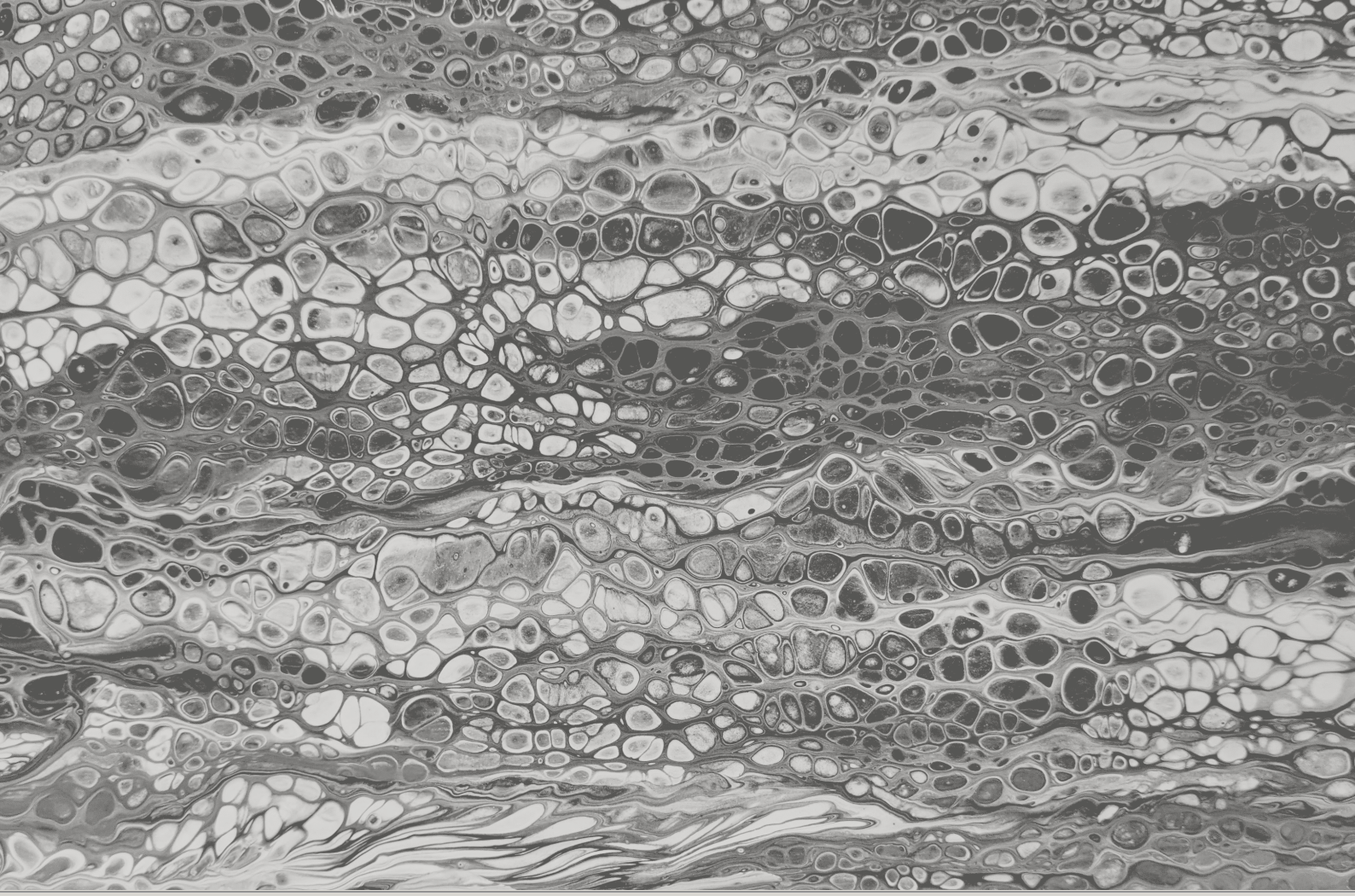


YOUNGERSIU 2025

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

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