parcheggi e fasci di binari disegnano un paesaggio fortemente specializzato. La relazione con la città storica è filtrata da una sequenza di infrastrutture – tangenziale, rampe autostradali, grandi assi di accesso al quartiere fieristico e alle aree commerciali – che collocano il polo in una posizione liminale, al margine orientale del tessuto urbano e in continuità con la campagna. Ne deriva una condizione di insularità sia fisica sia simbolica: fisica, perché l'anello di strade veloci rende complesso l'accesso a piedi o in bicicletta e spinge a utilizzare l'auto privata per raggiungere i magazzini; simbolica, perché Le Mose resta ai margini dell'immaginario urbano, mentre le narrazioni ufficiali su Piacenza continuano a concentrarsi sulla città d'arte e sui paesaggi fluviali del Po e della Trebbia (Fig. 1).
La crescita del polo logistico si inserisce in un quadro di intensa trasformazione territoriale. Secondo i dati recenti dell'ISPRA, l'Emilia-Romagna è la regione italiana con il maggior consumo di suolo annuale (SNPA, 2025) e Piacenza risulta la provincia con il valore pro capite più elevato, con oltre 700 m^2 di suolo consumato per abitante nel 2024, ben al di sopra della media regionale e nazionale. In questo incremento il peso delle nuove piattaforme logistiche e degli insediamenti connessi è particolarmente rilevante: Le Mose rappresenta uno dei principali dispositivi attraverso cui la città ha speso il proprio suolo per integrarsi nei corridoi logistici padani.
Nel dibattito locale questo processo alimenta una percezione diffusa di asimmetria tra chi trae beneficio dalla piattaforma e chi ne sopporta gli impatti (Silvestro, 2024). La ricchezza prodotta dai flussi di merci, dalle rendite immobiliari e dai contratti logistici viene spesso associata a soggetti esterni – grandi operatori, fondi immobiliari, catene internazionali – che scelgono Piacenza per la sua posizione baricentrica ma mantengono altrove i centri decisionali, mentre al territorio ospitante restano consumo di suolo, intensificazione del traffico pesante, pressione ambientale e una base occupazionale ampia ma fragile.
Le Mose funziona così come un'isola logistica doppiamente selettiva: iperconnessa alle reti lunghe – autostrade, ferrovia, catene logistiche internazionali – ma scarsamente integrata nella vita quotidiana di Piacenza. I cittadini vi accedono quasi esclusivamente per lavoro o per specifiche funzioni (fiere, grandi superfici commerciali), e i margini del comparto mostrano spesso un fronte duro verso la città, fatto di recinzioni, parcheggi per mezzi pesanti e rotatorie di smistamento, con poche soglie porose che ne favoriscano l'ibridazione con i quartieri residenziali. In questo senso, la piattaforma logistica si configura come un condensatore delle tensioni descritte nel capitolo introduttivo: uno spazio formalmente interno ai confini comunali ma orientato a logiche estrattive, in cui il territorio è mobilitato principalmente come supporto materiale dei flussi.

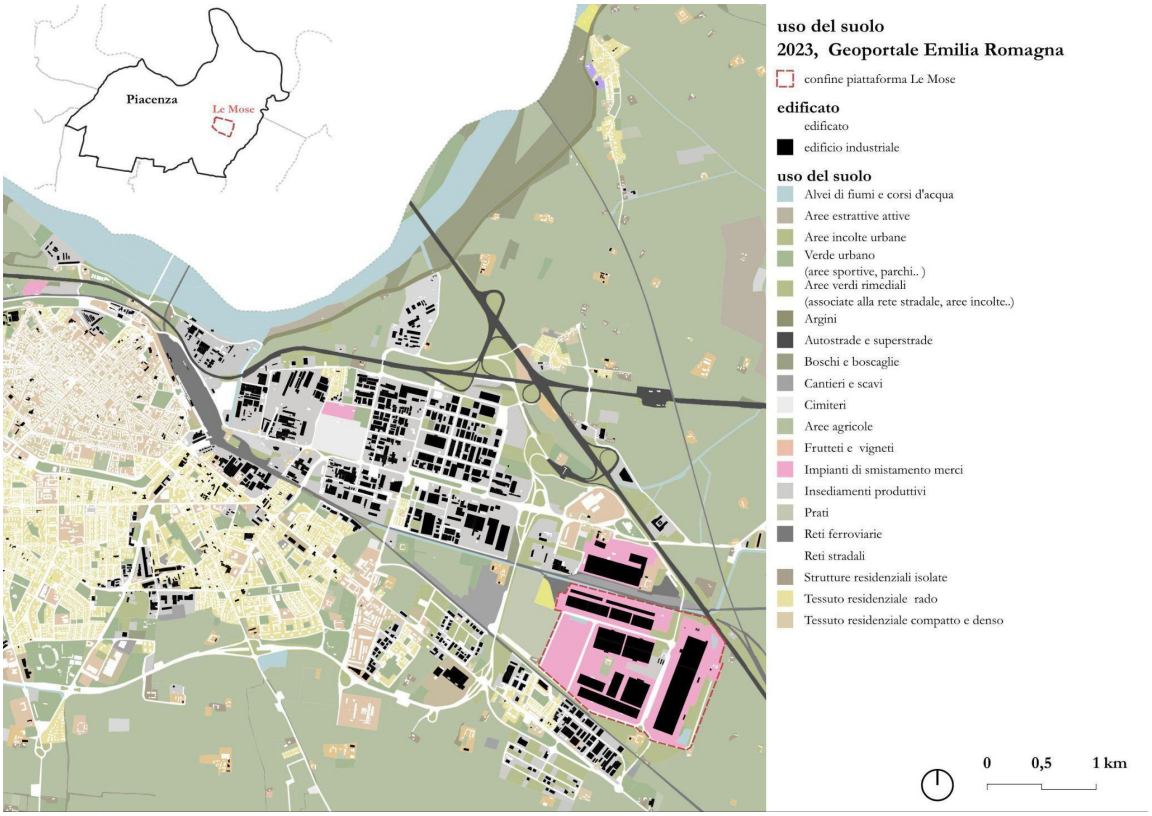


Figura 1 | Localizzazione della piattaforma logistica di Le Mose nel territorio comunale di Piacenza. La mappa dell'uso del suolo evidenzia il disequilibrio nello sviluppo urbano: a ovest il tessuto residenziale e urbano compatto, a est le aree produttive e logistiche, queste ultime evidenziate in rosa. Il fascio di binari costituisce un elemento di forte separazione fisica tra le diverse funzioni urbane. La classificazione dell'uso del suolo derivante dal Geoportale della Regione Emilia-Romagna, più dettagliata rispetto al database CORINE Land Cover, consente di distinguere i comparti logistici da quelli produttivi e industriali.
Fonte: Geoportale ER, elaborazione a cura di S. Marchesini (2025).

La dimensione della logistica: sociale e urbanistica

Per inquadrare ulteriormente la natura ambivalente del polo logistico Le Mose, mettendone in evidenza non solo la rilevanza economica ma anche le criticità sociali e infrastrutturali che lo attraversano, con particolare riferimento alle condizioni di mobilità e accessibilità, il Comune di Piacenza ha promosso nel 2024, in collaborazione con Confindustria, Confapi e Confcooperative, un progetto di analisi denominato *Community Log*[2], affidato a Fondazione ITL (Istituto sui Trasporti e la Logistica, Emilia Romagna). L'iniziativa nasce dall'esigenza di porre al centro dell'indagine i lavoratori del comparto logistico, che rappresenta il principale bacino occupazionale della città, con oltre 2.500 addetti residenti a Piacenza e più di 11.000 sull'intero territorio provinciale. L'obiettivo dichiarato è quello di far emergere criticità e contraddizioni che incidono sulle condizioni di vita dei lavoratori e delle loro famiglie, in particolare in relazione ai temi dell'inclusione

2 Per un approfondimento sul Progetto Community Log: I bisogni sociali dei lavoratori del polo logistico Le Mose (PC), si rimanda a diverse testate locali disponibili online, tra cui Piacenza Diario (16 mag 2025), Casa, conoscenza di lingua e servizi: i bisogni sociali dei lavoratori della logistica, consultabile all'indirizzo https://www.piacenzadiario.it/casa-conoscenza-di-lingua-e-sevizi-i-bisogni-sociali-dei-lavoratori-della-logistica/; e PiacenzaSera (2 gen 2024), Logistica, fra ricchezza e disagio sociale: il Comune avvia un'analisi dei bisogni dei lavoratori di Le Mose, disponibile su https://www.piacenzasera.it/2024/01/logistica-fra-ricchezza-e-disagio-sociale-il-comune-avvia-unanalisi-dei-bisogni-dei-lavoratori-di-le-mose/517676/.

sociale, dell'integrazione e dell'accesso ai servizi e delle condizioni di mobilità quotidiana verso il comparto logistico, nella prospettiva di un miglioramento non solo del *welfare* aziendale in senso stretto, ma anche di quello pubblico e infrastrutturale. In un contesto caratterizzato da una forte dipendenza dall'automobile privata, da una limitata copertura del trasporto pubblico e da infrastrutture ciclabili frammentarie e poco sicure, l'accessibilità ai luoghi di lavoro costituisce infatti un fattore strutturale di disuguaglianza, incidendo sui tempi di vita, sui costi sostenuti dalle famiglie e sull'esposizione a condizioni di vulnerabilità spaziale e ambientale. In questa prospettiva, mobilità e accessibilità non rappresentano ambiti settoriali, ma componenti centrali del *welfare* territoriale e della qualità della vita urbana.

Nonostante il progetto abbia attivato un confronto privilegiato con associazioni di rappresentanza, organizzazioni sindacali ed enti pubblici e del terzo settore, la restituzione del questionario ha raccolto poco più di 400 rispondenti, pari a circa il 10,4% del totale degli addetti. Pur nella parzialità del campione, i risultati, presentati anche in occasione della *Younger SIU*, restituiscono un quadro di criticità che riguarda in primo luogo l'accesso alla casa, le barriere linguistiche legate a una conoscenza parziale della lingua italiana e una limitata consapevolezza delle opportunità e dei servizi già disponibili sul territorio e formalmente accessibili ai lavoratori. A questo primo lavoro di analisi sul contesto piacentino si affianca un secondo progetto *Prologis Park* sviluppato nel 2025 in sinergia con *Community Log*, promosso da CBRE e Prologis[3], con l'obiettivo di esplorare il potenziale della logistica come "motore di cambiamento sociale" capace di generare un impatto positivo sul territorio. Anche questa indagine rimarca una serie di criticità strutturali, tra cui l'insufficiente offerta di mobilità condivisa e di trasporto pubblico, la presenza di infrastrutture verdi sottoutilizzate, un diffuso malcontento legato alla precarietà economica, alla carenza di strutture e servizi dedicati ai lavoratori e a una percezione generalizzata di scarsa sicurezza nell'area. L'analisi evidenzia inoltre una debole sinergia tra le aziende insediate, sia nella gestione degli spazi comuni sia nei rapporti pubblico-privato, limitando quindi la possibilità di costruire strategie integrate di mobilità e *welfare* territoriale.

Dal punto di vista di chi scrive, tuttavia, la restituzione di questo studio, pur accurato nella lettura del contesto locale sotto il profilo ambientale, sociale e di governance, lascia emergere alcune ambiguità rispetto alla natura e all'efficacia degli interventi proposti per rispondere alle sfide individuate. In particolare, alcune azioni appaiono riconducibili a operazioni prevalentemente simboliche o estetizzanti, come la realizzazione di campi da padel aziendali (Fig. 2), recintati e risultati inutilizzati durante il sopralluogo sotto il sole battente, destinati a ospitare saltuari tornei come momenti di socialità, o interventi di arte urbana, quali murales con finalità di sensibilizzazione sociale e ambientale. Accanto a queste

3 Per un approfondimento sul Progetto Prologis Park si rimanda al materiale divulgativo messo a disposizioni sul sito ufficiale delle aziende: La logistica come motore di cambiamento sociale (3 sett 2025) (https://www.cbre.it/insights/articles/la-logistica-come-motore-di-cambiamento-sociale)
e Prologis Avvia lo Sviluppo a Piacenza (https://www.prologis.it/approfondimenti/articoli/prologis-avvia-lo-sviluppo-piacenza).

iniziative, va tuttavia riconosciuta la presenza di azioni più strutturali, come l'organizzazione di corsi di lingua italiana, percorsi di formazione contro la violenza di genere e attività di educazione alla finanza personale, che appaiono maggiormente orientate a incidere sulle condizioni materiali e sulle competenze dei lavoratori.

Per affrontare dunque una sfida di tale complessità senza ricadere in soluzioni semplicistiche o meramente compensative, il contributo accoglie l'invito della Conferenza SIU2025 a leggere il polo di Le Mose attraverso la lente della *publicness*, assumendola come chiave interpretativa capace di mettere in discussione la separazione netta tra il comparto logistico, la città e il territorio in cui si colloca. Porre la dimensione pubblica al centro dell'indagine e del progetto consente infatti di ampliare in modo significativo il potenziale trasformativo delle dinamiche strutturali che governano spazi, servizi e relazioni in contesti di questo tipo. In dialogo con il concetto di *publicness*, il lavoro assume l'*infrastruttura* come categoria progettuale centrale, intesa non come semplice supporto tecnico, ma come complesso di dispositivi materiali e immateriali al servizio di altri sistemi urbani. In questa lettura, l'attenzione del Cluster 2 si è concentra dunque sulle condizioni di accessibilità e connessione con la città, sulla costruzione di relazioni tra il dentro e il fuori dal polo logistico a partire dallo spazio pubblico, dai servizi e dalle pratiche quotidiane di lavoratrici e lavoratori, nel tentativo di ristabilire un equilibrio osmotico nel metabolismo urbano che oggi appare profondamente compromesso.



Figura 2 | Dalla mappatura dei bisogni ai campi da padel
La recente realizzazione di campi da gioco monofunzionali e recintati, intervento promosso da Prologis nell'ambito del programma Pro Sport, finalizzato alla promozione dell'attività fisica attraverso appuntamenti sportivi mensili.
Fonte: Fotografia scattata durante il sopralluogo dalle autrici (2025).

Discorsi aperti per la progettazione

Da queste premesse si sviluppano alcune riflessioni progettuali che, pur collocandosi su un piano ancora esplorativo, trovano una prima formalizzazione in strategie meta-progettuali elaborate nel contributo "*Ripensare le piattaforme logistiche come infrastrutture di cittadinanza, di mobilità e ambientali. Riflessioni progettuali a partire dal nodo logistico di Piacenza"*, a cura di Campanini F. e Nino A. Le linee di indagine sono qui assunte come lenti tematiche attraverso cui interrogare, in modo sito-specifico, il rapporto tra il comparto logistico di Le Mose e la città di Piacenza. Le tre infrastrutture individuate, cittadinanza, mobilità pubblica e verde, non sono intese come ambiti settoriali autonomi, ma come livelli intrecciati di lettura e di progetto, la cui integrazione costituisce la condizione per la costruzione di una visione complessiva di trasformazione.

La prima *infrastruttura* richiamata è quella di *cittadinanza*. I primi esiti del progetto *Community Log* hanno infatti evidenziato come la dimensione sociale del comparto di Le Mose non possa essere ricondotta alla sola costruzione di un quadro conoscitivo o alla risposta alla questione abitativa, ma richieda uno sforzo più ampio, orientato all'attivazione di processi di interlocuzione diretta con lavoratrici e lavoratori, finalizzati a intercettare bisogni espliciti e latenti e a tradurli in ipotesi di intervento discusse collettivamente. Tale approccio implica l'estensione del campo di osservazione a soggetti che sfuggono alle tradizionali categorie di analisi, come i lavoratori non residenti, stagionali o occasionali e gli autotrasportatori. In una città come Piacenza, dove il comparto logistico rappresenta uno degli assi portanti dell'economia locale, si apre inoltre una riflessione sulla redistribuzione del valore prodotto e sulle modalità attraverso cui esso possa essere restituito alla comunità e al tessuto urbano. La redistribuzione è qui intesa non come compensazione, ma come leva per attivare processi di rigenerazione in ambiti urbani fragili o sottoutilizzati già individuati dagli strumenti di pianificazione. In questa prospettiva, alcuni complessi militari dismessi emergono come potenziali nodi di riconnessione tra il valore generato dalla logistica e la città, contribuendo alla costruzione di un'*infrastruttura di cittadinanza diffusa* che supera il perimetro funzionale del comparto.

Accanto alla dimensione sociale, le evidenze emerse dal sopralluogo sollecitano una verifica critica dell'*infrastruttura di mobilità*, intesa come dispositivo centrale nella costruzione delle condizioni di accessibilità quotidiana ai luoghi di lavoro. Il trasporto pubblico locale e la mobilità attiva, spesso relegati a ruoli marginali, assumono un rilievo strategico se letti attraverso le lenti della sostenibilità sociale e ambientale. Le criticità rilevate in termini di sicurezza, continuità e adattamento ai ritmi temporali del lavoro logistico risultano accentuate nelle ore notturne, mettendo in evidenza una frattura tra l'organizzazione degli spazi e dei servizi di mobilità e le pratiche effettive di spostamento dei lavoratori. L'osservazione diretta restituisce un ambiente fortemente sbilanciato a favore dei mezzi pesanti, all'interno del quale biciclette e monopattini si muovono in condizioni di elevata vulnerabilità, mentre le distanze e l'esposizione climatica rendono impraticabile lo spostamento pedonale quotidiano (Fig. 3). Tale assetto riflette una

gerarchia dello spazio pubblico che continua a privilegiare l'automobile a scapito delle modalità più sostenibili. In controtendenza, l'attuazione del PUMS[4] può costituire un riferimento rilevante anche per Le Mose, introducendo ad esempio l'ipotesi di una riorganizzazione dei nodi di interscambio e di sistemi di trasporto rapido di massa potenzialmente in grado di servire il comparto in modo più equo ed efficiente.



Figura 3 | L'infrastruttura fragile di mobilità sostenibile
Nella prima immagine un lavoratore percorre il tragitto in bicicletta, esposto alle condizioni climatiche; nella seconda i partecipanti al workshop YoungerSiu attraversano il cavalcavia in fila indiana, in assenza di marciapiede, con i camion che transitano in prossimità.
Fonte: Fotografie scattate durante il sopralluogo dalle autrici (2025).

Un'ultima linea di riflessione riguarda l'*infrastruttura verde*, che nel caso di Le Mose assume un ruolo strategico non solo sul piano ambientale, ma anche su quello sociale e spaziale. L'elevato grado di impermeabilizzazione del suolo, la frammentazione degli spazi aperti e l'assenza di ombreggiamento generano condizioni di forte stress microclimatico, incidendo sul comfort e sulla salute dei lavoratori e amplificando la vulnerabilità agli eventi meteorici estremi. L'inserimento del polo logistico nella trama ecologica urbana e agricola circostante, attraverso interventi coordinati con la riorganizzazione della mobilità, consentirebbe di costruire corridoi verdi capaci di mitigare l'isola di calore e migliorare la gestione delle acque meteoriche. Il verde stradale esistente può costituire in questo senso un primo supporto per la costruzione di un'*infrastruttura ecologica continua*, fondata ad esempio sulla messa a dimora di alberature e arbusti in grado di rigenerare il suolo, stoccare carbonio, ridurre le temperature e offrire spazi di riparo e sosta (Fig. 4).
In conclusione, le riflessioni qui sintetizzate, maturate anche attraverso il confronto sviluppato in occasione della *Younger SIU* di Piacenza, si fondano sulla scelta di non far coincidere l'orizzonte del progetto con i confini funzionali del comparto logistico di Le Mose. L'assunzione di una scala di ecosistema urbano più ampia consente in questo contesto di declinare le tre *infrastrutture* come

4 Per un inquadramento delle politiche locali in materia di mobilità sostenibile, si rimanda al Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) del Comune di Piacenza (2019), la cui documentazione completa è consultabile sul sito istituzionale dell'ente: https://www.comune.piacenza.it/it/documenti_pubblici/pums-piano-urbano-della-mobilita-sostenibile.

dispositivi capaci di produrre effetti diffusi, superando la logica dell'enclave funzionale e orientando la progettazione verso soluzioni in grado di incidere sulla qualità della vita e sull'equità territoriale dell'intera comunità urbana.



Figura 4 | Da prati incolti a corridoi verdi
L'immagine documenta aree ad oggi caratterizzate da prati aridi e sfalciati a raso, privi di valore ecologico, con sedute lungo i percorsi degradate o inutilizzabili; tali spazi presentano tuttavia un'elevata potenzialità di trasformazione in corridoi verdi attrezzati e fruibili a servizio degli utenti.
Fonte: Fotografia scattata durante il sopralluogo dalle autrici (2025).

Attribuzioni

Tutte le parti di questo articolo sono state scritte e approvate da tutte le autrici. Tuttavia, la Sezione 1 e 2 sono da attribuire a S. Marchesini; la Sezione 3 e 4 C. Rondina.

Riferimenti bibliografici

Bonfantini, B.; Paris, M.; Ventura, E.; 2022; Bulimia logistica e opzioni d'organizzazione territoriale, note sulla costruzione di un paesaggio operazionale, in F. Amato, V. Amato, S. de Falco, D. La Foresta, L. Simonetti (a cura di), Catene/Chains, *Società di Studi Geografici. Memorie geografiche* NS 21, 2022, pp. 19-24.

Brenner, N., Schmid, C.; 2015; Towards a new epistemology of the urban?; *City*, 19:2-3, pp. 151-182.

Castells, M.; 2012; *The Rise of the Network Society*; Wiley-Blackwell, Oxford (prima edizione 1996).

Giunta, I.; 2024; Estrattivismi e trasformazione dei territori: riflessioni dalla geografia critica e dall'ecologia politica, in V. Bini, V. Capocefalo, S. Rinauro (a cura di), *Geografia e ecologia politica: teorie, pratiche, discorsi, Società di Studi Geografici, Memorie*

geografiche, NS 24, 2024, pp. 57-64.
Harvey, D.; 2012; *Rebel Cities, From the Right to the City to the Urban Revolution*, Verso, Londra.
Indovina, F.; 1990; *La città diffusa*, in Indovina, F., *Dalla città diffusa all'arcipelago metropolitano*, Franco Angeli, Milano, 47-63 (ediz. orig. 1990).
Lefebvre H.; 1976; *Il diritto alla città*, Marsilio, Padova (ed. orig., *Le droit à la ville*, éditions Anthropos, Paris,1968).
McKinnon, A.; 2009; The present and future land requirements of logistical activities, *Land Use Policy*, Volume 26, Supplement 1, pp. S293-S301.
Sassen, S.; 2001; Dispersal and New Forms of Centralization. In *The Global City: New York, London, Tokyo* (REV-Revised, pp. 23–36). Princeton University Press.
SNPA; 2025; Consumo di suolo, dinamiche territoriali e servizi ecosistemici. Edizione 2025; Report ambientali SNPA, 46/2025.
Silvestro, E.; 2024; Attraverso i paesaggi operazionali del rinascimento logistico del Nord Italia. L'Alessandrino e il Piacentino come hinterland logistici nella città-regione padana, in V. Bini, V. Capocefalo, S. Rinauro (a cura di), *Geografia e ecologia politica: teorie, pratiche, discorsi, Società di Studi Geografici, Memorie geografiche*, NS 24, 2024, pp. 687-692.
Svampa M.; 2019; *Neo-Extractivism in Latin America: Socio-Environmental Conflicts, the Territorial Turn, and New Political Narratives*. Cambridge University Press.

09

FEDERICO CAMPANINI, ANDREA NINO

Ripensare le piattaforme logistiche come infrastrutture di cittadinanza, di mobilità e ambientali. Riflessioni progettuali a partire dal nodo logistico di Piacenza

Introduzione

Come ampiamente descritto nel contributo "*Le piattaforme logistiche come spazi della mobilità quotidiana. Una lettura a partire dal polo logistico di Piacenza*" a cura di Marchesini S. e Rondina C. – al quale il presente lavoro segue ed è da considerarsi strettamente collegato – Piacenza è territorialmente e strategicamente posizionata all'intersezione dei grandi corridoi di traffico nazionali e transnazionali (TEN-T) e vive, di conseguenza, la dicotomia tipica del polo logistico: l'onore della centralità strategica nel panorama europeo, e l'onere del consumo di suolo e dell'impatto ambientale. Piacenza si pone così come laboratorio in cui osservare la tensione, teorizzata da Castells (1996), tra la fluidità dei mercati globali (Space of Flows) e la rigidità fisica del territorio che li deve ospitare (Space of Places). Si manifesta qui il concetto delle 'Economie di Enclave': isole produttive iper-connesse con l'esterno, ma scarsamente integrate con il tessuto economico e sociale circostante, come descritto dal concetto di 'Interplaces' di Phelps (2017). Il valore aggiunto non si deposita nel luogo di transito – in cui rimangono invece i costi di gestione ed esternalità negative – ma migra verso le sedi delle multinazionali e i centri finanziari, seguendo le logiche di cattura del valore proprie delle reti di produzione globale (Coe & Yeung, 2015). In questo senso si assiste ad una commodificazione dello spazio: suolo offerto a basso costo sperando in ricadute occupazionali che spesso si rivelano qualitativamente povere e mancanti delle strutture accessorie necessarie per la dignità dei lavoratori, confermando il disallineamento tra pianificazione infrastrutturale e bisogni sociali (Dablanc *et al.*, 2014).
Il contributo ripercorre e rielabora le suggestioni emerse durante le sessioni di workshop, avviando una riflessione critica sul significato di infrastruttura per avanzare soluzioni operative ai conflitti territoriali riscontrati. L'analisi si articola declinando il concetto di infrastruttura attraverso tre vettori critici: *Cittadinanza*, intesa come diritto all'accesso e alla fruizione dello spazio, contrapposta all'esclusione generata dai recinti logistici; *Mobilità*, analizzata non solo come flusso di merci, ma come rete di connessione umana e sostenibile; *Verde*, non più inteso come mero arredo o standard urbanistico residuo, ma come vera e propria infrastruttura ecologica necessaria alla resilienza del territorio.

Background - Infrastrutture e accessibilità

Nello scenario post-industriale e globalizzato la città sembra perdere la propria

consistenza fisica in un'economia di servizi e flussi digitali. Un'apparente leggerezza che nasconde tuttavia un paradosso ineludibile: la consistenza fisica del settore logistico (Hesse, 2008). Le moderne piattaforme distributive rappresentano l'incarnazione materiale della logica *Just-in-Time*: sono moderne cattedrali ibride dove l'efficienza algoritmica dei dati deve necessariamente incontrare la materia, la merce, e il vettore, i veicoli. Contrariamente alla retorica della smaterializzazione, l'economia digitale è vorace di spazio e richiede superfici estese per gestire la velocità e la frammentazione dei consumi contemporanei. Il consumo di suolo non si limita al singolo edificio, ma si estende all'intera rete di infrastrutture necessarie per consentire gli scambi. Banchine, viadotti e piattaforme logistiche si manifestano infatti come entità separate, invalicabili e distanti, progettate sulla base di analisi di flussi veicolari e merci piuttosto che di percorsi umani spontanei o casuali (Schindler, 2015), ridisegnando la geografia dei territori, con una rigidità morfologica che spesso confligge con il tessuto preesistente e con le dinamiche di vita della comunità ospitante. L'accessibilità infrastrutturale, inoltre, non è da intendersi direttamente associata alla generazione di valore o ricchezza diffusa. Da un lato c'è da considerare il cosiddetto 'Effetto di risucchio' teorizzato da Myrdal (1957) che spiega come il libero scambio e la perfetta connettività tra una regione forte e una debole tendano ad aumentare le disuguaglianze. A questo si aggiunge un'ulteriore criticità legata all'incapacità del territorio di trattenere e redistribuire l'indotto generato, prodotto localmente, ma che non vi rimane perché aspirato dai grandi player globali. L'infrastruttura fisica ricade quindi su un territorio debole - che ne accusa l'impatto ecologico e la frattura paesaggistica – senza poter godere a pieno del valore economico generato.

Prefigurazioni progettuali - Infrastruttura…

A partire dalle considerazioni presentate nelle sezioni precedenti, gli autori propongono alcune riflessioni, declinando il concetto di infrastruttura in tre ambiti strategici per la ricucitura tra città e polo logistico: Cittadinanza, Mobilità e Verde. L'approccio metodologico trae ispirazione dalla pianificazione vigente auspicando le previsioni non ancora attuate o sviluppandone gli indirizzi specifici per il contesto de Le Mose. Per ogni ambito tematico, l'indagine procede secondo uno schema ricorrente: (i) descrizione delle criticità e delle carenze funzionali emerse dal sopralluogo, (ii) analisi degli obiettivi previsti dagli strumenti urbanistici, (iii) proposta delle azioni per trasformare l'infrastruttura da barriera a connessione.

…di Cittadinanza

L'assetto infrastrutturale di Le Mose costituisce oggi uno snodo strategico della competitività territoriale di Piacenza e, al contempo, rappresenta una leva potenziale per la redistribuzione di valore verso la città e la sua popolazione. Il paragrafo propone di leggere il sistema logistico non solo come infrastruttura economico-funzionale, ma come infrastruttura di cittadinanza, capace di generare e canalizzare benefici sociali, urbani ed ecosistemici a vantaggio di abitanti e

lavoratori, attraverso strumenti di pianificazione, politiche abitative e dispositivi di welfare territoriale e aziendale. Il rapporto di conflitto e dipendenza tra città e grandi infrastrutture – nodo centrale nel dibattito riguardo "splintering urbanism/infrastructures" e disuguaglianze infrastrutturali – rimanda all'idea che un sistema efficiente di reti, pur incrementando la competitività economica di un territorio, possa produrre frammentazioni e discontinuità socio-spaziali. Di fatti, il sistema infrastrutturale si configura come elemento strutturale del territorio rimodellando il paesaggio, stabilendo gerarchie spaziali, generando barriere e discontinuità e concentrando flussi/esternalità in specifiche porzioni di territorio (Graham and Marvin 2001). In questa stessa prospettiva, ma con un'attenzione più esplicita alle conseguenze distributive di tali assetti, Wiesel e Liu (2021) richiamano come le infrastrutture possano consolidare vantaggi e svantaggi territoriali, rendendo il tema della compensazione e della perequazione parte integrante del conflitto urbano. Nel caso piacentino, da un lato l'elevata accessibilità di mezzi e merci garantita dal polo produce sviluppo economico e occupazione; dall'altro, genera esternalità territoriali, ambientali e sociali difficilmente compensate, sia in termini di qualità urbana sia in termini di diritti di cittadinanza (Durrant 2017).

Nel quadro della letteratura sulle relazioni tra infrastrutture e cittadinanza, emerge come l'accesso alle reti materiali (mobilità, servizi, spazi pubblici, abitazione) costituisca una componente essenziale dell'esercizio dei diritti e delle pratiche di cittadinanza (Abbate e Bonafede 2023). Il concetto di *infrastructural citizenship* richiama come le infrastrutture non siano meri supporti tecnici, ma dispositivi che mediano il rapporto tra cittadini e territorio, distribuendo in modo differenziato opportunità e rischi (Lemanski 2022). In questa prospettiva, il Polo logistico piacentino si configura simultaneamente come elemento di connessione sovralocale e dispositivo di cesura territoriale, in grado incidere significativamente su coesione sociale, accesso all'abitazione, mobilità quotidiana e qualità dei servizi. Assumere la cittadinanza come dimensione strutturante della qualità insediativa significa quindi spostare il focus dalla sola *urbs* – l'infrastruttura fisica efficiente e competitiva – alla *civitas* – la società che produce, abita e consuma la città. Ciò implica interrogarsi su come l'enorme valore generato dalla logistica possa essere catturato e distribuito verso la città e i suoi abitanti, non solo sotto forma di occupazione, ma come valore sociale aggiunto in termini di benessere collettivo, accesso alla casa, servizi e spazi pubblici (Giaimo 2021).

Il quadro demografico di Piacenza conferma la centralità della questione abitativa, strettamente intrecciata allo sviluppo del polo logistico e al – seppur minoritario ed emergente – ruolo della città universitaria. Tra il 2001 e il 2022 la popolazione residente è cresciuta da 95.567 a 102.728 abitanti, pari a un incremento del 7,49%. Le previsioni ISTAT per il periodo 2022-2042 indicano un ulteriore aumento, stimato in +5.315 residenti al 2034 (+5,19%) e +7.871 al 2042 (+7,69%) (Comune di Piacenza 2024a). Tale crescita, combinata con l'attrattività occupazionale della logistica e la presenza di popolazione studentesca, tende ad accentuare le criticità della crisi abitativa. Il profilo socio-demografico appare segnato

da un forte invecchiamento (indice di vecchiaia in crescita da 189 a 245). Anche il mercato del lavoro manifesta elementi di fragilità, con un tasso di disoccupazione degli stranieri pari all'11,5%, a fronte di un valore nazionale del 5,4% (Comune di Piacenza 2024a). Inoltre, l'indagine condotta nell'ambito del progetto "CommunityLOG" (Redazione Piacenza Diario 2025), – pur circoscritta – evidenzia questioni di rilevanza sostanziale.

Il processo di approvazione del nuovo Piano Urbanistico Generale (PUG) di Piacenza (ai sensi della Lr n. 24/2017) costituisce un momento strategico per orientare il valore generato dalla logistica verso obiettivi di rigenerazione urbana e qualità della vita. Il PUG riconosce la rilevanza dei grandi 'vuoti urbani', in gran parte derivanti dalla dismissione di aree militari e industriali, collocati in posizione strategica rispetto agli elementi strutturanti del territorio piacentino – via Emilia, via Postumia, centro storico. Tali ambiti (Fig. 1) rappresentano potenziali luoghi in cui attrarre il valore generato dalla logistica per attuare processi di rigenerazione urbana. La sfida è particolarmente rilevante per la consistenza urbanistica di tali ambiti, prevalentemente localizzati all'interno dei tessuti che il PUG definisce "Città interna e compatta" e "Città delle relazioni dinamiche" e la cui superficie complessiva è di 1.997.000 mq. In coerenza con il suo carattere strategico, il PUG non attribuisce diritti edificatori *ex-ante*, ma rinvia la loro definizione ad accordi operativi e piani attuativi di iniziativa pubblica, nei quali l'amministrazione può esercitare un importante ruolo di cabina di regia, nell'orientare le prestazioni attese e gli esiti della trasformazione. Questa forma del piano consente di orientare parte del plusvalore generato da comparti ad alta accessibilità, elevata capacità edificatoria e forte rendita potenziale – come quelli interessati dalla logistica – verso finalità di interesse pubblico. Tale quota può tradursi in: incremento della dotazione di standard urbanistici, di risorse dedicate alla gestione e manutenzione del patrimonio pubblico e dei servizi di welfare, oltre a interventi di compensazione/mitigazione ambientale.

Il piano individua nella Valutazione della Sostenibilità Ambientale e Territoriale (ValSAT) lo strumento di verifica della coerenza tra gli obiettivi pianificatori e le trasformazioni territoriali, consentendo di orientare le scelte progettuali in funzione degli obiettivi di sostenibilità definiti dal piano stesso. La Strategia per la qualità urbana ed ecologico-ambientale (SQUEA) – sviluppata nell'ambito dell'approvazione del nuovo PUG – articola tre sfide strategiche complementari alla costruzione di un'infrastruttura di cittadinanza: S2 "Piacenza Diventa Più Attrattiva", S3 "Piacenza Crea Lavoro", S4 "Piacenza Garantisce Sicurezza" (Comune di Piacenza 2024b). In questo scenario, la pianificazione urbanistica si configura come il fondamentale nesso tra il polo logistico e la città, capace di strutturare un sistema di redistribuzione del valore verso cittadini e servizi.



Figura 1 | Tavola G6. Propensione alla rigenerazione delle aree dismesse, abbandonate e/o sottoutilizzate.
Fonte: Comune di Piacenza (2024a).

…di Mobilità

Sebbene la narrazione comune identifichi Le Mose esclusivamente come polo logistico, un'analisi più attenta rivela un mix funzionale latente e ignorato. L'area ospita servizi urbani essenziali e collettivi e conserva tracce del paesaggio rurale storico sotto forma di cascine, alcune delle quali sopravvivono, in stato di abbandono, tra gli edifici industriali. Le barriere fisiche, costituite dalla ferrovia e dalle arterie ad alto scorrimento, agiscono come cesure che spezzano la connessione del tessuto urbano, rendendo l'area impermeabile alla cittadinanza. A questo si aggiunge l'ostilità dello spazio pubblico: l'alta velocità dei veicoli – per lo più pesanti – l'assenza di percorsi ciclabili in sede protetta – nonostante l'ampiezza della sezione stradale – e il degrado dei marciapiedi rendono la mobilità dolce disagevole e pericolosa.
L'esame degli strumenti di pianificazione restituisce una chiara presa di coscienza da parte delle amministrazioni riguardo le criticità generate dall'attività logistica. Oltre al PUG, anche il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) e il Piano Urbano del Traffico (PUT), manifestano la volontà di mitigare i conflitti tra la città urbana e quella logistica, individuando in quella di ultimo miglio la principale fonte di esternalità negative. Inoltre, il Piano Territoriale di Area Vasta (PTAV) pone l'attenzione sul tema della frammentazione amministrativa, sotto-

lineando come i piccoli comuni fatichino a negoziare con i giganti della logistica globale, rischiando di subire passivamente insediamenti che generano traffico senza trattenere valore. Nonostante questi indirizzi virtuosi, inclusi nel Biciplan che mira a potenziare la mobilità dolce, le previsioni di mobilità sostenibile (come le linee di forza del Trasporto Pubblico Locale) tendono a concentrarsi sulla città consolidata o sui corridoi radiali storici, lasciando l'area logistica in una condizione di accessibilità monofunzionale, servite quasi esclusivamente dalla gomma e progettate a misura di container, ignorando la quota anche ingente di lavoratori che vi gravita quotidianamente.
L'attuale assetto del Trasporto Pubblico Locale, fortemente radio-centrico e gravitante sulla Stazione Ferroviaria, genera congestione nel nodo centrale e obbliga a percorsi irrazionali chi deve raggiungere l'area periferica. Si deduce pertanto la necessità di evolvere l'area de Le Mose in un ulteriore polo intermodale, aprendo a un sistema di connessione circolare tra i principali elementi nevralgici (Aziende, Università, Fiera) e permettendo l'intercettazione dei flussi pendolari di lavoratori e studenti. In quest'ottica, appare strategico considerare sull'infrastruttura di forza prevista dal PUMS: un progetto pilota di Bus Rapid Transit (BRT) di collegamento tra la Stazione Ferroviaria e il Nuovo Ospedale, con fermata intermedia presso il campus dell'Università Cattolica, esattamente a margine del polo logistico. Parallelamente, intercettando gli obiettivi di rigenerazione del PUG e le indicazioni del PUT sulla logistica dell'ultimo miglio, si individua nel sistema delle cascine storiche un'opportunità di rifunzionalizzazione puntuale. Queste strutture, si configurano come sedi ideali per nuovi nodi ibridi capaci di ospitare piccoli hub logistici e di mobilità, oltre che servizi di welfare. Tale intervento restituirebbe dignità architettonica e qualità sociale trasformando l›infrastruttura logistica in luogo abitato. Infine, recependo gli indirizzi del Biciplan, ma calandoli nella realtà ostile rilevata sul posto, emerge l›urgenza di realizzare un'infrastruttura ciclabile di raccordo in sede protetta. Questi percorsi devono trascendere la valenza ricreativa per assumere una funzione infrastrutturale, garantendo ai pendolari sistematici un'alternativa sicura e ricucendo la frattura fisica tra la città consolidata e la sua estensione produttiva.
Recependo le linee d'azione sopra dedotte, la strategia individua nell'area adiacente all'Università Cattolica e all'ex zona militare - classificata dal PUG come ambito di trasformazione - il fulcro strategico per riconfigurare l'accessibilità al polo logistico. Sfruttando la presenza dell'ateneo (già previsto come fermata della futura linea BRT), il sistema delle cascine storiche da rigenerare e le aree da riconvertire, si propone la creazione di un Nuovo Hub Intermodale che funga da cerniera tra la città consolidata e l'area produttiva. La proposta si basa quindi su un sistema a doppio circuito, in cui il BRT assume il ruolo fondamentale di connettore, garantendo un collegamento veloce e diretto.

- Il Circuito Urbano: Mantiene le sue dinamiche attuali, alleggerito però dai flussi di attraversamento pendolare.
- Il Circuito Logistico: Caratterizzato da un nuovo sistema di TPL interno al

polo Le Mose, potenzialmente gestito tramite accordi di *corporate mobility* con le aziende per catturarne il valore generato, al fine di distribuire capillarmente i lavoratori verso le varie sedi logistiche, oltre che i visitatori della Fiera, riducendo la necessità dell'utilizzo del veicolo privato.

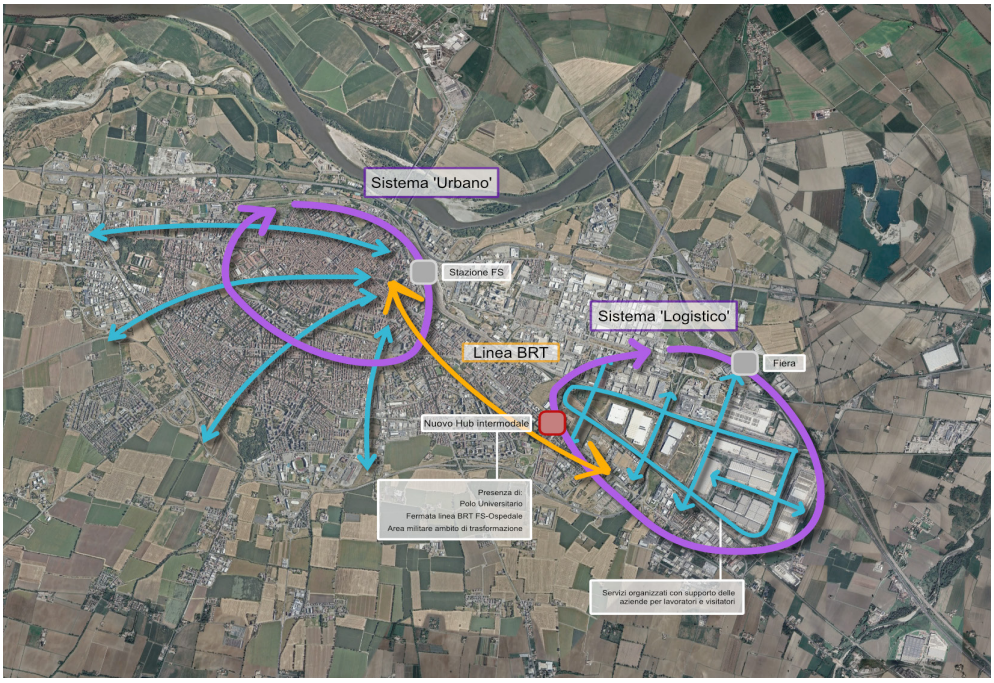


Figura 2 | La proposta 'a doppio circuito'
Il sistema urbano mantiene le sue dinamiche attuali e il circuito logistico si dota di nuovi servizi, auspicabilmente in collaborazione con le aziende del polo. La linea BRT garantisce un collega rapido e diretto tra i due poli.
Fonte: Elaborazione degli autori.

...Verde

In linea con gli obiettivi comunitari e nazionali nel PUG di Piacenza, vi è riscontro della volontà di porre al centro delle strategie del futuro della città le sfide relative al contrasto dei cambiamenti climatici, alla mitigazione dei rischi da essi derivanti e al perseguimento della qualità ambientale e ecologico-ecosistemica. Tra i documenti di consultazione preliminare del PUG emerge infatti nell'elaborato SQUEA la sfida "S1 - PIACENZA TUTELA L'AMBIENTE" tramite cui si identificano obiettivi di: promozione e tutela del capitale naturale, densificazione e *desealing*, contrasto all'isola di calore urbana, definizione di margini urbani per limitare il consumo di suolo agricolo.
Le grandi aree della logistica, sovente, si configurano come spazi pericolosi per le persone, e inquinanti per i sistemi ecologici (Bertin e Vincenti, 2025). Prendendo in esame il contesto urbanistico e infrastrutturale del polo le Mose, alla scala urbana questo si configura come un grande recinto monofunzionale, un'isola di calore altamente impermeabilizzata (70%-85%) posta sul margine orientale della città. Tali elementi la caratterizzano come barriera per le connessioni ecologiche, ed elemento di minaccia ecosistemica (Mosso, Nino e Salata, 2025). Scendendo di scala, e entrando all'interno dei tessuti che strutturano il polo lo-

gistico, si riconoscono alcune porosità verdi e blu. Queste sono prevalentemente caratterizzate da uno sviluppo lineare, parallelo agli ampi assi viari che delimitano e attraversano il recinto. Proprio questi assi verdi e blu possono rappresentare porzioni di suolo significative per interventi compensativi e mitigativi, volti a creare connessioni ecologiche verso l'esterno, migliorare la permeabilità dei suoli e a ridurre l'impatto dell'isola di calore.
Dal sopralluogo è emerso come sovente questi spazi verdi, rappresentino una mera cessione quantitativa di standard urbanistici, riscontrando una significativa carenza di qualità, in termini ambientali, paesaggistici e fruitivi. La scarsa densità delle alberature poste lungo queste 'strisce' di suolo non garantisce la continuità ecologica necessaria alla costruzione di corridoi, non permette di costruire una rete di percorsi ombreggiati atta garantire comfort climatico per i lavoratori che raggiungo il posto di lavoro a piedi o in bici. Un'ulteriore criticità riguarda l'assenza di dotazioni e servizi: questi spazi non prevedono aree di sosta e riparo per i lavoratori della logistica durante i cambi turno, né spazi di attesa adeguati per i trasportatori in attesa di accedere con i mezzi ai capannoni.



Figura 3 | Dal sistema attuale alla visione futura: suggestione progettuale di trasformazione delle porosità verdi e blu del polo logistico Le Mose. *Fonte:* Elaborazione degli autori.

La riconfigurazione della sezione stradale, con una densificazione delle alberature, e l'attrezzatura di spazi realmente funzionali per le persone che giornalmente si recano presso Le Mose, consentirebbe di costruire le basi per la costruzione

di corridoi ecologici secondari, integrandosi a quelli verdi e blu già individuati nella tavola "Infrastrutture verdi e blu" del PUG. Come sottolinea Filesi (2023) per un incremento della biodiversità, oltre all'intervento tramite messa a dimora di alberature è necessario lasciare margine alla vegetazione di riacquisire autonomamente i propri spazi, limitando, ad esempio, le operazioni di sfalcio ove non necessarie. Inoltre, interventi di potenziamento della rete ecologica, lungo il margine di contatto tra la piattaforma logistica e il territorio agricolo, consentirebbero di configurare una *green belt* che delimiti in modo netto il confine tra i tessuti urbani consolidati e il paesaggio agricolo da preservare. L'istituzione di un margine fisico tangibile, oltre che normativo attraverso il PUG, costituirebbe un efficace dispositivo di contenimento del consumo di suolo agricolo, e di controllo delle dinamiche di rendita fondiaria speculativa (Ombuen, 2013).

Conclusioni

L'esperienza condotta sul caso del polo logistico Le Mose conferma la necessità di affrontare il contrasto tra la dimensione globale dei flussi e gli impatti sul territorio che ne ospita l'infrastruttura portante. Il contributo evidenzia come la pianificazione debba governare le complessità di un'enclave che, pur generando ricchezza, rischia di essere penalizzata da dinamiche di accessibilità estrattiva e segregazione spaziale. La proposta di rileggere l'infrastruttura attraverso le lenti di Cittadinanza, Mobilità e Verde non rappresenta un mero espediente narrativo, bensì una strategia operativa volta ad attivare e radicalizzare le previsioni già latenti negli strumenti di pianificazione, con particolare attenzione sulle specificità dell'area oggetto di studio. Ponendo a sistema l'esperienza svolta sul campo, i contributi teorici e l'analisi degli strumenti urbanistici, il lavoro descrive indirizzi progettuali volti rendere l'area logistica di Piacenza maggiormente permeabile, attraversabile e abitabile. L'obiettivo ultimo è il passaggio da una logica di compensazione a una di integrazione: orientare la cattura del valore verso la qualità della vita e la resilienza ambientale permette di evolvere l'infrastruttura da elemento di cesura a dispositivo di connessione. In questo modo l'infrastruttura logistica, asset strategico della città, potrà evolversi in spazio civico, permettendo di trasformare il peso delle esternalità negative in risorse attive per il welfare di chi ne abita quotidianamente i luoghi.

Attribuzioni

L'articolo è l'esito di un lavoro coordinato e condiviso fra i due autori; in particolare sono da attribuire a Federico Campanini le sezioni 2 e 3.2; ad Andrea Nino le sezioni 3.1 e 3.3, ai due autori in parti uguali le sezioni 1, 3 e 4.

Riferimenti bibliografici

Abbate, G., Bonafede, G. (2023), "Valore relazionale dello spazio pubblico dei servizi e welfare urbano", in E. Marchigiani, C. Perrone, P. Savoldi, M.C. Tosi (a cura di), *Forme di welfare e dotazioni di servizi, un'eredità in continua evoluzione. Atti della XXIV Conferenza Nazionale SIU Dare valore ai valori in urbanistica*, Planum Publisher, Roma–Milano, pp. 22–27.

Bertin, M., Vincenti, E. (2025), "Oltre il conflitto. Un progetto non antropocentrico per un'area logistica", *Urbanistica Informazioni*, n. 323, pp. 96–99.

Castells, M. (2010), *The Rise of the Network Society* (2nd ed.), Wiley-Blackwell, Oxford.

Coe, N. M., Yeung, H. W. C. (2015), *Global Production Networks: Theorizing Economic Development in an Interconnected World*, Oxford University Press, Oxford.

Comune di Piacenza (2020), Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS).

Comune di Piacenza (2024a), Il nuovo Piano Urbanistico Generale. Territorio urbanizzato, Politiche abitative, Rigenerazione, Assi strutturanti. Consultazione preliminare | Seconda seduta, Piacenza, 19 marzo 2024 [https://municipium-images-production-autopilot.s3.eu-south-1.amazonaws.com/s3/5141/allegati/documenti-e-dati/documento-tecnico-di-supporto/pug/2024_03_19_pug_piacenza_consultazprel_2aseduta.pdf].

Comune di Piacenza (2024b), Documento con le Strategie per la Qualità Urbana ed Ecologico Ambientale, Comune di Piacenza, Piacenza [https://municipium-images-production-autopilot.s3.eu-south-1.amazonaws.com/s3/5141/allegati/documenti-e-dati/documento-tecnico-di-supporto/pug/pug_piacenza_squea_2024_02_23.pdf].

Comune di Piacenza (2024c), Piano Urbano del Traffico (PUT)

Provincia di Piacenza (2024), Piano Territoriale di Area Vasta (PTAV)

Dablanc, L., Ogilvie, S., Goodchild, A. (2014), "Logistics sprawl: differential warehousing development patterns", *Journal of Transport Geography*, 41, pp. 83–93.

Durrant, D. (2017), "Infrastructure, equity and urban planning: a just process for the allocation of benefits and burdens", in *Building Sustainable Cities of the Future*, Springer International Publishing, Cham, pp. 141–162.

Filesi, L. (2023), "La pianta giusta al posto giusto", in M. Roversi Monaco, M. Brocca (a cura di), *Diritto e città verde*, Mimesis, Milano.

Giaimo, C. (2021), "(Ri) comporre relazioni. Le dotazioni urbanistiche", in F. D. Moccia, M. Sepe (a cura di), *Benessere e salute delle città contemporanee*, INU Edizioni, Roma, pp. 271–278.

Graham, S., & Marvin, S. (2002). *Splintering urbanism: networked infrastructures, technological mobilities and the urban condition*, Routledge, London.

Hesse, M. (2008), *The City as a Terminal: The Urban Context of Logistics and Freight Transport*, Routledge, London.

Lemanski, C. (2022), "Infrastructural citizenship: conceiving, producing and disciplining people and place via public housing, from Cape Town to Stoke-on-Trent", *Housing Studies*, 37 (6), pp. 932–954.

Mosso, B., Nino, A., Salata, S. (2025), "How to Plan Climate-Adaptive Cities: An Experimental Approach to Address Ecosystem Service Loss in Ordinary Planning Processes", *Land*, 14 (3), 532.

Myrdal, G. (1957). *Economic Theory and Under-developed Regions*, Duckworth, London.

Ombuen, S. (2013), "Rendita urbana, consumo di suolo, globalizzazione finanziaria", *Urbanistica Informazioni*, 41 (247), pp. 24–25.

Phelps, N. A. (2017), *Interplaces: An Economic Geography of the Inter-urban*, Oxford University Press, Oxford.
Redazione Piacenza Diario (2025), "Casa, conoscenza di lingua e servizi, i bisogni sociali dei lavoratori della logistica", *Piacenza Diario*, 16 maggio.
Schindler, S. (2015). "Architectural Exclusion: Discrimination and Segregation Through Physical Design of the Built Environment". *Yale Law Journal*, 124(6), 1934-2024.
Weber, M. (1921), *Die Stadt*, Mohr Siebeck, Tübingen.
Wiesel, I., Liu, F. (2021), "Conceptualising modes of redistribution in public urban infrastructure", *Urban Studies*, 58 (8), pp. 1561–1580.

10

CRISTIANA MATTIOLI , IRENE BIANCHI

Logistica e ambiente: impatti territoriali e prospettive di pianificazione

Introduzione

Negli ultimi decenni la crescita del settore logistico ha inciso in modo significativo sulla struttura territoriale della Pianura Padana. Le grandi piattaforme logistiche costituiscono oggi nodi strategici dei sistemi economici regionali e delle reti di distribuzione globali; tuttavia, la loro espansione produce rilevanti effetti territoriali e ambientali (Aljohani e Thompson, 2016). Tra questi emergono il consumo di suolo agricolo e l'impermeabilizzazione dei terreni, l'intensificazione dei flussi di traffico pesante con il conseguente aumento delle emissioni inquinanti, nonché la trasformazione dei paesaggi rurali e la frammentazione delle reti ecologiche. Considerata la centralità della dimensione ambientale nelle traiettorie di trasformazione territoriale – e della particolare rilevanza che essa assume in termini di *publicness* e interesse collettivo – il contributo propone un inquadramento del caso di Piacenza, particolarmente emblematico per l'intensità dei processi di insediamento logistico e per il modo in cui tali dinamiche interagiscono con le componenti ambientali e paesaggistiche.

Da un punto di vista paesistico-ambientale, il territorio piacentino si caratterizza storicamente per la presenza di strutture di grande rilievo, tra cui il sistema fluviale del Po e dei suoi principali affluenti – Trebbia e Nure – e l'ampio sistema agricolo della pianura irrigua. In questo contesto, già sottoposto a pressioni ambientali legate alla presenza diffusa di attività agricole intensive, impianti agroindustriali e infrastrutture energetiche legate sia a fonti fossili che produzione di biogas e biometano, l'espansione degli insediamenti logistici e delle infrastrutture connesse pone questioni che interessano direttamente la dimensione pubblica delle trasformazioni territoriali, relativamente sia all'opportunità di scelte localizzative che alla distribuzione dei relativi impatti ambientali e sociali. Il tema della logistica assume, pertanto, una chiara rilevanza per il governo del territorio, richiamando il ruolo dell'urbanistica nella definizione di strategie capaci di orientare scelte di interesse pubblico, ridurre gli impatti su matrici ambientali e promuovere una distribuzione più equa dei costi e dei benefici connessi ai processi di trasformazione in atto.

A partire da queste premesse, il capitolo propone un'analisi del contesto territoriale piacentino sotto il profilo ambientale, con particolare riferimento alle strutture idrologiche, ecologiche e paesaggistiche. Viene poi presentata una sintetica ricognizione degli impatti ambientali associati allo sviluppo del polo logistico di Piacenza. Si identificano, quindi, alcune questioni critiche di interesse per la

pianificazione territoriale, interpretate nella prospettiva della *publicness*, intesa come attenzione alla dimensione pubblica delle trasformazioni e alla distribuzione territoriale dei loro effetti. Infine, il capitolo introduce i due contributi successivi, che presentano gli esiti del lavoro sviluppato dai partecipanti al Workshop Younger SIU, orientato all'esplorazione di possibili strategie di mitigazione e compensazione ambientale nei territori della logistica.

Il contesto ambientale piacentino: strutture, fragilità, pressioni

Il territorio piacentino si configura come un sistema ambientale complesso nel quale componenti idrologiche, paesaggistiche ed ecosistemiche interagiscono con dinamiche insediative e produttive consolidate. La lettura delle principali strutture territoriali e delle relative fragilità consente di individuare i fattori che determinano le principali vulnerabilità ecologiche dell'area, con particolare riferimento al contesto della pianura e del territorio comunale di Piacenza. L'analisi delle vulnerabilità ecologico-ambientali del contesto piacentino richiede, dunque, una lettura integrata che metta in relazione la scala di area vasta con le dinamiche più specifiche del territorio comunale. I quadri conoscitivi del Piano Territoriale di Area Vasta (Provincia di Piacenza, 2024) e del Piano Urbanistico Generale di Piacenza (Comune di Piacenza, 2025) – in continuità con le analisi presenti nei piani strategici e settoriali – identificano i principali elementi di qualità e vulnerabilità del territorio, consentendo una lettura trasversale del contesto in relazione a strutture esistenti e dinamiche legate a elementi di fragilità specifici. In questa prospettiva emergono tre dimensioni principali: il sistema delle acque, la struttura della rete ecologica e paesaggistica e le pressioni ambientali cumulative generate dalle attività antropiche, con specifico riferimento a quelle produttive.

Una delle principali strutture ambientali del territorio è rappresentata dal sistema idrografico, che deriva dal reticolo fluviale appenninico e confluisce nel fiume Po. Nel territorio comunale di Piacenza assumono particolare rilevanza i sistemi fluviali del Po, del Trebbia e del Nure, che delimitano l'area urbana costituendo elementi fondamentali della struttura territoriale e della rete ecologica di pianura. Questi corsi d'acqua svolgono un ruolo determinante dal punto di vista paesaggistico ed ecologico. Allo stesso tempo, essi presentano significativi profili di criticità, legati (i) allo stato ecologico dei corpi idrici superficiali che presenta deterioramenti significativi, soprattutto in corrispondenza dei principali centri urbani (Provincia di Piacenza, 2024; ARPAE, 2021); (ii) allo stato chimico delle acque sotterranee, che risulta non soddisfacente in diversi contesti della pianura, soprattutto per la presenza di nitrati negli acquiferi superficiali, fenomeno connesso principalmente alle attività agricole e zootecniche intensive (Provincia di Piacenza, 2024); (iii) al rischio idraulico, classificato come "alto" (Classe R3, PAI) nel territorio comunale. Il rischio idraulico risulta strettamente connesso alle dinamiche di consumo di suolo, che hanno progressivamente ridimensionato la presenza di superfici naturali e seminaturali arrivano a percentuali di imperme-

abilizzazione di circa 25,6% (SNPA, 2025), riducendo la capacità di infiltrazione delle acque meteoriche e alterando il funzionamento idrologico naturale dei bacini urbani.

Dal punto di vista paesaggistico, il territorio comunale di Piacenza rientra nelle unità di paesaggio della pianura piacentina e della fascia fluviale del Po. Il paesaggio è strutturato principalmente dai corsi d'acqua appenninici e dalla rete di canali irrigui che organizzano il sistema agrario della pianura, configurando un mosaico territoriale storicamente legato alle pratiche agricole irrigue. Il territorio, pur conservando alcuni elementi storici del paesaggio rurale, è stato oggetto di un progressivo processo di banalizzazione, dovuto all'eliminazione di siepi, filari e aree arbustive, alla riduzione degli spazi aperti e degli incolti, e alla semplificazione del paesaggio agrario legato alla diffusione di coltivazioni intensive (Provincia di Piacenza, 2024). Dal punto di vista ecologico, la rete naturale della pianura piacentina appare fortemente frammentata. Le principali strutture ecologiche sono oggi rappresentate dalle fasce riparie dei fiumi Po, Trebbia e Nure e da alcuni siti della rete Natura 2000, ma nel complesso il territorio presenta una forte rarefazione degli elementi di naturalità. Le connessioni ecologiche risultano prevalentemente limitate al reticolo idrografico e orientate lungo direttrici nord-sud, mentre risultano quasi assenti connessioni trasversali in grado di garantire una maggiore continuità ecologica del territorio (Provincia di Piacenza, 2024) (fig. 1).

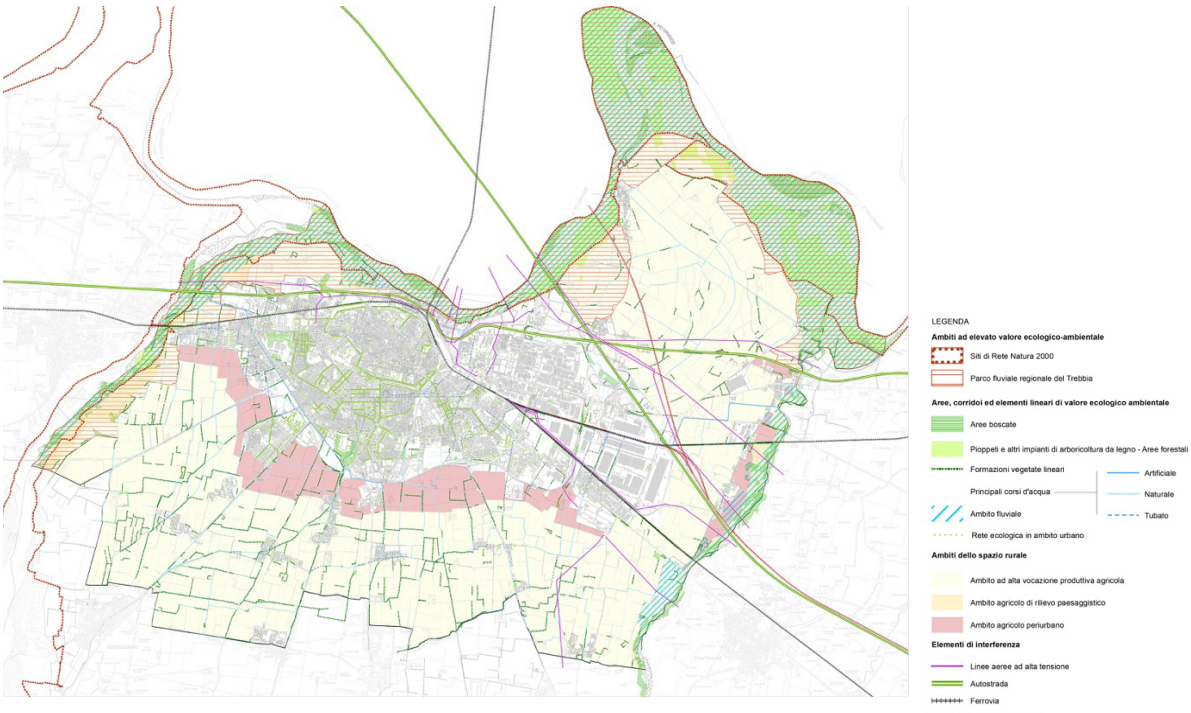


Figura 1 | Comune di Piacenza, Piano Urbanistico Generale, Quadro Conoscitivo, Rete ecologica, aree naturali ed elementi di interferenza (2025).

Nel complesso, il territorio piacentino presenta una struttura ambientale complessa nella quale si intrecciano sistemi idrologici, paesaggistici ed ecologici di grande rilevanza territoriale. Il sistema idrografico rappresenta una delle principali infrastrutture ambientali dell'area, ma al tempo stesso costituisce una fonte di vulnerabilità legata al rischio idraulico e alla scarsa qualità delle risorse idriche. Parallelamente, il paesaggio della pianura piacentina è caratterizzato da una progressiva semplificazione dovuta all'intensificazione agricola e alla crescita degli insediamenti e delle infrastrutture, che nel periurbano sono soprattutto di carattere industriale e logistico. In questo contesto, la rete ecologica risulta frammentata e concentrata principalmente lungo i corridoi fluviali. Le pressioni cumulative generate dal cambiamento climatico, dalla qualità dell'aria e dal sistema agricolo intensivo accentuano ulteriormente queste criticità, evidenziando la necessità di strategie di pianificazione territoriale orientate al riequilibrio ecologico, alla riduzione del consumo di suolo e al rafforzamento delle infrastrutture verdi e blu (fig. 2).



Figura 2 | Comune di Piacenza, Piano Urbanistico Generale, Quadro Conoscitivo, Infrastrutture verdi e blu (2025).

Gli impatti ambientali del polo logistico di Piacenza: quali questioni?

A livello globale, la logistica crea una rete di snodi efficienti e ben connessi ai grandi sistemi di mobilità, mentre a livello locale gli spazi logistici rappresentano spesso delle enclave monofunzionali e chiuse, poco accessibili e visibili (Armondi, 2025), poco vivibili e con importanti impatti di tipo ecologico-ambientale. L'impatto ambientale sicuramente più indagato e dibattuto riguarda il consumo

di suolo (Franco e Tamini, 2025) e la sua impermeabilizzazione. La logistica è d'altronde una delle maggiori cause di consumo di suolo in Italia. Secondo l'ultimo report del Sistema Nazionale per la Protezione dell'Ambiente (2025), infatti, dal 2006 al 2024, le coperture artificiali riconducibili alla logistica raggiungono un totale di poco superiore ai 6.000 ettari. Un fenomeno che risulta in aumento soprattutto in Emilia-Romagna (+107 ettari), dove il 7,14% del territorio regionale è stato perso, e nelle altre regioni del Nord, ambito territoriale in cui si concentra gran parte dello sviluppo economico del nostro Paese. A livello regionale, Piacenza è la provincia che ha il maggior dato di suolo consumato pro-capite nel 2024, con un'estensione pari a 700 mq/ab, molto più elevata dei 453,18 mq/ab della media regionale e dei 365,85 mq/ab a livello nazionale. Entro questi processi, la logistica impatta per un 7.74% del totale (dato in crescita) e, tra i comuni più colpiti, si segnalano, infatti, quelli che ospitano i maggiori centri di stoccaggio: Piacenza, Castel San Giovanni (a ovest lunga la A21 Torino-Brescia) e Fiorenzuola (a est lungo l'A1 Milano-Napoli).

Oltre alla sottrazione di suolo per usi agricoli, l'impermeabilizzazione è causa di gravi problematiche ecologico-ambientali, quali l'isola di calore, la difficile gestione delle acque meteoriche dovuta alla limitata permeabilità, la perdita di biodiversità. Le grandi dimensioni di edifici logistici e piazzali asfaltati, i materiali utilizzati per la loro costruzione e il traffico veicolare dei camion sono i principali fattori che portano all'aumento delle temperature al suolo, come ben si evidenzia nelle mappature eseguite dall'amministrazione comunale e pubblicate nel quadro diagnostico del nuovo Piano Urbanistico Generale (fig. 3).

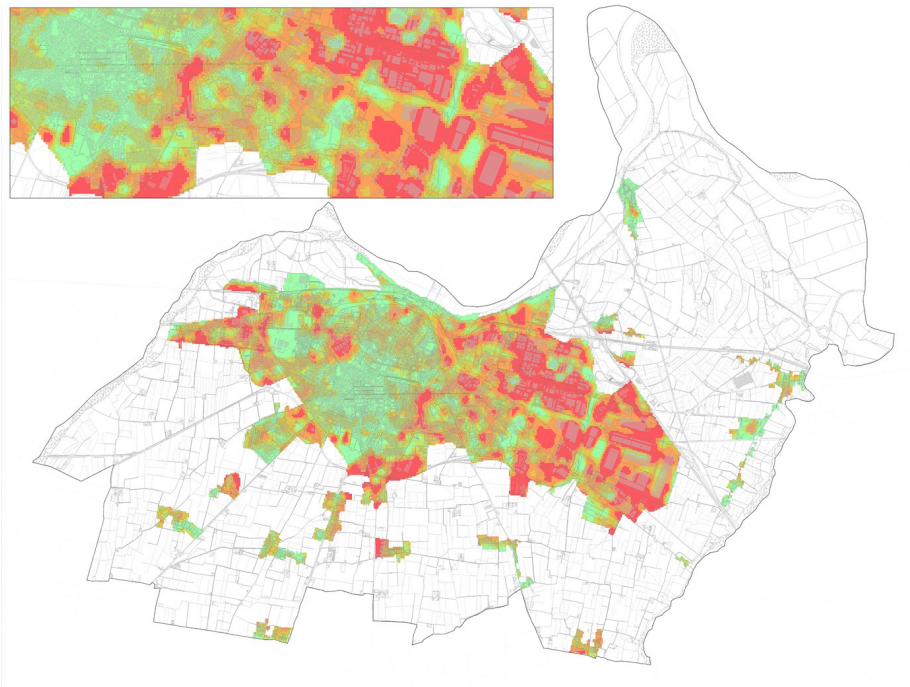


Figura 3 | Comune di Piacenza, Piano Urbanistico Generale, Quadro Conoscitivo, Carta delle temperature al suolo (2025).

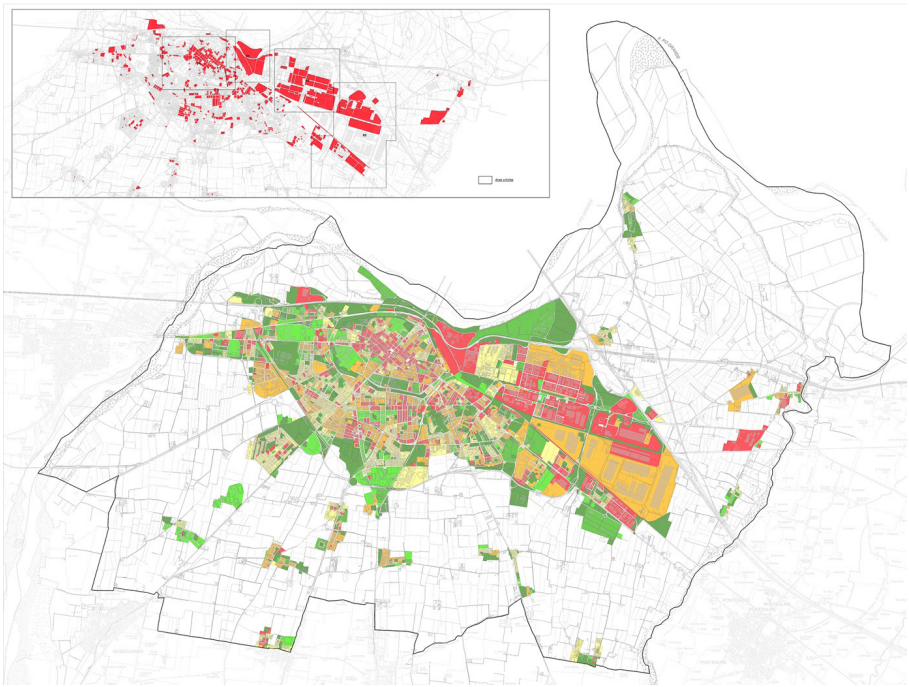


Figura 4 | Comune di Piacenza, Piano Urbanistico Generale, Quadro Conoscitivo, Carta della permeabilità urbana (2025).

Anche sul fronte della permeabilità, le aree del lavoro di Piacenza sono particolarmente critiche, con percentuali inferiori al 30% e addirittura al 15% di suolo filtrante (fig. 4). Tuttavia, in questo caso, il dato peggiore riguarda le aree produttive più datate, formate da piccoli e medi capannoni. Il polo logistico di Le Mose, invece, per la presenza di estese aree verdi di mitigazione perimetrali ai lotti ha un comportamento migliore, che potrebbe essere, tuttavia, incrementato lavorando su assi stradali e parcheggi, oggi completamente asfaltati. La ridotta permeabilità del terreno porta a un aumento del rischio idrogeologico, specie in condizioni di fenomeni meteorologici estremi, intensificati dal cambiamento climatico.
Un altro elemento di attenzione riguarda l'inquinamento dell'aria, la cui qualità è già piuttosto bassa in Pianura Padana per effetto della congestione urbana, l'attraversamento di infrastrutture sovralocali, come l'autostrada A1, il sistema zootecnico (che emette ammoniaca), oltre alla ridotta circolazione dei venti. L'attività logistica, tuttavia, contribuisce in modo rilevante a questo aspetto se si considera che i grandi centri di distribuzione, come alcuni di quelli localizzati nel piacentino, possono gestire 100-200 camion al giorno. D'altronde, l'attività logistica è una delle principali fonti di inquinamento atmosferico: il trasporto su strada è responsabile del 20% delle emissioni di CO2 nei Paesi dell'Unione Europea. In Italia oltre l'80% delle merci viene movimentata su strada, generando il 65% delle polveri sottili e altri inquinanti. Nel territorio provinciale di pianura si registrano condizioni problematiche soprattutto per quanto riguarda le concentrazioni di PM10 e ossidi di azoto (Provincia di Piacenza, 2024). Il rapporto ARPAE sulla qualità dell'aria del 2024 evidenzia come, nonostante le concentrazioni

medie annuali risultino generalmente inferiori ai limiti normativi, persistano diverse criticità nel territorio piacentino, con il superamento del limite giornaliero di PM10 (50 μg/m^3) oltre il massimo consentito di 35 giorni annui. Analogamente, per il PM2.5 i valori medi risultano inferiori ai limiti europei, ma ancora significativamente superiori alle linee guida dell'Organizzazione Mondiale della Sanità. Un ulteriore rischio connesso alla realizzazione di estese piattaforme logistiche impermeabili riguarda la frammentazione paesaggistica e l'interruzione della continuità ecologica delle infrastrutture verdi e blu precedentemente richiamate. Nel territorio di Piacenza, il polo logistico di Le Mose è stato realizzato in un contesto rurale che ha comunque mantenuto le sue infrastrutture idrauliche di superficie e che continua a essere attraversato da sistemi verdi e blu secondari, per lo più residuali e localizzati lungo le maggiori infrastrutture stradali o ferroviarie. Da segnalare come le espansioni più recenti abbiano riguardato brani agricoli interclusi, arrivando così a completa saturazione (fig. 5) e inglobando anche edifici rurali per lo più dismessi.

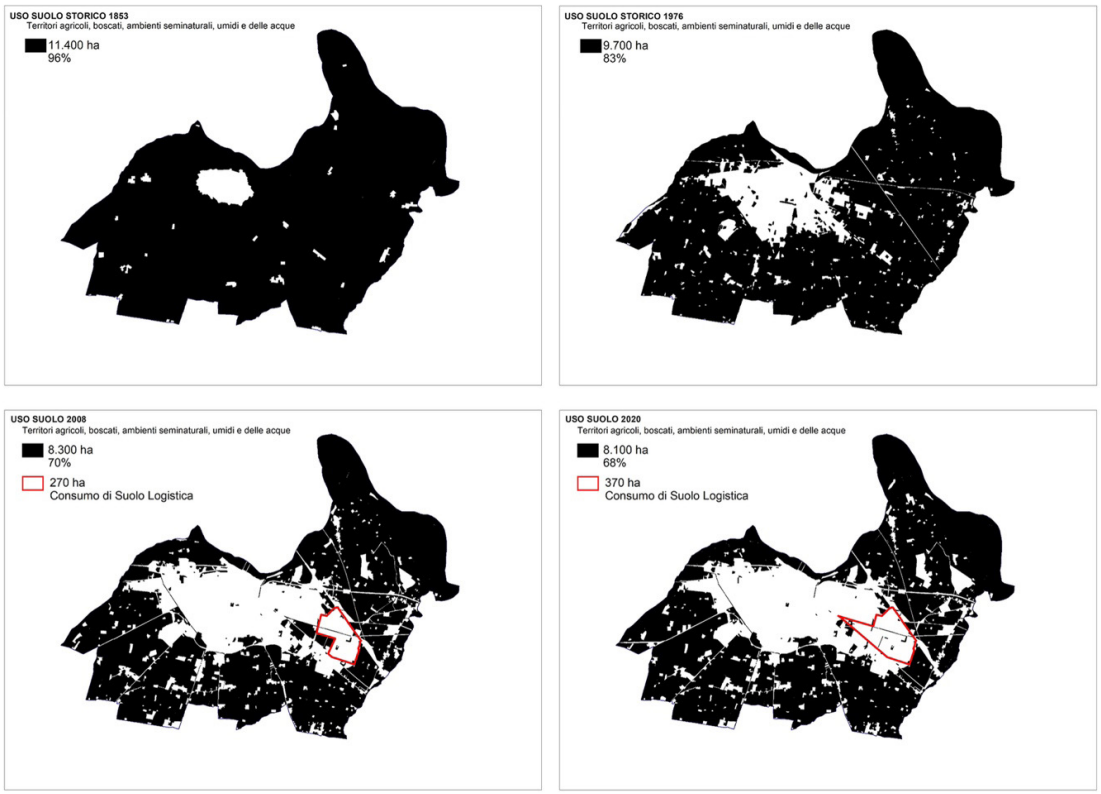


Figura 4 | Comune di Piacenza, Piano Urbanistico Generale, Quadro Conoscitivo, Uso del suolo e dinamiche storiche (2025).

Nodi critici rispetto a governance e planning

Ripensare la piattaforma logistica di Piacenza da un punto di vista ecologico-ambientale consente, come dimostrato, di adottare un approccio sistemico e multiscalare, capace di tenere insieme una molteplicità di temi e questioni.

Alla scala urbana, la piattaforma logistica, con i suoi spazi poco permeabili all'acqua e riscaldati, le strade percorse da migliaia di camion inquinanti, le recinzioni tra lotto e lotto, gli edifici prefabbricati chiusi e semplificati, necessita di interventi che ne migliorino la sostenibilità e la resilienza ecologico-ambientale dall'interno. Si tratta di trasformare una parte della città progettata in modo tecnico e prettamente funzionale, in un quartiere che non solo riduca i propri impatti ambientali, ma che possa anche partecipare al metabolismo urbano, offrendo servizi ecosistemici.
A livello architettonico, gli edifici possono essere resi più sostenibili e meno impattanti adottando soluzioni tecniche ed estetiche ormai consolidate (*green logistics*) (Deckert, 2018), come l'impiego di materiali a basso impatto emissivo, la personalizzazione e l'impiego del colore per armonizzare l'edificio – normalmente dalle dimensioni imponenti – con il contesto paesaggistico, il recupero delle acque piovane, l'installazione di coperture fotovoltaiche per produrre energia rinnovabile o la creazione di tetti verdi, così come di pareti vegetali, per ridurre l'isola di calore e incrementare la biodiversità. All'interno del lotto, è, infatti, importante favorire la presenza di superfici permeabili, per esempio parcheggi drenanti e aree verdi, che possono anche aumentare il benessere dei lavoratori se usate per i momenti di pausa, per esempio. Insieme al trattamento degli spazi di soglia tra interno ed esterno, dove spesso si concentrano interventi di piantumazione che hanno l'obiettivo di nascondere gli spazi logistici e gestire il trattamento delle acque, anche attraverso l'uso di *nature-based solutions*, queste azioni fanno parte delle mitigazioni ecologico-ambientali tese a ridurre l'impatto dell'intervento. Sul fronte delle compensazioni, ovvero delle azioni di riparazione degli impatti causati dall'intervento, è auspicabile che si intervenga in un'ottica di reale riqualificazione ecologica (Pileri, 2007). Mentre oggi, infatti, le compensazioni possono riguardare anche interventi ambientali, come connessioni lente, realizzazione di servizi e opere pubbliche, che spesso rappresentano azioni puntuali e frammentarie, sarebbe opportuno non solo privilegiare la trasformazione delle aree dismesse per realizzare le piattaforme logistiche a monte, limitando così gli impatti, ma anche recuperare aree ambientali degradate circostanti attraverso la creazione di corridoi ecologici, zone umide o il ripristino di ecosistemi locali. Un caso di particolare interesse da questo punto di vista è rappresentato dal progetto per il polo logistico dell'azienda Bestseller, in Olanda, realizzato nel 2023 dallo studio Henning Larsen. Nel progetto più del 40% del lotto è permeabile e gli spazi verdi interni contribuiscono alla costruzione di un paesaggio biodiverso e umido, come quello presente nel contesto limitrofo. Su un tetto verde di 30.000 metri quadri sono coltivate diverse essenze, arbusti e piccoli alberi da frutto per assorbire CO2 e filtrare gli inquinanti, nonché mitigare l'isola di calore urbana, creando così uno spazio efficiente e gradevole.
Questo progetto mostra la possibile migliore integrazione delle piattaforme logistiche con il paesaggio circostante attraverso la creazione o il rafforzamento di corridoi ecologici e infrastrutture verdi e blu. Una riflessione questa che non può riguardare il singolo intervento ma che, in un'ottica di scala vasta, dovrebbe

estendersi alla pianificazione dell'intera piattaforma, convogliando tutte le risorse verso obiettivi condivisi. Da un lato, questo può realizzarsi durante la progettazione attraverso la salvaguardia di corridoi ecologici da potenziare seguendo linee guida comuni e condivise, che orientano i singoli interventi. Questo approccio è riscontrabile in numerosi parchi industriali di nuova realizzazione che, però, contribuiscono a consumare una quantità elevata di suolo. Dall'altro lato, agendo sull'esistente, si può immaginare di indirizzare le compensazioni sul rafforzamento di corridoi ecologici fluviali, su interventi di forestazione di grande portata o sulla realizzazione di parchi agricoli periurbani. Un esempio di interesse è rappresentato dalla strategia del "KilometroVerde" di Parma che, dal 2016, riunisce imprese e amministrazioni con l'obiettivo di riqualificare il territorio provinciale, a partire da un tratto di 11 chilometri dell'autostrada A1, sul quale si affacciano molti spazi produttivi e logistici. Questi ambiti, con i loro spazi aperti, diventano luoghi permeabili di ispessimento della fascia verde, di mitigazione e assorbimento degli inquinanti, oltre a un'occasione per caratterizzare in modo coerente il paesaggio dell'infrastruttura, anche a fini comunicativi.

Introduzione al lavoro dei partecipanti al workshop

A partire dalle criticità ambientali e territoriali delineate e dai temi emergenti enunciati nei paragrafi precedenti, il lavoro sviluppato nel corso del Workshop Younger SIU e presentato nei due capitoli che seguono si propone di approfondire il ruolo e le potenzialità delle misure di mitigazione e compensazione ecologico-ambientale applicate agli insediamenti logistici, una volta definita la loro localizzazione alla scala vasta. L'analisi si inserisce in una prospettiva comparativa, mettendo a confronto esperienze e modelli internazionali al fine di valutarne l'efficacia e le possibili applicazioni nel contesto locale, a partire dal caso di Piacenza. L'obiettivo è avviare una riflessione progettuale su strategie e strumenti operativi capaci di supportare le amministrazioni pubbliche nella definizione di azioni concrete, in grado di agire a diverse scale territoriali e di promuovere una progettazione degli spazi della logistica più sostenibile, resiliente e integrata con il sistema ecologico e paesaggistico del territorio.

In questo quadro, l'attenzione si concentra in particolare sugli impatti ambientali generati dagli insediamenti logistici nel territorio piacentino, assumendo uno sguardo territoriale che riconosce al tempo stesso il valore e la fragilità degli ecosistemi che caratterizzano l'area. Tra questi rivestono un ruolo centrale il sistema delle acque – a partire dal fiume Po e dai suoi principali affluenti –, gli spazi rurali connessi all'agroindustria locale, la rete degli spazi aperti pubblici e i corridoi ecologici che attraversano la pianura. L'analisi degli studenti si sviluppa, dunque, attorno ad alcune domande di ricerca fondamentali: quali siano gli impatti ambientali di rilevanza pubblica derivanti dalle scelte localizzative e dallo sviluppo delle attività logistiche nel territorio piacentino; quali strumenti di mitigazione e compensazione siano oggi disponibili, sia all'interno degli ambiti logistici, sia nei sistemi ecologico-ambientali e paesaggistici più ampi, e come possano essere migliorati in una prospettiva di sostenibilità socio-ambientale e adattamento al

cambiamento climatico; infine, quali risorse e quali attori territoriali sia necessario coinvolgere per costruire strategie condivise capaci di sostenere la sostenibilità dei territori della logistica e di distribuire in modo più equilibrato impatti e opportunità.

Riferimenti bibliografici

Aljohani K., Thompson R.G. (2016), "Impacts of logistics sprawl on the urban environment and logistics: taxonomy and review of literature", *Journal of Transport Geography*, 57, pp. 255-263, http://dx.doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2016.08.009

Armondi S. (2025), *Geografie delle crisi. Dati, logistica e urbanizzazione del mondo*, Mimesis, Milano.

ARPAE (2024), La qualità dell'aria nella Provincia di Piacenza, Report 2024, https://www.arpae.it/it/il-territorio/piacenza/report-a-piacenza/aria/report-annuali-piacenza/report-annuale-qa-piacenza-2024-1/view

ARPAE (2021), Report Acque a Piacenza, https://www.arpae.it/it/il-territorio/piacenza/report-a-piacenza/acqua

Comune di Piacenza (2025), Quadro Conoscitivo, Piano Urbanistico Generale, https://drive.google.com/drive/folders/1rFryqY9MrwfVpNZm_675W50fgxfBILzV

Deckert C. (2018), "Sustainable Logistics: A Framework for Green Logistics and City Logistics", in Lu H., Schmidpeter R., Capaldi N., Zu L. (eds), *Building New Bridges Between Business and Society, CSR, Sustainability, Ethics & Governance*, Springer, Cham. https://doi.org/10.1007/978-3-319-63561-3_4

Franco E., Tamini L. (2025), *Governare la logistica. Dinamiche insediative ed effetti del PNRR*, Anteferma, Conegliano.

Pileri P. (2007), *Compensazione ecologica preventiva. Metodi, strumenti e casi*, Carocci, Roma.

Provincia di Piacenza (2024) Quadro Conoscitivo, Piano Territoriale d'Area Vasta, https://ptavpiacenza.it/

SNPA (2025), Consumo di suolo, dinamiche territoriali e servizi ecosistemici, disponibile al link https://www.snpambiente.it/pubblicazioni/consumo-di-suolo-dinamiche-territoriali-e-servizi-ecosistemici-edizione-2025/

11

GRETA CALIENDO, ALESSANDRO CASOLARE, BENEDETTA PASTENA, CATERINA URSELLA

Il paesaggio potenziale delle geografie operazionali. Una rilettura del Polo Logistico di Piacenza attraverso la matrice ambientale

Introduzione

Il settore della logistica, in forte crescita a livello globale (Grand View Horizon, 2024), assume sempre più centralità nelle trasformazioni territoriali (McKinnon, 2009; Bonfantini, Paris, 2024). L'aumento della domanda e dell'offerta globale di merci e servizi, che contribuiscono alla globalizzazione del fenomeno (Gavidia, Maverick, 2022), incide sulle dinamiche di urbanizzazione, definendo nuove tipologie di paesaggi e insediamenti e contribuendo al processo di «*logistification* del territorio e di territorializzazione della logistica globale» (Into the Black Box & Mattiucci, 2019). In questi processi, iperspecializzazione, sviluppo sociotecnico e globalizzazione economica "dominano" localizzazione e sviluppo delle piattaforme produttive, dello scambio merci e di energia, tralasciando il rapporto con l'esistente – come le preesistenze patrimoniali, ecologiche e gli usi delle comunità – e definendo nuove 'zone di sacrificio', in cui degrado e ingiustizia ambientale rappresentano un compromesso ragionevole per il capitalismo (Perkins, 2024; Malherbe, 2025). Espressione della logica dell'estrazione di risorse e del controllo logistico, i cosiddetti paesaggi operazionali (Brenner, Katsikis, 2020) occupano «spazi non tipicamente urbani e nemmeno remoti» della città, la cui relazione con l'urbano è, per l'appunto, sfuggente (Armondi, 2023). Questa dissociazione tra territorio e logistica risulta ancor più preoccupante se si considera che la logistica è il settore con il maggior ritardo nell'adozione di pratiche e tecnologie sostenibili (Sillig, Marletto, 2021). Tuttavia, la mancata integrazione del parametro "verde" rivela un ampio potenziale inesplorato di transizione ecologica.
L'obiettivo del contributo è svelare la dimensione ambientale sottesa, e spesso negata, della logistica. Il contributo considera i paesaggi operazionali come paesaggi potenziali, che a partire dagli spazi interstiziali e marginali generati dalle piattaforme della logistica, possono divenire catalizzatori di qualità ambientale, continuità ecologica e welfare territoriale, ragionando su strategie e modalità di costruzione di una *publicness* della logistica, non più matrice capitalistica ed escludente, ma generatrice di relazioni territoriali fondate sul paesaggio come volano di welfare territoriale.
Tra le geografie operazionali del Nord Italia, questi caratteri sono chiaramente osservabili nel territorio piacentino dalla consolidata vocazione logistica. A Piacenza, a partire dagli anni '90, la "città della logistica" si espande dalla periferia orientale fino alle località di Castel San Giovanni e Monticelli d'Ongina (Gazzola, 2022), espansione tuttora in atto con la costruzione di un nuovo terminal di circa 135.000 m^2 nel polo Logistico Le Mose, da concludersi entro il primo trimestre

del 2026 (polo Logistico Le Mose). Questo sviluppo spaziale corrisponde a un incremento occupazionale e dei profitti, con un tasso di crescita del 19% degli addetti ai lavori tra il 2011 e il 2015, secondo i più recenti censimenti dell'Archivio Statistico delle Imprese Attive (ASIA), e una continua richiesta di nuovi insediamenti logistici da parte delle aziende del settore (Provincia di Piacenza, 2017), soprattutto multinazionali. Il successo della logistica a Piacenza conferma la rilevanza su scala transnazionale del Polo gestito da Generali Real Estate (2024), che ricopre il ruolo di snodo intermodale strategico, baricentrico rispetto all'Italia settentrionale e tra i più grandi e connessi d'Europa. L'altra faccia della medaglia di questa vitalità economica è la compromissione di ecologie territoriali e ambiente, nel piacentino come nel resto della Pianura Padana (Coppola, Gritti, Voltini, 2024).
A seguito della prima parte introduttiva, il contributo indaga la dimensione ambientale dei paesaggi operazionali e dei loro impatti attraverso una ricognizione dello stato dell'arte, per poi affrontare criticità e opportunità nel caso studio di Piacenza. Il lavoro svolto nell'ambito del Workshop YoungerSIU 2025, la consultazione della pianificazione vigente e il successivo approfondimento definiscono alcune linee di indirizzo di ricerca e di governo del territorio sensibili alle matrici ambientali nei territori della logistica.

Geografie operazionali e impatti ambientali
Le geografie operazionali della logistica possono essere considerate come l'insieme delle configurazioni spaziali generate da pratiche e requisiti operativi – accessibilità, tempi di attraversamento, capacità infrastrutturali, disponibilità di suolo – che rendono possibili la circolazione materiale delle merci e, con essa, la partecipazione dei luoghi a un'economia sempre più interconnessa (Hesse, 2008).
Le piattaforme della logistica costituiscono degli «spazi "ibridi" che combinano industria e servizi, attività derivate e intrinseche, al tempo stesso motore e prodotto del cambiamento strutturale industriale e, infine, esito congiunto di dinamiche globali e locali» (Hesse, 2008). Tali strutture agiscono come grandi poli di origine e destinazione dei flussi e, quindi, come generatori e attrattori di traffico merci (Aljohani & Thompson, 2016). Per questo, la loro localizzazione produce effetti che vanno oltre l'impianto in sé, contribuendo a trasformare il paesaggio, l'uso del suolo e la geografia economica e sociale (Cidell, 2011), producendo pressioni e conflitti, in particolare dove le operazioni su gomma interferiscono con usi urbani più sensibili (Hesse, 2008).
Queste aree specializzate vengono progettate secondo logiche puramente funzionali, trascurando le specificità territoriali dei contesti locali. Harvey (1989) definisce questa dinamica come «annichilimento dello spazio» per indicare come la logistica consideri i processi che determinano la localizzazione di impianti, piattaforme e servizi e l'organizzazione dei flussi di distribuzione, piuttosto che le caratteristiche dei luoghi.
Negli ultimi decenni, diversi fattori legati all'uso del suolo e alla necessità di

strutture logistiche più performanti, hanno favorito la ricollocazione di molti insediamenti della logistica. Tale ricollocazione strategica ha privilegiato aree peri-urbane o extra-urbane , ben connesse alle reti autostradali, ai principali aeroporti e ai porti,dove accessibilità e costi fondiari risultano spesso più favorevoli (Woudsma et al., 2008). Tale fenomeno è stato definito «*logistics sprawl*» (Dablanc and Rakotonarivo, 2010) o «polarizzazione logistica» (Hesse, 2008). Non si tratta di un'esternalizzazione in senso economico, ma di una rilocalizzazione spaziale delle funzioni logistiche in aree extraurbane, che genera nuove forme di pressione territoriale (Sakai et al., 2020). Da un lato, tale dinamica ha comportato una dislocazione territoriale delle attività logistiche, trasferendo verso contesti periferici una parte delle criticità associate alla logistica urbana – congestione, traffico pesante, rumore, inquinamento, conflitti d'uso del suolo (Hesse, 2008) – senza che ciò coincida con una loro effettiva risoluzione. Dall'altro, però, queste trasformazioni hanno plasmato funzione e carattere dei luoghi, influenzando la struttura urbana e l'uso del suolo, con impatti ambientali e sociali rilevanti.

Gli impatti ambientali, e le relative ricadute sociali, associati alla rilocalizzazione delle strutture logistiche, possono essere letti su due piani tra loro connessi: quello territoriale, legato alla collocazione e agli effetti su funzioni, comunità e uso del suolo, e quello legato ai flussi, alle distanze percorse e alle emissioni.

A livello territoriale, un impatto ricorrente legato alla crescita dei poli logistici riguarda, infatti, il consumo di suolo e l'impermeabilizzazione: la realizzazione di grandi superfici coperte contribuisce alla perdita di funzioni ecosistemiche, con implicazioni sul rischio idraulico e sulla regolazione microclimatica (EEA, 2024; EC, 2025). In Italia, i rapporti sul consumo di suolo restituiscono la persistenza del fenomeno e la sua rilevanza per la pianificazione e le misure di mitigazione (ISPRA, 2022).A questo piano si sovrappone una dimensione di conflitto d'uso. La letteratura evidenzia che le operazioni di trasporto pesante tendono a entrare in conflitto con altri usi del suolo, a causa delle interferenze crescenti tra trasporto merci e funzioni differenti (Hesse, 2008). Allo stesso tempo, sul piano sociale, la collocazione degli impianti logistici influenza il traffico pesante e incide sul benessere delle comunità esposte, contribuendo a inquinamento acustico, peggioramento della qualità dell'aria, criticità per la sicurezza e congestione veicolare (Lindsey et al., 2014).

Rispetto ai flussi, lo spostamento delle strutture verso aree suburbane ed extraurbane aumenta le distanze necessarie per servire una domanda che resta in larga parte concentrata nelle città. Le distanze aggiuntive percorse dai camion per consegne e rifornimenti generano impatti ambientali negativi, con maggiore consumo di carburante, aumento di emissioni climalteranti e incremento di inquinanti atmosferici locali (Aljohani & Thompson, 2016). Studi recenti mostrano come la presenza e la densità di grandi magazzini e infrastrutture di movimentazione merci si associno a incrementi di inquinanti legati al traffico nelle aree prossime ai poli logistici, con un peggioramento della qualità dell'aria (Kerr et al., 2024).

Nonostante queste criticità, questi territori mostrano anche un potenziale trasformativo, che è spesso trascurato dalla pianificazione: in molti casi occupano estese superfici in prossimità di nodi infrastrutturali e si collocano in aree di transizione tra città e campagna, dove è possibile ricostruire connessioni oggi interrotte. Inoltre, la concentrazione di criticità ambientali e sociali rende prioritario sperimentare misure di mitigazione e di miglioramento della qualità territoriale. In questa prospettiva, i paesaggi operazionali della logistica possono essere letti come ambiti in cui è possibile e necessario sperimentare progettualità volte a ricucire continuità ecologiche, offrire servizi per la mobilità quotidiana e attivare azioni di mitigazione, che possano contribuire alla qualità ambientale.

Paesaggi in tensione: il polo logistico di Piacenza come nodo territoriale

Lo stato dell'arte evidenzia che le geografie operazionali della logistica producono impatti ambientali e sociali attraverso l'assetto territoriale degli insediamenti – consumo di suolo e impermeabilizzazione, conflitti d'uso e pressioni sulle comunità – e l'organizzazione dei flussi – traffico, emissioni e inquinamento atmosferico.

Il polo logistico di Piacenza costituisce un caso di particolare rilevanza per analizzare la dimensione ambientale della logistica, in particolare nella Pianura Padana, dove la pressione antropica è elevata per la presenza di allevamenti intensivi, impianti agroindustriali e attività di produzione energetica. In questa prospettiva, la Pianura Padana può essere letta come una *opportunità geografica* attraverso cui economie e comunità urbane circostanti hanno progressivamente localizzato funzioni decisive per il proprio sviluppo, intensificando lo sfruttamento delle risorse naturali (Coppola, Gritti & Voltini, 2024). Ne deriva l'immagine di un territorio configurato come frontiera interna, riorganizzato per rispondere a domande mutevoli e spesso divergenti. In questo territorio,la logistica assume un ruolo trainante, affiancata da agricoltura e zootecnia intensive e dalla manifattura, in un processo che produce un assetto spaziale instabile e frammentato. È entro questa traiettoria che la concentrazione di piattaforme e l'intensificazione dei flussi di trasporto rendono più evidenti effetti cumulativi sul suolo, sulla qualità dell'aria, sui cicli ecologici e sul welfare urbano.

Il nodo piacentino, pur collocato entro il perimetro amministrativo dell'Emilia-Romagna, risulta funzionalmente integrato nel sistema logistico lombardo: la sua posizione lungo i principali corridoi di mobilità del Nord Italia ne sostiene l'inclusione nella "Regione Logistica Milanese" (RLM), intesa come ambito le cui risorse logistiche materiali e immateriali operano prevalentemente a servizio dell'economia lombarda (Dallari & Curi, 2019). Tale inquadramento mette in evidenza il rapporto tra elevata concentrazione industriale e intensità della mobilità di merci e persone, che favorisce la crescita di poli logistici lungo un *logistic cluster* esteso fra Novara, Como, Montichiari, Piacenza e Stradella (Dallari & Curi, 2019).

Il caso piacentino si iscrive anche in una tendenza globale: il trasporto merci copre circa il 40% delle emissioni del comparto trasporti e poco meno dell'8% delle

emissioni totali, con una distribuzione sbilanciata verso il trasporto su gomma, responsabile di circa il 75% delle emissioni di gas serra del trasporto merci (IEA, 2020; SLOCAT, 2021). In questo scenario, Piacenza consente di osservare come l'organizzazione contemporanea della logistica produca trasformazioni ambientali e territoriali di rilevanza pubblica, riconducibili a una più ampia condizione del "Capitalocene" (Moore, 2017), in cui le infrastrutture logistiche sostengono e al tempo stesso accelerano processi estrattivi, inquinamento, consumo di risorse e accumulazione.

Assumere la lente del paesaggio permette di reinterpretare in maniera critica il polo come un paesaggio operazionale, costruito per garantire continuità ed efficienza ai flussi (merci, energia, dati e lavoro) che sostengono l'economia contemporanea, evidenziando al contempo la necessità di ripensarne l'integrazione ecologica e territoriale in una prospettiva di maggiore sostenibilità ambientale. La logistica si configura come dispositivo ad alta performatività, fondato su nuove forme di insediamenti industriali, spazi iperspecializzati e reti di connessione: il suolo diventa superficie impermeabile e la gerarchia dei movimenti privilegia velocità e standardizzazione (Waldheim & Berger, 2008). Nel caso piacentino, il paesaggio logistico si innesta in una trama complessa, dove il paesaggio agrario della Pianura Padana e quello fluviale del Po si intrecciano con aree industriali specializzate e con frange di paesaggio urbano della città di Piacenza, producendo bordi e transizioni critiche tra ambiente, piattaforme, aree produttive e spazi della città (*Fig. 1*).

Un primo ordine di impatti riguarda il consumo di suolo e la relativa impermeabilizzazione, con riduzione di funzioni ecosistemiche e alterazione degli equilibri ambientali (Dallari & Curi, 2020). Il consumo di suolo in provincia di Piacenza ha raggiunto nel 2024 il 7,74% della superficie totale, in crescita rispetto al 7,68% del 2023 e al 7,66% del 2022 (ISPRA, 2024), confermando una dinamica incrementale continua. Nel corso di un solo anno sono stati trasformati circa 100 ettari di suolo, valore che rappresenta quasi il 10% del nuovo consumo di suolo registrato a livello regionale (ISPRA, 2024).

Un secondo ambito critico concerne il sistema fluviale del Po e dei suoi affluenti, intesi come infrastruttura ecologica e idraulica. In questa cornice, il fiume può essere letto come campo di flussi non umani che strutturano il territorio, su cui agiscono le trasformazioni insediative: incremento dei deflussi meteorici a causa dei suoli impermeabilizzati, sollecitazione delle reti di drenaggio, perdita di biodiversità e frammentazione ecologica (Charters-Gabanek, Raimbault & Hall, 2024). Assumere il paesaggio fluviale come infrastruttura territoriale significa orientare la compatibilità delle trasformazioni a funzioni ecologiche, idrauliche e di resilienza (Bélanger, 2016).

Un terzo ordine di impatti riguarda il traffico veicolare e la qualità dell'aria: la mobilità intensiva dei mezzi pesanti amplifica criticità emissive e si intreccia con condizioni di salute e comfort, poiché l'organizzazione degli spazi logistici subordina spesso la presenza umana agli aspetti tecnici. In tale quadro, la Scheda di Indirizzo Strategico del PUG di Piacenza (2024) richiama il potenziamento

dell'intermodalità attraverso il Polo del Ferro (scalo merci dedicato) e la necessità di nuovi spazi pubblici (aree riposo, ristoro, svago e di attesa), oltre a misure di mitigazione e miglioramento della permeabilità dei lotti produttivi (Comune di Piacenza, 2024). L'impronta emissiva risulta aggravata dalla configurazione fragile delle infrastrutture di accesso e dei margini insediativi: tracciati ciclabili discontinui, assenza di alberature e fasce vegetate filtranti, esposizione diretta a traffico e rumore, e una dotazione insufficiente di spazi pubblici attrezzati.
Da questo quadro emerge una criticità rispetto alla dimensione di *publicness* nei territori della logistica, con discontinuità tra piattaforme, spazi rurali, industriali e città. In questo scenario, mitigazioni e compensazioni possono diventare occasione per ripensare le interfacce: continuità verdi filtranti, spazi ombreggiati e attrezzati, connessioni lente, servizi di prossimità legati al welfare (Dallari & Curi, 2020; Charters-Gabanek, Raimbault & Hall, 2024). Il ripensamento delle aree logistiche può così costituire il presupposto per la costruzione di paesaggi potenziali, nei quali il funzionamento operativo integra qualità ambientale e sociale, orientando la transizione verso assetti più sostenibili e territorialmente integrati (Waldheim & Berger, 2008; Brenner & Katsikis, 2020).

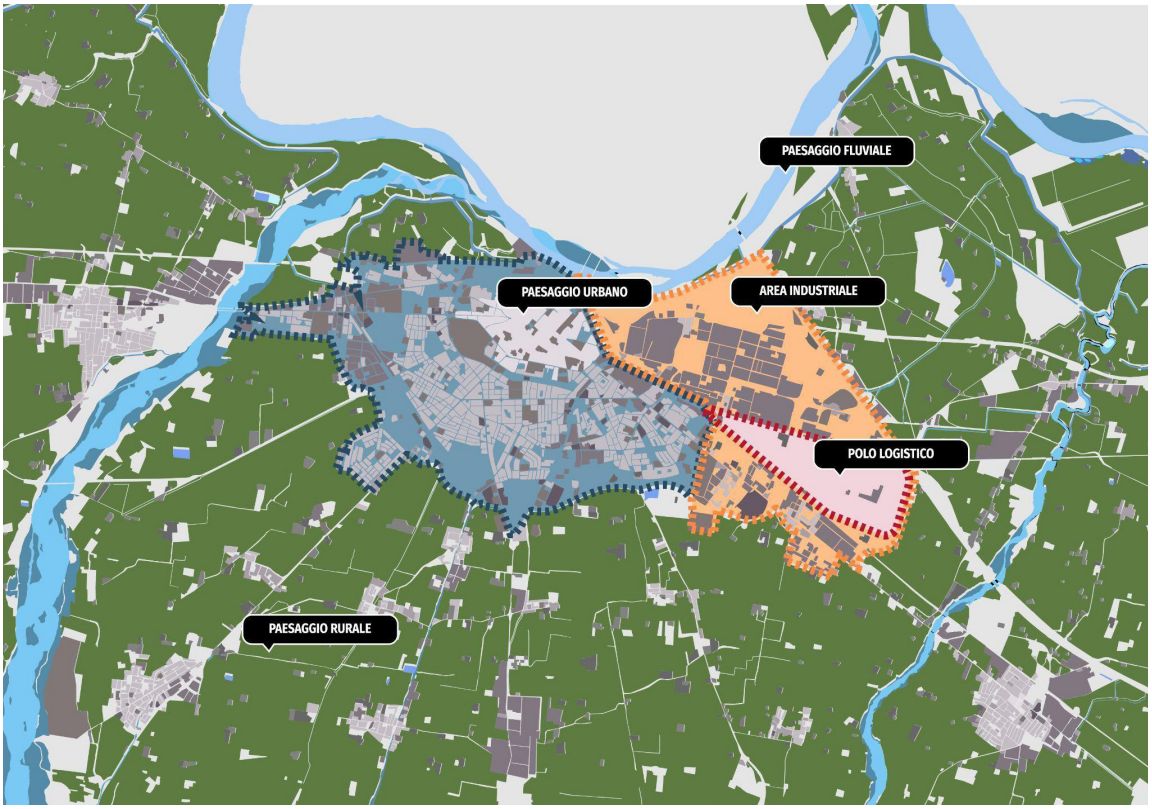


Figura 1 | Schema dei "Paesaggi in tensione". Fonte: Elaborazione del Cluster 3 del workshop YoungerSIU 2026.

Ripartire dalla dimensione ambientale attraverso l'osservazione diretta del Polo Logistico di Piacenza

L'osservazione diretta dei luoghi, attraverso il sopralluogo e l'esperienza percet-

tiva degli spazi, è fondamentale per comprenderne le trasformazioni, per cogliere gli effetti delle modificazioni sociali, economiche e ambientali sulle persone e sul territorio, per riconoscere pratiche d'uso, comportamenti e tracce lasciate dagli utenti, e per individuare criticità e potenzialità. La conoscenza diretta permette la raccolta di informazioni di base, di evidenze, indispensabili per definire strategie di intervento efficaci e propedeutiche alla definizione delle prefigurazioni progettuali.
Sono diversi, infatti, gli studi che hanno basato il proprio metodo di lavoro nell'osservazione dei luoghi quale fase imprescindibile per definire strategie di intervento efficaci (Whyte 1980; Appleyard 1981; Lynch 1964).
Nel caso del Polo logistico di Piacenza, l'osservazione delle aree logistiche e dei loro margini ha consentito di cogliere le trasformazioni spaziali indotte dalle attività di movimentazione merci, così come gli impatti ambientali legati all'uso del suolo, l'infrastrutturazione e alla discontinuità ecologica. L'attenzione si è concentrata, in particolare, sulle dinamiche quotidiane legate alla mobilità: i flussi in uscita dei dipendenti, le modalità di spostamento e i luoghi in cui si riuniscono, così come la compresenza tra mobilità leggera lungo i percorsi secondari – biciclette elettriche, motorini – e il traffico di mezzi pesanti lungo le principali direttrici infrastrutturali.



Figura 2 | Sezione stradale: lo svincolo stradale, l'area interstiziale e la piattaforma logistica. Fonte: foto di Alessandro Casolare.

Durante il Workshop Younger SIU, il percorso di osservazione del polo Logistico Le Mose è partito dalla fermata dell'autobus lungo la strada statale 10 a nord del

sito. Qui le grandi infrastrutture viarie determinano il protagonismo della mobilità pesante a sfavore di un'utenza debole a piedi o con mezzi leggeri - biciclette, scooter e mezzi elettrici - (*Fig. 2*), che si riversa lungo i percorsi secondari dedicati alla mobilità dolce (*Fig. 3*). I percorsi, ombreggiati da una fitta vegetazione, conducono alle rovine di cascine abbandonate, parte di un sistema più ampio di preesistenze di un palinsesto paesaggistico ormai dismesso. Lungo i tracciati primari e secondari, la presenza di numerosi canali segnala la massiccia trasformazione avvenuta a seguito della bonifica dell'area (Consorzio di Bonifica di Piacenza) e la vivacità di habitat ripariali inaspettati. Mentre nelle grandi piattaforme della logistica si osservano modalità inconsuete di fruizione degli spazi (*Fig. 4*) per poterne ricavare il massimo grado di servizi: l'assenza di spazi di aggregazione si contrappone a pochi interventi puntuali volti ad integrare nuovi servizi all'aperto legati al tempo libero, al ristoro e allo sport. Nonostante le ampie superfici impermeabilizzate, le fasce di rispetto stradale definiscono aree residuali, intermezzi di verde con vegetazione particolarmente densa, che arricchiscono la qualità dell'ambiente.
Le immagini e le suggestioni raccolte durante il sopralluogo descrivono un territorio caratterizzato da spazi liminali e pratiche d'uso quotidiano informali dell'area logistica e permettono di porre le basi per lo sviluppo di strategie di progetto efficaci.



Figura 3 | I percorsi secondari nel Polo Logistico di Piacenza, in lontananza i parcheggi della logistica. Fonte: foto di Benedetta Pastena.



Figura 4 | Aree ristoro informali. Fonte: foto di Benedetta Pastena.

Conclusioni

Il caso del polo logistico di Piacenza conferma come la logistica agisca da potente ordinatore territoriale, producendo impatti ambientali che assumono caratteri multi-scalari. Nel contesto padano, la crescita di piattaforme e infrastrutture intensifica il consumo di suolo, altera i bilanci idrologici locali, frammenta le continuità ecologiche e accresce le pressioni emissive associate alla mobilità pesante. Tali trasformazioni non investono soltanto l'impianto logistico, ma si propagano sulle matrici agrarie e fluviali, sui margini produttivi e sulle frange urbane, incidendo sulla qualità del paesaggio e sulle condizioni di abitabilità di territori attraversati da flussi umani e non umani.

Dall'analisi dell'ambito produttivo-logistico est di Piacenza emergono degli indirizzi operativi che gravitano attorno a tre concetti guida: paesaggio, ecosistema, comfort. Il paesaggio come interfaccia tra logistica e contesto e come lente interpretativa dei processi socio-ecologici in atto; l'ecosistema come dimensione per leggere le continuità – o le discontinuità – ecologiche, inclusa la presenza delle comunità biologiche non umane che abitano questi spazi, dalle nutrie che popolano i canali o ai microhabitat nei fossi di bonifica; il comfort come metrica concreta per misurare il benessere, non solo dei lavoratori e delle lavoratrici della logistica ma di chiunque utilizzi o attraversi l'area. Affinché questo polo non sia esclusivamente terra di mezzo, di mero passaggio ma luogo dello stare,

di vita. Da un punto di vista urbanistico, queste evidenze richiedono di spostare l'attenzione dal solo rendimento infrastrutturale alla compatibilità territoriale, assumendo le interfacce come ambito prioritario di progetto. Margini, interstizi e aree residue, spesso trattati come spazi secondari, costituiscono in realtà luoghi decisivi per la regolazione microclimatica, il drenaggio, la continuità ecologica e la sicurezza della mobilità quotidiana. È in queste soglie che emergono carenze rispetto alle condizioni di comfort ambientale – esposizione ad inquinanti, isole di calore – e, parallelamente, un deficit di luoghi della *publicness* legato alla rarefazione di spazi pubblici e servizi, con discontinuità tra piattaforme, paesaggi produttivi e città. In questo quadro, la nozione di paesaggi potenziali consente di reinterpretare i paesaggi operazionali come campi di trasformazione, in cui mitigazione e compensazione diventano infrastrutture paesaggistiche integrate, capaci di produrre benefici misurabili per comunità umane e più-che-umane. Strategie come incremento della permeabilità e gestione diffusa delle acque meteoriche, dispositivi blu-verdi per raffrescamento e continuità ecologica, fasce vegetate lungo assi di accesso e tracciati ciclabili, spazi pubblici ombreggiati e attrezzati con servizi di prossimità, possono concorrere a ridurre impatti e vulnerabilità emissive e a redistribuire qualità ambientale. Rileggere la logistica come paesaggio potenziale significa dunque orientare il governo del territorio verso assetti più sostenibili e resilienti, capaci di integrare efficienza dei flussi, ecologie territoriali e forme di welfare.

Attribuzioni

Il presente contributo è frutto di un lavoro congiunto dei quattro autori. Tuttavia, è possibile riconoscere le seguenti attribuzioni: la redazione del § 1 è di Benedetta Pastena, quella del § 2 è di Greta Caliendo, quella del § 3 è di Alessandro Casolare, la redazione del § 4 è di Caterina Ursella ed infine il § 5 è attribuibile a tutti e quattro gli autori.

Riferimenti bibliografici

Aljohani K., & Thompson R. G. (2016), "Impacts of logistics sprawl on the urban environment and logistics: Taxonomy and review of literature", in *Journal of Transport Geography, 57*, 255–263.

Armondi S. (2023), "Tra energia e dati. Come cambiano geopolitica e geoeconomia lungo un'infrastruttura", in *Quaderni del Semestrale di Studi e Ricerche di Geografia Numero Speciale*, pp. 55-67, ISSN 1125-5218, E-ISSN 2784-9643. DOI: 10.13133/2784-9643/18463

Appleyard, D. (1980), *Livable streets: protected neighborhoods?*. The ANNALS of the American Academy of Political and Social Science, 451(1), 106-117.

Bélanger P. (2016), *Landscape as infrastructure: A base primer* (1st ed.), Routledge.

Bonfantini B., Paris M. (2024), "Geografie operazionali e proliferazione logistica in

Emila-Romagna nel quadro macroregionale", in Armondi S., Di Vita S., Galimberti B. (a cura di), *Geografie operazionali nel Nord Italia. Figurazioni e strategie spaziali*, Franco Angeli, Milano, pp. 149-162, ISBN 978-88-3516-212-4.
Brenner N., & Katsikis N. (2020), "Operational landscapes: Hinterlands of the Capitalocene", in *Architectural Design, 90*(1), 22–31. https://doi.org/10.1002/ad.2521
Charters-Gabanek K., Raimbault N., & Hall P. V. (2024), "Logistics and urban planning: A review of literature", in *Journal of Planning Education and Research, 45*(3), 663–673. https://doi.org/10.1177/0739456X241247838
Cidell J. (2010), "Concentration and decentralization: The new geography of freight distribution in US metropolitan areas", in *Journal of Transport Geography, 18*, 363–371.
Cidell J. (2015), "Distribution centers as distributed places: Mobility, infrastructure and truck traffic", in T. Birtchnell, S. Savitzky, & J. Urry (Eds.), *Cargomobilities: Moving materials in a global age*. London: Routledge.
Comune di Piacenza. (2024). Piano Urbanistico Generale (PUG). Strategia per la qualità urbana ed ecologico-ambientale. S.4 Schede di indirizzo strategico per le parti di città. Comune di Piacenza.
Coppola A., Gritti A., Voltini M. (2024), "La Pianura padana in sezione. Diario di viaggio tra Reggio Emilia e Verona", in Lanzani A. (a cura di), *Italia di mezzo.Prospettive per la provincia in transizione*, Donzelli Editore, Roma. ISBN 978-88-5522-727-8.
Dablanc L., & Rakotonarivo D. (2010), "The impacts of logistics sprawl: How does the location of parcel transport terminals affect the energy efficiency of goods' movements in Paris and what can we do about it?", in *Procedia - Social and Behavioral Sciences, 2*, 6087–6096.
Dallari F., & Curi S. (2019), "Geografie della Regione Logistica Milanese", in *Milano produttiva 2019*. 29° Rapporto della Camera di commercio di Milano Monza Brianza Lodi, Camera di Commercio di Milano Monza Brianza Lodi, pp.187-198.
Dallari F., Curi S. (2020), *Regional Logistics Performance. La Regione Logistica Milanese e l'Europa a confronto*, Camera di Commercio di Milano Monza Brianza Lodi. https://ester.milomb.camcom.it/node/184
European Environment Agency. (2024, July 26). *What is soil sealing and why is it important to monitor it?*
https://www.eea.europa.eu/en/about/contact-us/faqs/what-is-soil-sealing-and-why-is-it-important-to-monitor-it
Gavidia C., Maverick E. (2022), *Analisi del trend economico delle aziende nel settore dei servizi relativi alla distribuzione logistica*, Tesi di Laurea, Politecnico di Torino. https://webthesis.biblio.polito.it/23705/1/tesi.pdf
Gazzola E. (a cura di) (2022), *Città della logistica. Piacenza territorio lavoro*, Edizioni Scritture, Piacenza, ISBN: 8889864990.
Grand View Horizon (2024), Global Logistics Market Size & Outlook, 2024-2030. https://www.grandviewresearch.com/horizon/outlook/logistics-market-size/global
Into the Black Box & Mattiucci C. (2019), "Editorial", in *Logistical Territories/Lo Squaderno, Explorations in Space and Society*, no. 51, pp. 4-7. ISSN 1973-9141.
International Energy Agency. (2020). World Energy Outlook 2020. IEA. https://iea.blob.core.windows.net/assets/a72d8abf-de08-4385-8711-b8a062d6124a/WEO2020.pdf
ISPRA. (2022). *Sintesi Rapporto consumo di suolo 2022*
ISPRA. (2024). *Sintesi Rapporto consumo di suolo 2024*
Harvey D. (1989), *The Condition of Postmodernity*, Blackwell.

Hesse M. (2008), *The City as a Terminal: The Urban Context of Logistics and Freight Transport*, Ashgate.
Kerr G. H., Meyer M., Goldberg D.L., Miller J. & Anenberg S.C. (2024), "Air pollution impacts from warehousing in the United States uncovered with satellite data", in *Nature Communications,* 15, 6006. https://doi.org/10.1038/s41467-024-50000-0
Lindsey C., Mahmassani H. S., Mullarkey M., Nash T., & Rothberg S. (2014), "Industrial space demand and freight transportation activity: Exploring the connection", in *Journal of Transport Geography, 37*, 93–101. https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2014.04.009
Lynch, K. (1964). *The image of the city*. MIT press.
Malherbe N. (2025), "Locating the sacrifice zone in capitalist and anti-capitalist political theology", in *Cultural Geographies*, *0*(0). https://doi.org/10.1177/14744740251324902
McKinnon A. (2009), "The present and future land requirements of logistical activities", in *Land Use Policy*, vol. 26, suppl. 1, pp. S293-S301, ISSN 0264-8377, https://doi.org/10.1016/j.landusepol.2009.08.014.
Moore J.W. (Ed.) (2016), *Anthropocene Or Capitalocene? Nature, History, and the Crisis of Capitalism*, Kairos Pm Press.
Perkins H.A. (2024), "Sacrifice Zones", in D. Richardson, N. Castree, M.F. Goodchild, A. Kobayashi, W. Liu and R.A. Marston (eds.), *International Encyclopedia of Geography*. https://doi.org/10.1002/9781118786352.wbieg2191
Provincia di Piacenza (2017), PIANO TERRITORIALE DI AREA VASTA PIACENZA (PTAV). Quadro conoscitivo. Sistema funzionale: insediamenti e dotazioni di rilievo sovraprovinciale. Aree produttive e logistiche di rilievo sovracomunale. Allegato 1. Ricognizione e analisi degli ambiti specializzati per attività produttive – aggiornamento 2017. Relazione.
Sakai T., Kawamura K., & Hyodo T. (2020), "Logistics facilities for intra and inter-regional shipping: Spatial distributions, location choice factors, and externality", in *Journal of Transport Geography*, 82, 102783. DOI: 10.1016/j.jtrangeo.2020.102783
Sillig C., Marletto G. (2021), "Logistica avanzata e transizione ecologica. Una prospettiva socio-tecnica", in *Rivista di Economia e Politica dei Trasporti (REPoT)*, n. 2., art. 5, ISSN 2282-6599. https://doi.org/10.13137/2282-6599/34057
SLOCAT Partnership. (2021), SLOCAT annual report 2021, SLOCAT. https://slocat.net/wp-content/uploads/2022/03/SLOCAT-Annual-Report-2021_Final-Version.pdf
Waldheim C., & Berger A. (2008), "Logistics landscape", in *Landscape Journal*, 27(2), 219–246. https://doi.org/10.3368/lj.27.2.219
Whyte WH. (1980), *The social life of small urban spaces*, Documentary, Conservation Fundation.
Woudsma C., Jensen J. F., Kanaroglou P., & Maoh H. (2008), "Logistics land use and the city: A spatial-temporal modeling approach", in *Transportation Research Part E: Logistics and Transportation Review, 44*(2), 277–297. https://doi.org/10.1016/j.tre.2007.07.006

Sitografia

Planimetria generale, T1/potenziale sviluppo, disponibile su *polo Logistico Le Mose* https://pologlogistico.it/
European Commission (2025). https://www.consilium.europa.eu/en/press/press-releases/2025/09/29/council-adopts-new-rules-for-healthier-and-more-resilient-european-soils/
//Development. Piacenza Logistics Hub, agg. il 5 dicembre 2024, disponibile su *Generali*

Real Estate https://www.generalirealestate.com/article/piacenza-logistics-hub-1/
Comprensorio di pianura. Distretto di bonifica Val Trebbia, disponibile su *Consorzio di Bonifica di Piacenza* https://www.cbpiacenza.it/index.php?option=com_content&view=article&id=387:comprensorio-di-pianura&catid=78&Itemid=887&limitstart=2&lang=it

12

NICOLETTA DENARO, VITTORIA RIDOLFI, MONICA SANDULLI, DAVIDE VETTORE

Ribaltare la prospettiva. Per un paesaggio potenziale della logistica a Piacenza

Introduzione: il polo logistico di Piacenza come piattaforma monofunzionale e introversa

Il polo logistico di Piacenza, con fulcro nell'area industriale di Le Mose, si colloca all'interno di uno degli snodi intermodali più densi del corridoio padano, in una posizione caratterizzata dalla convergenza di infrastrutture stradali e ferroviarie. L'area è infatti compresa tra gli assi viari della via Caorsana e della via Emilia Parmense, in prossimità delle linee ferroviarie convenzionali Milano-Bologna e Piacenza-Cremona, e presenta un'elevata accessibilità autostradale grazie alla vicinanza al casello Piacenza Sud dell'Autostrada del Sole (A1) e al collegamento diretto con l'autostrada Torino-Brescia (A21). Infatti, a scala provinciale, tale nodo non è un episodio isolato: il quadro conoscitivo del Piano Territoriale di Area Vasta (PTAV) registra un sistema logistico articolato, che include, oltre al polo di Le Mose (circa 2,5 milioni di m^2), anche grandi piattaforme a Castel San Giovanni (circa 1,8 milioni di m^2) e Monticelli d'Ongina (circa 400.000 m^2), per una superficie complessiva di insediamenti logistici che supera i 5 milioni di m^2. In questo contesto, il polo piacentino può essere interpretato come paesaggio logistico ad alta intensità funzionale, cioè uno spazio in cui la performance dei flussi (accessibilità autostradale, grandi lotti, capannoni e piazzali di manovra, viabilità interna dedicata, specializzazione d'uso e operatività continuativa) tende a dominare la forma di uso del suolo e a ridurre e semplificare la complessità ecologica e insediativa. Questa lettura è coerente con il concetto di «geografie operazionali» (Brenner, 2020) che rendono i territori periurbani parte integrante delle infrastrutture dell'urbanizzazione planetaria e con la letteratura che descrive la città contemporanea come terminale dei sistemi logistici (Hesse, 2008; Waldheim, 2008). Dal punto di vista morfologico e ambientale, tale intensificazione infrastrutturale si traduce in una forte impermeabilizzazione e in una configurazione a "placca" (capannoni, piazzali asfaltati e fasci infrastrutturali) che incrementa discontinuità e barriere ecologico-idrauliche: un aspetto particolarmente critico in un settore di pianura dove il reticolo di drenaggio e bonifica tra Trebbia e Nure (colatori naturali e artificiali, canali diversivi di Est e di Ovest e rete secondaria) costituisce una matrice territoriale strutturante[1]. In linea con il quadro nazionale sul consumo di suolo e la perdita di servizi ecosistemici associata alla copertura artificiale (ISPRA, 2025), l'analisi di questo paesaggio logistico consente quindi di mettere a fuoco non solo la trasformazione funzionale, ma

1 Informazioni estratte dal sito del Consorzio di Bonifica di Piacenza (reperibili dal sito https://www.cbpiacenza.it/index.php?lang=it)

anche gli effetti sulla continuità ecologica e sulla resilienza climatica locale. Allo stesso tempo, il polo si presenta come un potenziale laboratorio di sperimentazione progettuale per ripensare il rapporto fra logistica, territorio e comunità, assumendo il paesaggio come dispositivo di riequilibrio ambientale e di welfare territoriale. Il ragionamento qui proposto nasce dall'esperienza progettuale maturata durante il Workshop YoungerSIU 2025 a Piacenza, che ha assunto il polo logistico come caso studio per sperimentare nuove chiavi di lettura e di intervento.

A partire dalla lettura degli strumenti di pianificazione, in primis del nuovo Piano Urbanistico Generale (PUG)[2], si riconosce il ruolo centrale del polo logistico nelle traiettorie di sviluppo urbano-produttivo, che rientra all'interno di una lettura prevalentemente Est-Ovest, ancorata agli assi infrastrutturali e alle principali polarità generatrici di flussi e funzioni urbane, come i tracciati della via Emilia Pavese e della via Emilia Parmense, i luoghi centrali e, sul versante produttivo-logistico, i poli e gli insediamenti di rilievo sovracomunale individuati dal PUG, tra cui il polo logistico di Le Mose e i poli produttivi consolidati di Piacenza Est e Montale. Questa impostazione consolida la visione del polo logistico come placca monofunzionale dedicata alla crescita e alla competitività. Tuttavia, nel caso specifico del polo logistico, la declinazione strategica appare meno capace di integrare in modo strutturale le matrici ecologiche e idrauliche del territorio: non perché tali componenti siano assenti dal quadro conoscitivo, che include esplicitamente rete ecologica e temi di sicurezza territoriale, ma perché tendono a rimanere sullo sfondo o a essere trattate come vincoli/mitigazioni più che come dispositivi spaziali di progetto.

In tal senso, l'analisi delle strategie del PUG mette in evidenza alcuni limiti riferibili soprattutto al grado di integrazione nel comparto logistico: la persistenza di una logica di polo relativamente chiuso e monofunzionale, un riconoscimento non pienamente operativo dei corridoi ecologici e della rete idraulica come infrastrutture verdi e blu, oltre a una debole attenzione alle connessioni trasversali. A partire da queste criticità, il contributo evidenzia la necessità di cambiare prospettiva, affiancando alla lettura Est-Ovest una lettura Nord-Sud capace, ad esempio, di riconnettere le trame idrauliche, gli spazi residuali e i margini, che possono qui diventare elementi cardine di un'infrastruttura ecologico-ambientale adattiva. Una breve lettura critica delle relazioni attuali tra il polo e il territorio di Piacenza consente così di proporre un ribaltamento interpretativo e progettuale fondato sui corridoi trasversali Nord-Sud, in coerenza con la direzione del reticolo idrografico del Po e dei suoi affluenti. La rete di aree individuate, che possono essere oggetto di trasformazioni progettuali puntuali, delinea quello che verrà qui denominato il "paesaggio potenziale della logistica", esito progettuale e strategico che unisce la ricerca di efficienza con l'esigenza di migliorare la risposta del polo ai cambiamenti climatici. Per contestualizzare tale strategia, viene

2 In particolare, si fa riferimento ai documenti "01 Quadro Conoscitivo Diagnostico", "S1-S2 Schema assetto strategico e del territorio urbanizzato.pdf" e "05 Strategia per la qualità urbana ed ecologico ambientale" (reperibili dal sito https://www.comune.piacenza.it/it/page/pug-proposta-di-piano)

infine analizzato un esempio di intervento progettuale che consente di comprendere il metodo nel contesto di studio.

Ribaltare la prospettiva: una strategia territoriale Nord-Sud a partire dal polo logistico di Piacenza

Come precedentemente evidenziato, il polo logistico si inserisce nel territorio piacentino provocando una drastica cesura scalare nel paesaggio, sia urbano sia rurale, e imponendosi come una placca infrastrutturale che interrompe continuità ecologiche e idrologiche. Il polo, infatti, con le sue connessioni al sistema del trasporto viario e ferroviario, rafforza la saturazione infrastrutturale del territorio lungo la direttrice Est-Ovest, seguendo un andamento quasi perpendicolare al sistema fluviale del Po e dei suoi affluenti.

Infatti, se riletto a partire dalla matrice ambientale del sistema idrico padano, e non più dando priorità alle direttrici dello sviluppo urbano e infrastrutturale, il contesto territoriale restituisce con maggiore chiarezza le relazioni (e le frizioni) tra il nodo logistico, il paesaggio agricolo e gli ecosistemi. Tale cambio di prospettiva, che segue una lettura del territorio orientata lungo l'asse Nord-Sud, consente di mettere in evidenza continuità latenti, interruzioni e possibilità di ricucitura.

Ciò che emerge, in primo luogo, è la frammentazione dei corridoi ecologici, compromessi da barriere fisiche e discontinuità ambientali che riducono la permeabilità del suolo. In secondo luogo, si riconosce un sistema diffuso di spazi residuali e marginali, quali interstizi, fasce di rispetto, bordi stradali e aree di risulta, spesso privi di progettualità ma potenzialmente decisivi come luoghi di transizione e di connessione. Infine, risulta particolarmente critica l'interruzione delle trame idrauliche, ovvero la rete minuta di canali, scoline e dispositivi irrigui che struttura la pianura agricola e che l'infrastrutturazione logistica tende a tombare o semplificare, aumentando dunque la vulnerabilità ambientale.

A partire dalla lettura del territorio e dall'individuazione di queste criticità e del loro potenziale trasformativo, è stata delineata una strategia progettuale volta a esplorare nuove modalità di integrazione ecologico-ambientale del polo logistico, capaci al contempo, di mitigare e compensare gli impatti. Il progetto di paesaggio viene assunto come dispositivo per ripensare la logistica non come enclave impermeabile e monofunzionale, sradicata dal territorio e dalle sue ecologie, ma come infrastruttura territorializzata, capace di contribuire alla qualità ecologica, ambientale e sociale.

Il "paesaggio potenziale della logistica" si fonda sulla definizione di alcuni obiettivi generali, intesi come criteri-guida del progetto. Da un lato, preservare la biodiversità e rafforzare le connessioni ecologiche, assumendo la rete esistente come struttura ordinatrice e individuando continuità oggi frammentate. Dall'altro, depavimentare selettivamente le superfici impermeabilizzate, riducendo gli effetti microclimatici e restituendo porosità al suolo, con benefici sia in termini di infiltrazione dell'acqua, sia di mitigazione dell'isola di calore. L'obiettivo è, dunque, rafforzare le funzioni ecosistemiche – filtrazione, ombreggiamento, raf-

frescamento, ritenzione idrica, continuità degli habitat – attraverso un sistema integrato di infrastrutture verdi e blu. Infine, la strategia assume esplicitamente una dimensione sociale: la costruzione di spazi pubblici e spazi ricreativi per i lavoratori (aree di sosta ombreggiate, percorsi lenti, margini accessibili) diventa parte integrante della riconfigurazione del polo logistico, contribuendo a generare *publicness* come qualità spaziale e ambientale.
Operativamente, sono stati individuati degli "assi di infiltrazione paesaggistica", che penetrano la placca logistica connettendo rete ecologica, sistemi agricoli e infrastrutture ambientali: veri e propri interventi di ricucitura che riconfigurano margini e spazi residuali all'interno di infrastrutture verdi e blu, per garantire porosità ecologica, gestione delle acque e miglioramento del comfort climatico e ambientale. Questi assi orientano le azioni progettuali e costituiscono la trama strutturante delle qualità emergenti del progetto: verticalità e porosità.
Se la verticalità riannoda il polo alla matrice ecologica e paesaggistica del territorio, rendendo leggibili continuità interrotte o latenti, la porosità ha l'obiettivo di aprire la placca logistica alle connessioni ecologiche e lente, rendendone i bordi e gli spazi residuali maggiormente attraversabili e permeabili, incrementandone la capacità adattiva. A sostenere queste qualità progettuali sono due *driver* principali: l'acqua, intesa come rete idraulica e infrastruttura blu di adattamento, da conservare e riattivare attraverso le trame minute preesistenti, così da costituire un sistema capace di raffreddare, drenare e riconnettere gli spazi urbani; lo spazio verde, concepito come palinsesto vegetale continuo e stratificato – formato da fasce boscate e filari – che agisce da corridoio ecologico e filtro ambientale, migliorando la qualità dell'aria, mitigando rumore e polveri e rafforzando il comfort termico.

Le opportunità progettuali: superfici permeabili, impermeabili e margini
La semplificazione del ruolo dei sistemi naturali, insieme ai rischi legati agli effetti dei cambiamenti climatici che colpiscono persone e beni, determinano l'esigenza di rispondere alle necessità contemporanee di sostenibilità economica, ambientale e sociale (He et al., 2018). In questo cambio di paradigma, i poli logistici possono diventare un esempio di sostenibilità. L'impiego di soluzioni basate sulla natura può essere una risposta multifunzionale per adattare e riconnettere gli ecosistemi naturali e degradati all'interno e all'esterno delle placche logistiche e, più in generale, delle aree industriali (Di Pirro et al., 2025). Gli esempi progettuali virtuosi sono pochi, ma significativi per l'approccio adottato nel presente contributo. Tra questi il "Plataforma Central Iberum" in Spagna (Agudo-Sierra & M Llaguno-Munitxa, 2022) risponde agli obiettivi di sostenibilità articolando le azioni in quattro ambiti di intervento, che spaziano dalla gestione sostenibile delle acque meteoriche, grazie alla realizzazione di un sistema interconnesso di zone umide, all'impiego di specie autoctone per rigenerare habitat ed ecosistemi degradati, fino alla riduzione dell'impronta di carbonio e alla progettazione di spazi aperti ricreativi che innescano relazioni di prossimità tra i fruitori del polo (*fig.1*).



Figura 1 | Plataforma Central Iberum, sistema interconnesso di zone umide per la gestione delle acque meteoriche. Fonte: https://www.biodiversity-premises.eu

Altri due esempi significativi sono: il "Bestseller Logistics Center" nei Paesi Bassi, concepito come un'infrastruttura a basso impatto ambientale e caratterizzato da una zona umida e un tetto giardino per incrementare la biodiversità; la "ZAC Orline" in Francia, in cui l'impatto dell'impermeabilizzazione del suolo viene compensato con la costruzione di una rete di bacini che gestiscono l'acqua piovana, insieme a piccole aree vegetate.
Per Piacenza, l'intenzione di avviare un processo di riconnessione tra il polo logistico e il territorio circostante, di tipo agricolo e fluviale, si concretizza innanzitutto attraverso l'individuazione di aree suscettibili a trasformazione, diversificate per natura, localizzazione e dimensione. Tali aree vengono messe a sistema riprendendo la direzione Nord-Sud delle connessioni naturali e della trama idraulica, caratterizzata dagli affluenti del Po.
A livello metodologico, a seguito dell'analisi conoscitiva dei territori del polo logistico, le aree trasformabili sono suddivise in superfici permeabili, impermeabili e manufatti architettonici. Azioni strategiche e indicazioni progettuali specifiche per ognuna di queste categorie hanno l'obiettivo di riconnettere le aree individuate all'interno di una rete multifunzionale che fornisca servizi ecosistemici capaci, al contempo, di adattare il territorio ai cambiamenti climatici, di migliorarne le condizioni d'uso e favorire il benessere delle persone che lo utilizzano quotidianamente.
All'interno della prima categoria (superfici permeabili) ricadono stralci di una rete idraulica formata da fossi ed ex canali agricoli che emergono in alcune porzioni di territorio, come testimonianza di elementi di naturalità preesistenti al polo. Anche gli appezzamenti di terreno inutilizzati, di dimensioni più o meno

ridotte, caratterizzati da vegetazione spontanea o le superfici a suolo nudo sono spazi permeabili interstiziali da ripensare e mettere a sistema. Nelle operazioni di ricucitura anche le aree impermeabili giocano un ruolo attivo: parcheggi, slarghi, assi stradali sono superfici da riformare. L'obiettivo di depavimentare e rinaturalizzare deve essere raggiunto garantendo l'efficienza e la funzionalità del polo: *rain gardens*, trincee infiltranti , canali vegetati prendono il posto dell'asfalto e creano assi permeabili, che oltre a farsi strada all'interno del comparto, consentono all'acqua di infiltrarsi nel terreno, favorendo i processi naturali di percolazione. Anche l'acqua piovana proveniente dalle coperture dei capannoni industriali viene indirizzata in parte nei nuovi assi di infiltrazione e se possibile raccolta, filtrata e riutilizzata per irrigare la vegetazione preesistente rendendo la gestione delle aree verdi sostenibile in termini di risorse idriche impegnate.
Alla scala territoriale le superfici impermeabili e permeabili si incontrano dove la placca termina e inizia la campagna, ovvero sul margine. Nella strategia proposta esso non è più elemento di separazione ma diventa la soglia che consente raccordi trasversali tra piattaforma logistica e ambiente rurale (*fig. 2*).

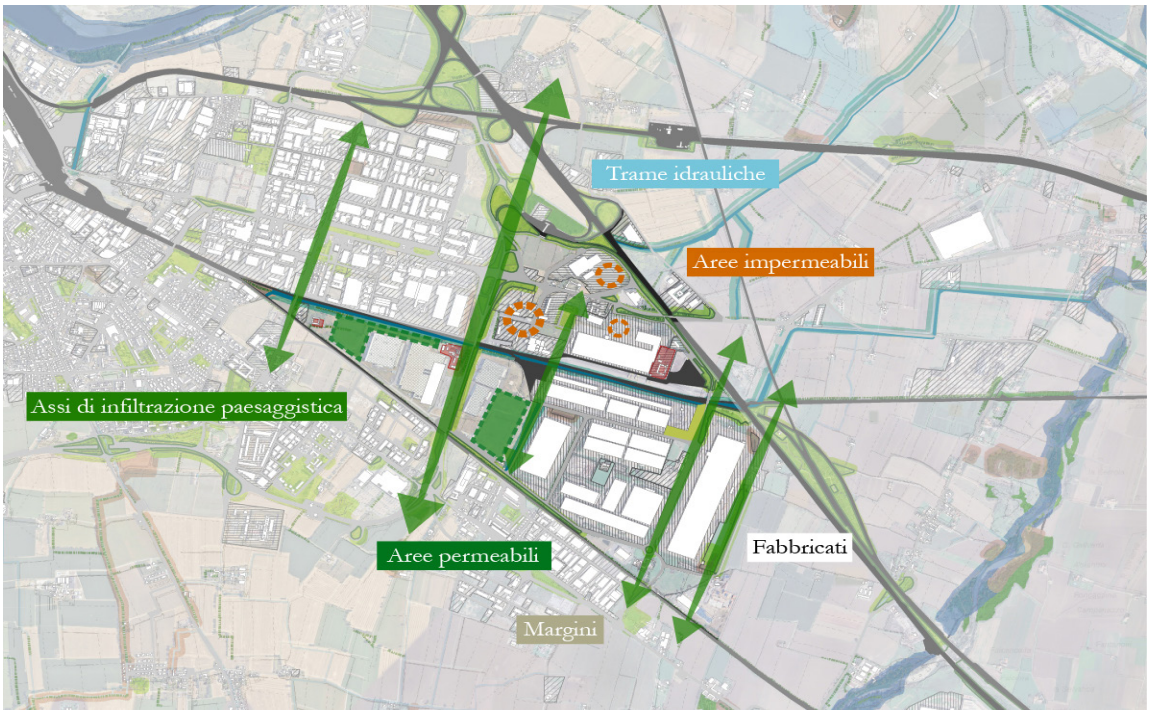


Figura 2 |Strategia di progetto: individuazione delle tipologie di aree trasformabili e individuazione delle direzioni dei nuovi assi di infiltrazione. Fonte: elaborazione degli autori.[3]

3 La strategia è stata elaborata su base cartografica del Piano Urbanistico Generale (PUG) e del Geoportale dell'Emilia Romagna: Tav. A3 Tutela/Riproducibilità delle risorse - Infrastrutture Verdi e Blu (PUG 2024, febbraio 2025 ver. 3); Tav. B1 Paesaggio - Elementi e Condizioni del Paesaggio (PUG 2024, febbraio 2025 ver. 3) per Tessuti storici e Insediamenti storico-culturali; Uso del suolo - 2020 - Coperture vettoriali di dettaglio - Edizione 2023 per Aree verdi associate alla rete stradale, Autostrade e superstrade, Canali e idrovie, Impianti di smistamento merci, Insediamenti di servizi, Insediamenti produttivi, Reti ferroviarie, Reti stradali, Rimboschimenti recenti.

Il progetto pilota: ripensare il parcheggio di Strada della Rovinaglia come dispositivo di adattamento

Nel quadro della strategia fondata sugli assi di infiltrazione paesaggistica Nord–Sud, il parcheggio di Geodis, lungo Strada della Rovinaglia, è individuato come ambito prioritario, in quanto espressione delle criticità ambientali ricorrenti associate agli spazi tecnici e di servizio del polo logistico (*fig.3*). L'area è caratterizzata da una vasta superficie completamente impermeabilizzata, da un'elevata esposizione all' irraggiamento solare e dall'uso legato esclusivamente alla sosta dei veicoli commerciali e alla movimentazione delle merci, che raramente satura l'intera area. Tali condizioni determinano un significativo accumulo di calore superficiale, che i filari di piante poste ai margini dell'area faticano ad attenuare, una rapida produzione di ruscellamento in occasione di eventi meteorici intensi e la creazione di condizioni microclimatiche pessime per i lavoratori che utilizzano quotidianamente lo spazio. In questo contesto, l'inserimento di un'area sportiva ricreativa, pur rispondendo all'esigenza di dotare l'area di funzioni dedicate al benessere dei lavoratori, risulta fortemente condizionato dalla qualità ambientale complessiva del parcheggio, limitandone l'effettiva fruibilità nei periodi più caldi. A partire da questa criticità, la proposta progettuale integra la dimensione ricreativa all'interno della strategia di adattamento, prevedendo la realizzazione di spazi di sosta e socialità ombreggiati e climaticamente confortevoli, collocati lungo gli assi di infiltrazione e in prossimità delle aree di parcheggio. Si tratta di micro-spazi attrezzati, caratterizzati da superfici drenanti, alberature ad elevata capacità ombreggiante e sedute integrate, concepiti come luoghi di pausa quotidiana per i lavoratori e come dispositivi capaci di migliorare la qualità ambientale complessiva dell'area. La trasformazione del parcheggio contribuisce alla progressiva costruzione di porosità ambientale all'interno della matrice industriale, rafforzando la continuità ecologica e idraulica lungo gli assi di infiltrazione Nord-Sud. In questo senso, il parcheggio viene interpretato come un dispositivo capace di attivare processi di adattamento climatico, agendo su porosità del suolo e ombreggiamento.

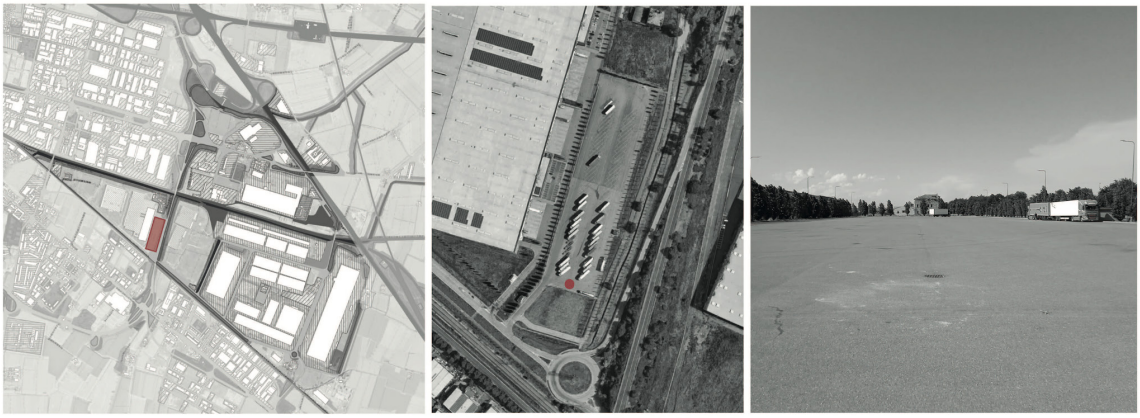


Figura 3 | Parcheggio di Strada della Rovinaglia, area di intervento
Fonte: elaborazioni e fotografia degli autori (giugno 2025).

La riconfigurazione delle superfici impermeabili costituisce il primo ambito di intervento. Attraverso una depavimentazione selettiva e l'introduzione di pavimentazioni drenanti, l'area viene dotata di una maggiore capacità di infiltrazione delle acque meteoriche. Questo intervento consente di ridurre il deflusso superficiale e il rischio di allagamenti, contribuendo al riequilibrio del ciclo idrologico locale. L'impiego di materiali a maggiore albedo e porosità incide, inoltre, sulla riduzione delle temperature superficiali, migliorando le condizioni microclimatiche dello spazio di sosta. In relazione alla gestione delle acque, lungo i margini del parcheggio e in continuità con le fasce verdi esistenti, vengono inseriti *rain gardens* e fasce umide lineari, progettati per raccogliere e trattare le acque di dilavamento provenienti dalle superfici carrabili. Attraverso lievi pendenze superficiali, le acque vengono convogliate verso questi dispositivi, dove i substrati e la vegetazione svolgono una funzione di filtrazione e fitodepurazione prima dell'infiltrazione nel suolo. Ciò consente di integrare la gestione idraulica all'interno dello spazio del parcheggio, rafforzandone il ruolo come componente attiva della rete blu. Un ulteriore ambito di intervento riguarda l'incremento della componente vegetazionale e arborea, orientato alla mitigazione dello stress termico e al miglioramento del comfort ambientale. L'inserimento di alberature con elevata capacità di ombreggiamento e assorbimento degli inquinanti collocate in corrispondenza degli stalli e dei dispositivi drenanti, riduce l'esposizione diretta alla radiazione solare delle superfici di sosta, dei veicoli e dei percorsi pedonali, contribuendo all'abbassamento delle temperature locali. (*fig. 4*)
Nel loro insieme, queste azioni mostrano come lo spazio del parcheggio possa essere trasformato in un dispositivo adattivo puntuale ma capace di produrre benefici ambientali multipli, che contribuisce alla costruzione di un mosaico diffuso di spazi aperti all'interno del polo logistico. La ripetizione e la combinazione di interventi analoghi a quello esplorato in altre aree impermeabili rafforzano la porosità complessiva del sistema, rendendo l'infiltrazione verde e blu un principio strutturante della trasformazione del paesaggio logistico.

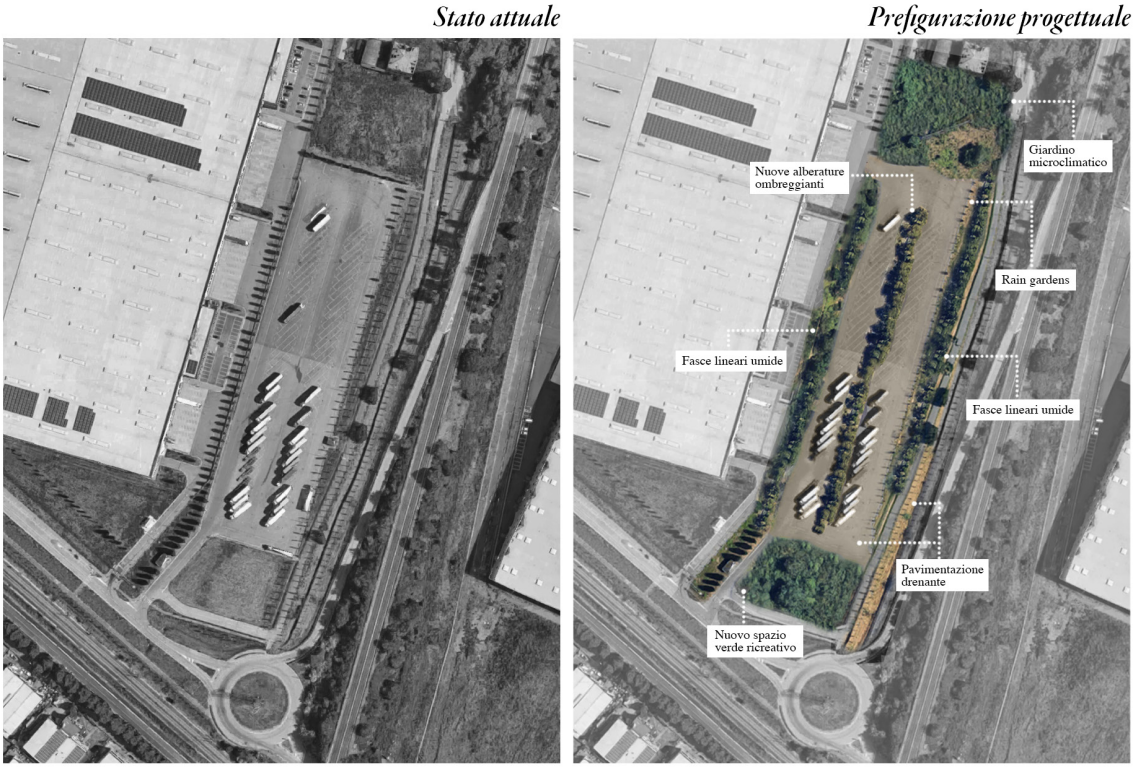


Figura 4 | Prefigurazione progettuale dell'area di trasformazione
Fonte: elaborazione degli autori.

Conclusioni

La riflessione sviluppata sul nodo logistico di Piacenza evidenzia come un'area oggi configurata come placca monofunzionale - coerente con il rafforzamento degli assi infrastrutturali Est-Ovest - possa essere reinterpretata attraverso una lettura Nord-Sud capace di ricucirla alla struttura ecologica e paesaggistica del territorio perirubano e rurale. Coerentemente con l'impostazione teorica introdotta all'inizio, l'analisi del nodo logistico di Piacenza mostra che la razionalità dei flussi tende a imporsi come principio ordinatore dello spazio, ma che proprio per questo il paesaggio può diventare il contro-dispositivo capace di riorientare prestazioni ambientali e qualità territoriale.

A partire da questa consapevolezza, la strategia progettuale introduce alcuni assi di infiltrazione paesaggistica Nord-Sud, intesi come dispositivi adattivi in grado di rigenerare e connettere margini, superfici permeabili e impermeabili, fabbricati e spazi di soglia, facendo leva su soluzioni basate sulla natura (NbS) e su infrastrutture verdi e blu multiscalari. Le azioni di ricucitura ecologica, rinaturazione della rete idraulica, *retrofit* climatico di superfici e manufatti e rafforzamento delle connessioni lente tra spazi pubblici concorrono a disegnare una rete verde-blu continua, che attraversa il polo logistico, ne riorienta il funzionamento ambientale e ne migliora il comfort climatico per chi lavora e vive questi spazi. L'applicazione puntuale al parcheggio di Geodis lungo Strada della Rovinaglia mostra come interventi localizzati e ripetuti possano contribuire alla costruzione

di un mosaico adattivo diffuso, capace di ridurre isole di calore e vulnerabilità idrauliche.
In questo quadro, il "paesaggio potenziale della logistica" si propone come approccio progettuale operativo che mira a trasformare una condizione oggi generatrice di vulnerabilità - consumo di suolo, impermeabilizzazione, stress termico, discontinuità ecologica - in un'infrastruttura di adattamento orientata alla gestione delle acque, alla continuità ecologica e alla qualità dell'abitare quotidiano (Bélanger, 2016; Waldheim, 2008). La nozione di *publicness*, è qui un criterio progettuale che rende accessibili, leggibili e utili spazi e connessioni oggi residuali, aumentando al contempo prestazioni ambientali.
Il caso di Piacenza può dunque configurarsi come un caso pilota per una governance più integrata dei paesaggi logistici della Pianura Padana, in cui la pianificazione non si limita a compensare gli impatti in situ, ma orienta le trasformazioni verso forme di logistica più integrate al paesaggio. In questa prospettiva, la logistica può diventare più coerente con la struttura ecologica locale e con le sfide climatiche, senza rinunciare all'efficienza ma ricalibrandola entro un progetto territoriale più poroso e resiliente.

Attribuzioni

Il contenuto del presente contributo è condiviso tra i quattro autori. Tuttavia, si riconoscono le seguenti attribuzioni: la redazione dei paragrafi 1 e 5 sono di Davide Vettore, quella del 2 è di Monica Sandulli, quella del 3 è di Nicoletta Denaro, mentre la redazione del paragrafo 4 è di Vittoria Ridolfi.

Riferimenti bibliografici

Agudo-Sierra E., Llaguno-Munitxa M., (2022), "Nature-based Solutions for Industrial Logistic Parks", in *IOP Conference Series: Earth and Environmental Science* no. 1122(1). https://doi.org/10.1088/1755-1315/1122/1/012007

Bélanger P. (2016). *Landscape as infrastructure: A base primer* (1st ed.). Routledge.

Brenner N., & Katsikis N. (2020). *Operational landscapes: Hinterlands of the Capitalocene*. Architectural Design, 90(1), 22–31. https://doi.org/10.1002/ad.2521

Di Pirro E., Sessa M. R., Zhou J.-H., Sica F., (2025), "Bridging the pathways of industrial and urban Sustainability: A perspective for mainstreaming Nature-Based Solutions into Industrial Parks", in *Environmental Science & Policy,* vol. 174, n. 104278. https://doi.org/10.1016/j.envsci.2025.104278

He M., Shen J., Wu X., & Luo J. (2018), "Logistics Space: A Literature Review from the Sustainability Perspective", in *Sustainability,* 10(8). https://doi.org/10.3390/su10082815

Hesse M. (2008). *The City as a Terminal: The Urban Context of Logistics and Freight Transport*. Ashgate.

SNPA (2025), *Consumo di suolo, dinamiche territoriali e servizi ecosistemici*. Edizione 2025, Report ambientali SNPA, 46/2025.

Negretto V., Romanato N., Ridolfi V., Magnabosco G., Carraretto G., Musco F., & Maragno D. (2024), *Masterplan strategico di adattamento per l'area industriale di Padova*. https://air.iuav.it/handle/11578/359049
Waldheim C., & Berger A. (2008), "Logistics landscape", in *Landscape Journal*, *27*(2), 219-246. https://doi.org/10.3368/lj.27.2.219

Sitografia

Progetto Bestseller Logistics Center West, disponibile su Henning Larsen, sezione Progetti
https://henninglarsen.com/projects/bestseller-logistics-center-west
Progetto ZAC Orline, disponibile su EMF, sezione Progetti
https://www.emf.cat/fr/projets/l/299-creation-de-la-zac-orline.html
Piano Urbanistico Generale del Comune di Piacenza, disponibile su Comune di Piacenza, PUG, sezione PUG - Proposta di Piano e osservazioni
https://www.comune.piacenza.it/it/page/pug-proposta-di-piano
Consorzio di Bonifica di Piacenza, sezione Attività, Bonifica di Pianura, disponibile su
https://www.cbpiacenza.it/index.php?lang=it
Uso del suolo 2020 - Coperture vettoriali di dettaglio - Edizione 2023, disponibile sul Geoportale dell'Emilia Romagna
https://geoportale.regione.emilia-romagna.it/catalogo/dati-cartografici/pianificazione-e-catasto/uso-del-suolo/layer-14

13

MARIO PARIS

Postfazione
Questioni emergenti sulla logistica. Quale ruolo per la ricerca nel campo dell'urbanistica e della pianificazione territoriale?

Introduzione

La logistica è oggi una funzione strutturale per il funzionamento dei sistemi urbani e territoriali di scala regionale (Hesse, 2020; Coe, 2020). La crescente densità abitativa e funzionale delle aree urbane contemporanee (Paris & Balducci, 2019), così come l'intensificazione delle relazioni economiche e sociali che le attraversano, dipendono in misura sempre maggiore dall'esistenza di territori a più bassa densità (De Vidovich, 2024) che accolgono infrastrutture operative, spazi di stoccaggio, piattaforme di smistamento e nodi di interscambio indispensabili al funzionamento delle filiere produttive e distributive (Safina, 2025; Cidell, 2010). In questo senso, la logistica non può più essere considerata un settore accessorio o meramente tecnico basato sul funzionamento delle catene di distribuzione di beni (Paiola et al., 2024; Alicke et al., 2021), ma deve essere riconosciuta come una componente centrale dei processi di territorializzazione contemporanei (Strina, 2025). In anni recenti, nei dibattiti accademici nel campo della geografia e della pianificazione, questo riconoscimento ha portato a un progressivo spostamento di prospettiva (Charters-Gabanek et al, 2024): dalla logistica intesa come questione settoriale, legata prevalentemente all'efficienza dei flussi e alla riduzione dei costi di trasporto, alla logistica come dispositivo territoriale (Easterling, 2016) capace di produrre assetti localizzativi, paesaggi e forme di urbanizzazione inedite (Dablanc & Heitz, 2024; Armondi et al., 2022). Tale spostamento interroga direttamente gli strumenti di programmazione e di governo del territorio, chiamati a confrontarsi con fenomeni che sfuggono alle categorie interpretative tradizionali e che operano secondo logiche reticolari, transcalari e fortemente dipendenti dalle infrastrutture.

Nei fatti, le trasformazioni della logistica impongono a tecnici, amministratori e ricercatori di riconsiderare il rapporto tra spazio economico e territorio, mettendo in discussione letture funzionaliste che tendono a ridurre la logistica a mera attività di supporto (Kumar et al., 2017). Come evidenziato da numerosi contributi nel campo della geografia urbana e degli studi urbani, le infrastrutture logistiche operano come piattaforme selettive che producono valore attraverso la riorganizzazione spaziale dei flussi e del mercato del lavoro (Chhetri, 2014, Porter, 1998), ma al tempo stesso generano diseguaglianze territoriali, pressioni ambientali e nuove forme di dipendenza tra contesti ad alta e bassa densità (Cidell

& Acosta-Cordova, 2024; Kang 2020). In questa prospettiva, la pianificazione è chiamata a svolgere un ruolo di mediazione tra logiche globali di accumulazione e specificità locali, superando la dicotomia tra accettazione passiva dei processi e tentativi di mera interdizione. Ciò richiede strumenti interpretativi capaci di leggere la logistica come fenomeno spazialmente situato e storicamente determinato, e non come funzione neutra o inevitabile.
A partire da una prospettiva propria dell'urbanistica e degli studi urbani, il presente contributo propone una riflessione critica sul ruolo assunto dalla logistica come oggetto di ricerca e come tema emergente nell'agenda politica territoriale. La riflessione si fonda su un percorso di ricerca sviluppato negli anni attraverso studi applicati, attività di supporto agli enti locali e contributi scientifici che hanno indagato la relazione tra logistica, infrastrutture e trasformazioni territoriali (Allen et al., 2012), con particolare riferimento ai contesti della pianura padana e ai corridoi infrastrutturali di area vasta (Adobati & Paris, 2024; Bonfantini & Paris, 2024). L'obiettivo è duplice. Da un lato, si intende ricostruire il quadro entro cui la logistica è divenuta una funzione strategica e trasversale, capace di incidere profondamente sugli assetti spaziali, sulle economie locali e sulle dinamiche sociali dei territori. Dall'altro, si vuole interrogare il ruolo che la ricerca urbanistica può assumere nel comprendere, interpretare e orientare tali processi, superando approcci settoriali e reattivi e contribuendo alla costruzione di dispositivi di governance più consapevoli e territorializzati.

La logistica come tema di ricerca e nell'agenda politica territoriale
La logistica è un fenomeno complesso, che richiede di essere compreso nel duplice significato del termine: come necessità di conoscenza analitica e come capacità di tenere insieme dimensioni differenti – economiche, infrastrutturali, sociali e paesaggistiche (Healey, 1999; Dablanc, 2014; Hesse & Rodrigue, 2004). Gli insediamenti logistici condividono alcune caratteristiche con altre funzioni ad alto consumo di capitale fisso territoriale, come la grande distribuzione organizzata o i data center, ma presentano al contempo specificità che ne rendono particolarmente delicata la gestione dal punto di vista urbanistico.
Da un lato, tali insediamenti producono impatti rilevanti sulle infrastrutture di trasporto, contribuendo all'intensificazione dei flussi su reti stradali e ferroviarie e sollecitando interventi di adeguamento spesso onerosi per la collettività. Essi sono inoltre caratterizzati da un elevato consumo di suolo (ISPRA, 2024), determinato da modelli insediativi a bassa densità funzionale, orientati alla massimizzazione della rendita fondiaria e alla riduzione dei costi immobiliari. A questi aspetti si affiancano effetti sul mercato del lavoro, legati all'attrazione di nuove maestranze e popolazioni, e sulla struttura delle filiere produttive locali, che vengono progressivamente riorganizzate in funzione delle esigenze della distribuzione (Nefs & Daamen, 2023, Aljohani & Thompson, 2016).
Dall'altro lato, la logistica presenta peculiarità specifiche che ne accentuano il carattere problematico. Gli insediamenti logistici sono spesso prodotti immobiliari "sartoriali", progettati sulle esigenze operative di singole imprese e dif-

ficilmente riconvertibili ad altri usi una volta esaurita la loro funzione. Le loro esigenze operative sono talmente specializzate da rendere complesso il riuso di edifici esistenti, favorendo processi di nuova urbanizzazione. Inoltre, essi generano tipologie di traffico differenziate a seconda del ruolo ricoperto nella filiera: traffico pesante per le piattaforme di primo miglio, veicoli industriali leggeri, mezzi elettrici e cargo bike per la distribuzione urbana dell'ultimo miglio (Buldeo Rai *et al.*, 2022).

In questo quadro, è possibile delineare una prima tipologia interpretativa degli insediamenti logistici, utile dal punto di vista della pianificazione territoriale a partire dalle numerose tassonomie sviluppate nel campo dell'ingegneria dei trasporti e gestionale (es. Lagorio *et al.*, 2022; Dolati Neghabadi *et al.*, 2019). Si possono distinguere piattaforme di scala macroregionale e internazionale, localizzate in prossimità dei grandi corridoi infrastrutturali e orientate alla gestione dei flussi di lunga distanza; hub regionali e intermodali, che svolgono funzioni di smistamento e riorganizzazione delle merci; e infine strutture di prossimità, dedicate alla logistica urbana e all'ultimo miglio. Ciascuna di queste tipologie produce impatti territoriali differenti e pone questioni specifiche in termini di accessibilità, traffico, consumo di suolo e integrazione con i sistemi insediativi esistenti (Pietrangeli, 2025; Heitz *et al.*, 2017; Krzysztofik *et al.*, 2019).

Accanto a questa tipologia funzionale, risulta centrale interrogarsi sui fattori localizzativi che guidano l'insediamento delle strutture logistiche. L'accessibilità infrastrutturale costituisce certamente un elemento determinante, ma non esaustivo: alla prossimità ai nodi autostradali, ferroviari o intermodali, così come la presenza di interporti e strutture portuali si affiancano variabili legate al costo e alla disponibilità del suolo, alla flessibilità degli strumenti urbanistici, alla presenza di procedure semplificate e alla capacità degli enti locali di negoziare tempi e condizioni di realizzazione. In molti casi, tali fattori concorrono a produrre scelte localizzative opportunistiche, che rispondono più a strategie di distribuzione globale basate su logiche immobiliari e finanziarie che a un disegno territoriale coerente o di legami con la rete delle filiere locali. La conseguenza è la formazione di aggregazioni logistiche giustapposte, prive di una visione complessiva, che alimentano processi di sprawl logistico (Manal *et al.*, 2025; Krzysztofik *et al.* 2019; Dablanc et al., 2014) e rafforzano la dipendenza dei territori attraversati dalle infrastrutture (Heitz *et al.*, 2017). Per la pianificazione, ciò pone la necessità di affiancare alla regolazione puntuale una capacità di costruzione di scenari territoriali, in grado di valutare non solo l'impatto del singolo insediamento, ma anche gli effetti cumulativi derivanti dalla loro concentrazione lungo specifici corridoi (Dezio *et al.*, 2025; Cidell, 2024).

Questa complessità ha progressivamente spinto la logistica al centro dell'agenda politica territoriale, sollecitando risposte di governance a scala regionale e metropolitana (Adobati & Paris, 2026, Thiemermann, 2025). In assenza di un quadro strategico nazionale coerente, molte regioni e enti intermedi hanno iniziato a sperimentare strumenti regolativi e programmatori volti a governare gli effetti territoriali del fenomeno, riconoscendo il ruolo cruciale della multiscalarità e

l'importanza di soggetti come le Città Metropolitane e le Province nel coordinare scelte che eccedono i confini comunali.

Questioni emergenti e il ruolo della ricerca

Nonostante i progressi compiuti dalla ricerca sul tema e le sperimentazioni avviate da alcuni enti pubblici, permangono numerose questioni aperte. In particolare, non si è ancora riusciti a stimolare in modo sistematico il radicamento e la qualità dei progetti logistici, rendendoli maggiormente compatibili con i contesti territoriali di insediamento. La logistica continua spesso a essere percepita dalla politica come un'emergenza da gestire o come opzioni da cogliere in modo opportunistico, piuttosto che come un fenomeno strutturale da governare nel lungo periodo.

Uno dei nodi principali riguarda il ricorso sistematico a strumenti straordinari – come SUAP, accordi di programma o varianti puntuali – che tendono a scardinare la pianificazione ordinaria e a indebolire il ruolo delle scale intercomunali e di area vasta. Tali strumenti, pur rispondendo all'esigenza di accelerare i processi decisionali, spesso impediscono una valutazione complessiva degli impatti – che si limitano a valutazioni di carattere ambientale - e rendono difficile la costruzione di percorsi condivisi con le comunità locali e con i sistemi di servizi esistenti (Savini, 2020). Di fatto, le pratiche attuali vedono queste operazioni come fonte di intercettazione di risorse per i bilanci locali e le traducono in processi di mera "contabilità" delle compensazioni. Inoltre, il gettito fiscale intercettato è spesso investito dai comuni in operazioni che hanno scarsa incisività nella mitigazione degli impatti e, in alcuni casi, finanzia la spesa corrente degli enti più che dare luogo ad azioni di integrazione fra insediamenti e contesti interessati.

In questo quadro, la ricerca urbanistica è chiamata a svolgere un ruolo attivo nella costruzione di una consapevolezza che ancora manca, contribuendo a superare approcci settoriali e a costruire dispositivi di governo territorializzati (Armondi *et al.*, 2024). Ciò implica, innanzitutto, lavorare sulle forme di conoscenza della domanda logistica, delle dinamiche in atto e delle specificità dei territori coinvolti. La logistica deve diventare un oggetto di indagine in continuo divenire, da analizzare e decostruire costantemente nella sua relazione con il territorio, al fine di intercettare i cambiamenti e anticiparne gli effetti.

La ricerca può inoltre contribuire a definire modalità innovative di regolazione, supportando la governance attraverso percorsi multidisciplinari capaci di superare le attuali forme settoriali di programmazione. Ciò significa interrogarsi criticamente sulle pratiche di intervento oggi più diffuse e sperimentare nuovi dispositivi capaci di integrare valutazioni ambientali, sociali e paesaggistiche in una prospettiva territoriale orientata all'abitabilità dei luoghi (Casti & Ferlinghetti, 2024).

Un approccio efficace richiede di stare "dentro" i processi, adottando una postura laica e non ideologica, tecnicamente pertinente (Secchi, 2000) e sensibile alle specificità dei contesti. Demonizzare la logistica risulta sterile; più utile è costruire un quadro articolato che ne riconosca gli impatti territoriali, sociali ed

economici e sappia ricondurre le istanze degli operatori entro un disegno di territorio informato e realistico. Tale sensibilità diventa ancora più necessaria se si considerano gli effetti cumulativi prodotti dall'aggregazione di più strutture logistiche, che danno luogo non solo a cluster e vantaggi competitivi per alcune aree segnate da un alto livello di accessibilità, ma a veri e propri paesaggi operazionali capaci di sovvertire identità, equilibri ecosistemici e sistemi di relazione (Brenner & Katsikis, 2020).
Esperienze di ricerca-azione e pratiche esplorative inedite – come il camminare nei luoghi della logistica, l'osservazione dei margini e delle interfacce – hanno mostrato la capacità di far emergere dimensioni spesso trascurate dalla progettazione convenzionale: forme informali dell'abitare, paesaggi minimi (Ferlinghetti, 2019), hotspot di biodiversità che resistono o nascono nei retri degli insediamenti, sui loro margini e negli spazi in attesa interclusi. Questi elementi possono costituire punti di partenza per strategie di integrazione tra spazi logistici e contesti locali, rafforzando la qualità complessiva dei progetti territoriali.

Conclusioni
Gli operatori logistici e i tecnici che li supportano sono oggi in grado di realizzare insediamenti estremamente efficienti, attraverso protocolli che riducono complessità territoriale e tempi di realizzazione e, al contempo, massimizzano l'operatività e la redditività delle operazioni. Attraverso le categorie di Lefevbre (1968) si può affermare che tali interventi producono un elevato valore di scambio per gli operatori, anche in territori a bassa densità precedentemente marginali rispetto al mercato immobiliare. Tuttavia, questa logica estrattiva (Christiansen, 2025) rischia di lasciare in ombra la costruzione di un valore d'uso duraturo per i contesti coinvolti.
La ricerca urbanistica, confrontandosi con le scale della pianificazione territoriale, del disegno urbano e del progetto architettonico, può contribuire a ricondurre questi processi entro un disegno di territorio più ampio, capace di integrare risorse compensative, qualità del paesaggio e programmazione dei servizi di cittadinanza. In particolare, emerge la necessità di riflettere sulle relazioni tra welfare aziendale di matrice privata e sistemi locali di servizi, al fine di costruire sinergie che migliorino le condizioni di vita e di lavoro nei territori interessati dagli insediamenti logistici. Un secondo aspetto è quelli di trovare forme efficaci di coinvolgimento delle comunità locali di abitanti – quindi, non solo i residenti, ma anche i city-users, i pendolari, ecc. – nei processi decisionali che comportano l'insediamento e la gestione dei "territori della logistica". Come detto, questi non devono ridursi a spazi serventi o "luoghi-altri" svincolati dal contesto. Al contrario, se sapientemente progettati ed integrati con il contesto, possono divenire polarità di funzioni e servizi, che supportano nuove forme di abitabilità – o *publicness*, nella prospettiva introdotta nella XXVII conferenza SIU – dei sistemi urbani di scala regionale.
In questa luce, appare utile delineare una possibile agenda di ricerca per gli studi territoriali. Essa potrebbe includere lo sviluppo di metriche capaci di valutare gli

effetti cumulativi degli insediamenti logistici, la sperimentazione di strumenti di perequazione territoriale a scala intercomunale, l'integrazione tra logistica e politiche di welfare e, infine, la costruzione di progetti di paesaggio operazionale capaci di mettere in relazione infrastrutture, lavoro e qualità ambientale.
Il rafforzamento del ruolo degli enti intermedi è conseguentemente una condizione necessaria per rendere efficaci le politiche di governo della logistica. Province e Città Metropolitane, per la loro posizione intermedia tra scala locale e regionale, possono svolgere una funzione di raccordo tra le esigenze degli operatori, le istanze dei territori e gli obiettivi di sostenibilità ambientale e sociale. Tuttavia, affinché tale ruolo non rimanga puramente formale, è necessario che la ricerca supporti questi enti nella costruzione di quadri conoscitivi aggiornati, nella definizione di criteri prestazionali e nella sperimentazione di strumenti di perequazione e compensazione a scala sovracomunale. In questa prospettiva, la pianificazione territoriale non si configura come semplice apparato regolativo, ma come pratica abilitante (Innes & Booher, 2018; Magnaghi, 2010; Healey, 2006) capace di accompagnare trasformazioni complesse senza rinunciare a una visione di lungo periodo.
Pensare e progettare questi luoghi significa, in definitiva, assumere la qualità della vita e del lavoro come elementi centrali, ricostruendo relazioni e forme di comunità spesso trascurate nelle pratiche attuali. Si tratta di un esercizio che richiede uno sguardo di lungo periodo, capace di concepire il paesaggio come esito di un processo co-evolutivo tra uomo e natura (Turco, 1988), da ripensare e rideclinare costantemente attraverso pratiche di governo territoriale consapevoli e condivise.

Riferimenti bibliografici

Adobati F., Paris M. (2024). I 'paesaggi operazionali' della logistica nella pianura bergamasca: geografie, esternalità e (prove di) governo degli effetti territoriali. In: Zazzi, M., & Campagna, M. (a cura di), *Metodi e strumenti innovativi nei processi di governo del territorio*. Planum Publisher e Società Italiana degli Urbanisti, Milano-Roma, 24-32.

Adobati F., Paris M. (2026-In press). Paesaggi operazionali in formazione e governance di area vasta: il corridoio autostradale Brebemi. *Territorio*.

Alicke K., Barriball E., Trautwein V. (2021). *How COVID-19 is reshaping supply chains*. McKinsey & Company, https://www.mckinsey.com/capabilities/operations/our-insights/how-covid-19-is-reshaping-supply-chains#/ (ultimo accesso: 2025.06.11).

Aljohani K., Thompson R.G. (2016). Impacts of logistics sprawl on the urban environment and logistics: Taxonomy and review of literature, *Journal of Transport Geography*, 57, 255-263. Doi: 10.1016/j.jtrangeo.2016.08.009.

Allen J., Browne M., Cherrett T. (2012). Investigating relationships between road freight transport, facility location, logistics management and urban form, *Journal of Transport Geography*, 24, 45-57. Doi: 10.1016/j.jtrangeo.2012.06.010.

Armondi S., Bolocan Goldstein M., Salone C., (2022). Sessione 1 – Introduzione. I paesaggi operazionali in italia. Strategie spaziali e geografie mobili. In AA.VV. (a cura di), *Atti della XI Giornata di studio 'oltre la globalizzazione' organizzata da Società di Studi Geografici (Napoli, dicembre 2021)*, Società di studi geografici, Firenze, 17-18.

Armondi S., Di Vita S., Galimberti B. (a cura di). (2024). *Geografie operazionali nel Nord Italia. Figurazioni e strategie spaziali*. FrancoAngeli, Milano.

Bonfantini B., Paris M. (2024). Geografie operazionali e proliferazione logistica in Emilia-Romagna nel quadro macroregionale. In Armondi, S., Di Vita, S., & Galimberti, B. (a cura di), *Geografie operazionali nel Nord Italia*. FrancoAngeli Milano, 149-162.

Brenner N., Katsikis N. (2020). Operational landscapes: Hinterlands of the Capitalocene. *Architectural Design*, 90(1), 22–31.

Buldeo Rai H. et al. (2022). 'Proximity logistics': Characterizing the development of logistics facilities in dense, mixed-use urban areas around the world, *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 166, 41-61. Doi: 10.1016/j.tra.2022.10.007.

Casti E., Ferlinghetti R. (a cura di), (2024). *La Carta di Bergamo-Brescia delle aree protette periurbane. Verso un'alleanza con la natura per l'abitabilità della Terra*. Grafo, Brescia.

Charters-Gabanek K., Raimbault N, Hall P.V. (2024). Logistics and Urban Planning: A Review of Literature, *Journal of Planning Education and Research*, 45(3), 663-673. Doi: 10.1177/0739456X241247838.

Chhetri P., Butcher T., Corbitt B. (2014). Characterising spatial logistics employment clusters. *International Journal of Physical Distribution and Logistics Management*, 44(3), Doi: 10.1108/IJPDLM-03-2012-0086.

Christiansen J. (2025). Value capture amidst crisis? A geographical political economy perspective on value chain resilience, *Progress in Human Geography*, 1-22. Doi: 10.1177/03091325251408904.

Cidell C. (2024). Canals, containers, and corridors: Bringing river geomorphology to North America›s largest inland port, *Journal of Transport Geography*, 115, art. 103819. Doi: 10.1016/j.jtrangeo.2024.103819.

Cidell J. (2011). Distribution Centers Among the Rooftops: The Global Logistics Network Meets the Suburban Spatial Imaginary. *International Journal of Urban and Regional Research*, Vol. 35(4), 832–885.

Cidell J., Acosta-Cordova J. (2024). Freight mobility justice: pollution, places, and people along North American logistics chains. In Cidell J. (ed.), *A Research Agenda for Transport Equity and Mobility Justice*, Edward Elgar Publishing, Cheltenham, 133-144.

Coe N.M. (2020). Logistical geographies. *Geography Compass*, 14(10).

Dablanc L., Heitz A. (2024). Spatial patterns and investments in warehouses. In: Tavasszy L., Browne M., & Piecyk M. (eds). *Advances in Transport Policy and Planning*, Academic Press, 33-58. Doi: 10.1016/bs.atpp.2024.09.003.

Dablanc L. (2014). Logistics Sprawl and Urban Freight Planning Issues in a Major Gateway City—The Case of Los Angles. In Gonzalez-Feliu J., Semet F., & Routhier J. L., (eds.), *Sustainable Urban Logistics: Concepts, Methods and Information Systems the Case of Los Angeles*. Springer-Verlag, Berlin and Heidelberg, 49–69.

Dablanc, L., Ogilvie, S., & Goodchild, A. (2014). Logistics Sprawl: Differential Warehousing Development Patterns in Los Angeles, California, and Seattle, Washington: Differential Warehousing Development Patterns in Los Angeles, California, and Seattle, Washington. *Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board*, 2410(1), 105-112. Doi: 10.3141/2410-12.

De Vidovich L. (2024). Suburbs and Suburbanization. *The Encyclopedia of Human Geography,* Springer Nature, 1-7. Doi: 10.1007/978-3-031-25900-5_243-1.
Dezio C., Giacomello G., Lei A., Paris M. (a cura di). (2025). *Paesaggi-percorsi. Ricucire infrastrutture e territori*. LetteraVentidue, Siracusa.
Dolati Neghabadi P., Evrard Samuel K., & Espinouse M. L. (2019). Systematic literature review on city logistics: overview, classification and analysis. *International Journal of Production Research*, 57(3), 865–887. Doi: 10.1080/00207543.2018.1489153.
Easterling, K. (2016). *Infrastructure Space*. Lars Müller Publishers, Zurigo.
Ferlinghetti R. (2019). Paesaggi minimi: tra riconciliazione ecologica e salvaguardia dell'armatura territoriale. In Casti E. (a cura di), *La geografia a Bergamo. Nuove sfide per l'analisi territoriale e il mapping*. A.Gei, Roma, 57-75.
Healey P. (1999). Sites, jobs and portfolios. *Urban Studies*, 36(1), 27–42.
Healey P. (2006). *Urban Complexity and Spatial Strategies: Towards a Relational Planning for Our Times*. Routledge, Milton Park. Doi: 10.4324/9780203099414
Hesse M. (2020). Logistics: Situating flows in a spatial context. *Geography Compass*, 14(7), 13-15.
Hesse M., & Rodrigue J.P. (2004). The transport geography of logistics. *Journal of Transport Geography*, 12(3), 171–184.
Innes J.E., Booher D.E. (2018). *Planning with Complexity: An Introduction to Collaborative Rationality for Public Policy*. Routledge, Milton Park. Doi: 10.4324/9781315147949.
Kang S. (2020). Relative logistics sprawl: Measuring changes in the relative distribution from warehouses to logistics businesses and the general population, *Journal of Transport Geography*, 83, art. 102636. Doi: 10.1016/j.jtrangeo.2020.102636.
Krzysztofik R., Kantor-Pietraga I., Spórna T., Dragan W., Mihaylov V. (2019). Beyond 'Logistics Sprawl' and 'Logistics Anti-Sprawl'. Case of the Katowice Region, Poland. *European Planning Studies*, 27(8), 1646–1660. Doi:10.1080/09654313.2019.1598940.
Kumar I., Zhalnin A., Kim A., Beaulieu L.J. (2017). Transportation and logistics cluster competitive advantages in the U.S. regions: A cross-sectional and spatio-temporal analysis, *Research in Transportation Economics*, 61, 25-36. Doi: 10.1016/j.retrec.2016.07.028.
ISPRA – Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale (2024). *Consumo di suolo, dinamiche territoriali e servizi ecosistemici. Edizione 2024*. ISPRA, Roma.
Lagorio A., Zenezini G., Mangano G., & Pinto R. (2022). A systematic literature review of innovative technologies adopted in logistics management. *International Journal of Logistics Research and Applications*, 25(7), 1043-1066.
Lefebvre H. (1968). *Le droit à la ville*. Éditions Anthropos, Parigi.
Magnaghi A. (2010). *Il progetto locale. Verso la coscienza di luogo*. Bollati Boringhieri, Torino.
Manal E., Fouad J., & Imane M. (2025). Logistics Sprawl: A Systematic Literature Review. *Ieee Engineering Management Review*, 53(1), 82-99. Doi: 10.1109/EMR.2024.3443240.
Nefs M., & Daamen T. (2023). Behind the big box: understanding the planning–development dialectic of large distribution centres in Europe. *European Planning Studies*, 31(5), 1007–1028.
Paiola M., Grandinetti R., Kowalkowski C., Rapaccini M. (2024). Digital servitization strategies and business model innovation: The role of knowledge-

intensive business services. *Journal of Engineering and Technology Management*, 74, art. 101864. Doi: 10.1016/j.jengtecman.2024.101846
Paris M., Balducci A. (2019). *Practicing a Polycentric (Post) Metropolis. A dialogue about the Milan Urban Region*. AESOP - InPlanning Ed., Groningen.
Pietrangeli E. (2025). BreBeMi: attese ed effetti locali di una grande opera. In Longo A., Garda E. *Le pecore e l'autostrada. Paesaggi contemporanei della Bassa Bergamasca*. Donzelli Editore, Roma, 59-68.
Porter M.E. (1998). Clusters and the new economies of competition. *Harvard Business Review*, November-December/98, 77-90.
Safina A. (2025). The (in)visible face of global infrastructures: An exploration of logistics and informality from the ground up, *Environment and Planning D: Society and Space*, 43(5), 834-853. Doi: 10.1177/02637758251319671
Savini F. (2020). The practice of institutional analysis in urban contexts. In Verloo, N., & Bertolini, L. (eds.), *Seeing the City*. Amsterdam University Press, Amsterdam.
Secchi B. (2000). *Prima lezione di urbanistica*. Roma, Laterza.
Strina A. (2025). Logistics-led urbanizations. The case of food distribution centers in Italy. *Journal of Urbanism: International Research on Placemaking and Urban Sustainability*, 1-21. Doi: 10.1080/17549175.2025.2457413
Thiemermann A. (2025). Addressing logistics land in spatial planning. An exemplary evaluation of state and regional plans. *Raumforschung Und Raumordnung-Spatial Research And Planning*, 83(2), 111-124. Doi: DOI10.14512/rur.2577.
Turco A. (1988). *Verso una teoria geografica della complessità*, Unicopli, Milano.

GLI AUTORI

Le affiliazioni si riferiscono al giugno 2026

Irene Bianchi
Politecnico di Milano | DAStU – Dipartimento di Architettura e Studi Urbani

Giovanni Lanza
Politecnico di Milano | DAStU – Dipartimento di Architettura e Studi Urbani

Luca Lazzarini
Politecnico di Milano | DAStU – Dipartimento di Architettura e Studi Urbani

Cristiana Mattioli
Politecnico di Milano | DAStU – Dipartimento di Architettura e Studi Urbani

Gloria Pessina
Politecnico di Milano | DAStU – Dipartimento di Architettura e Studi Urbani

Simonetta Armondi
Politecnico di Milano | DAStU – Dipartimento di Architettura e Studi Urbani

Elettra Barbieri
Università degli Studi di Bergamo | Centro Studi sul Territorio “Lelio Pagani”

Greta Caliendo
Università degli Studi di Napoli Federico II | DiARC - Dipartimento di Architettura

Federico Campanini
Università di Genova | CIELI - Centro Italiano di Eccellenza sulla Logistica i Trasporti e le Infrastrutture

Alessandro Casolare
Università degli Studi di Napoli Federico II | DiARC - Dipartimento di Architettura

Pierpaolo Cicconi
Università di Camerino

Nicoletta Denaro
Università di Catania | DICAR – Dipartimento Ingegneria Civile e Architettura

Giulia Galbiati
Politecnico di Milano | DAStU – Dipartimento di Architettura e Studi Urbani

Federico Marchesi
Università IUAV di Venezia

Silvia Marchesini
Università degli Studi di Padova | Dipartimento TESAF

Marco Mareggi
Politecnico di Milano | DAStU – Dipartimento di Architettura e Studi Urbani

GLI AUTORI

Andrea Nino
Politecnico di Torino | Dipartimento Interateneo di Scienze, Progetto e Politiche del Territorio (DIST)

Mario Paris
Università degli Studi di Bergamo | Dipartimento di Ingegneria e Scienze Applicate

Benedetta Pastena
Università degli Studi di Napoli Federico II | DiARC - Dipartimento di Architettura
Universidad Politécnica de Madrid | ETSAM - Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Madrid

Edmondo Pietrangeli
Università degli Studi di Bergamo | LSGLC – PhD School

Vittoria Ridolfi
Università IUAV di Venezia | Dipartimento di Culture del Progetto

Caterina Rondina
Università degli Studi di Ferrara | Dipartimento di Architettura

Stefano Salata
Politecnico di Milano | DAStU – Dipartimento di Architettura e Studi Urbani

Monica Sandulli
Politecnico di Milano | DAStU – Dipartimento di Architettura e Studi Urbani

Luca Tamini
Politecnico di Milano | DAStU – Dipartimento di Architettura e Studi Urbani

Letizia Veglioni
Università degli Studi Firenze

Davide Vettore
Università degli Studi di Bergamo | DISA – Dipartimento di Ingegneria e Scienze Applicate
Ambiente Italia Srl

Caterina Ursella
Università degli Studi di Udine | DPIA - Dipartimento Politecnico di Ingegneria e Architettura

Federico Zanfi
Coordinatore del Workshop Younger SIU 2025
Direttore del Corso di laurea magistrale in Landscape Architecture presso il Campus di Piacenza del Politecnico di Milano.

I VOLUMI DELLA XXVII CONFERENZA SIU

1. *Publicness* come partecipazione, cittadinanza attiva e forme di mobilitazione dal basso
A CURA DI MICHELE ZAZZI E CAROLINA PACCHI

2. *Publicness* nei progetti e nelle politiche della casa e dei servizi
A CURA DI MASSIMO BRICOCOLI EE LAURA SAIJA

3. *Publicness* come fruibilità di spazi pubblici e servizi della vita collettiva
A CURA DI ANTONELLA BRUZZESE E ELENA MARCHIGIANI

4. *Publicness* come accessibilità e diritto alla mobilità nella città e nei territori
A CURA DI MAURIZIO TIRA E PAOLA PUCCI

5. *Publicness* come inclusione di popolazioni multilocali, temporanee e fragili
A CURA DI CARLA TEDESCO E PAOLA SAVOLDI

6. *Publicness* come gestione dei rischi e cura di ambiente e territorio
A CURA DI ADRIANA GALDERISI E SCIRA MENONI

***7. Publicness* come progetto e valorizzazione del paesaggio e delle risorse naturali**
A CURA DI ELENA DORATO E ANDREA ARCIDIACONO

8. Regole, norme e progetti per costruire la *publicness*
A CURA DI GIUSEPPE DE LUCA E BERTRANDO BONFANTINI

9. *Publicness* e forme contrattuali nei rapporti fra pubblico e privato
A CURA DI GRAZIA BRUNETTA E LUCA GAETA

10. La *publicness* nelle strategie e nei progetti di rigenerazione urbana
A CURA DI ENRICO FORMATO E ALESSANDRO COPPOLA

11. Nuove tecnologie, pratiche digitali, intelligenza artificiale e *publicness*
A CURA DI ROMANO FISTOLA E EUGENIO MORELLO

YOUNGERSIU 2025

Planum Publisher e Società Italiana degli Urbanisti
ISBN 978-88-99237-95-0
Volume pubblicato digitalmente nel mese di ottobre 2026
Pubblicazione disponibile su www.planum.net |
Planum Publisher | Roma-Milano