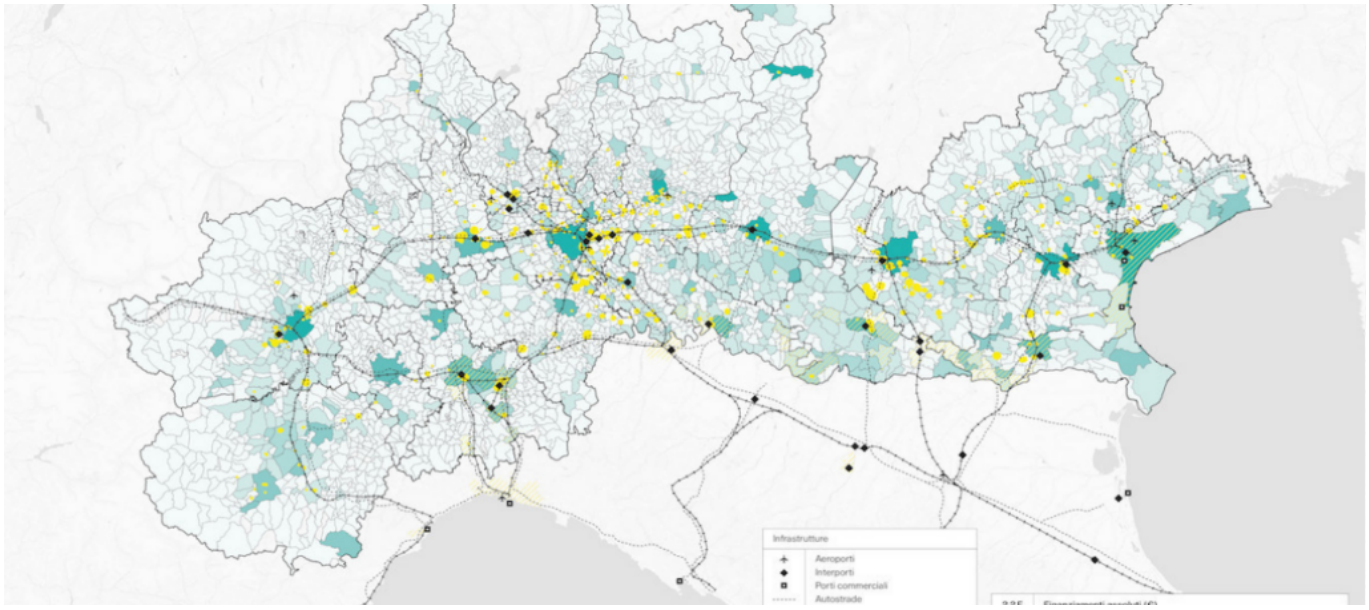
il giornale dell'ARCHITETTURA.com
MAGAZINE LIBERO E INDIPENDENTE SULLE CULTURE DEL PROGETTO E DELLA CITTÀ



Più logistica, meno città. A rischio l'equilibrio nei territori

Più logistica, meno città. A rischio l'equilibrio nei territori

Consumo di suolo, desertificazione commerciale, Zone Logistiche Semplificate, investimenti infrastrutturali. Rischi (e opportunità) delle scelte del PNRR

Published 27 maggio 2026 – © riproduzione riservata

Ogni ordine effettuato online attiva **una catena invisibile**: magazzini automatizzati, furgoni dell'ultimo miglio, lockers disseminati negli angoli delle città. In meno di 20 anni questa infrastruttura ha ridisegnato silenziosamente periferie e campagne del nostro Paese e, in particolare, del Nord Italia.

Eppure, il sistema normativo che dovrebbe governarla è rimasto ancorato a categorie elaborate per un'economia che non esiste più. È in questo contesto che **il PNRR ha scelto di investire massicciamente sulla logistica**, riconoscendola come asset strategico per la competitività del Paese.

Una scelta comprensibile, ma che rischia di amplificare squilibri già profondi in assenza di una pianificazione territoriale adeguata.

Il prezzo nascosto di ogni consegna: il consumo di suolo

Secondo dati forniti dal Sole 24 Ore nell'aprile 2025, **la logistica vale circa il 9% del PIL italiano**, collocando l'Italia al terzo posto per dimensioni nell'Unione europea, con un numero di posti di lavoro generati pari a 1,4 milioni.
Secondo l'Osservatorio E-Commerce B2C del Politecnico di Milano, nel 2026 gli acquisti E-Commerce B2C di prodotto degli italiani hanno raggiunto 42,6 miliardi di euro (+6% rispetto al 2025). Rispetto alla percentuale sul totale degli acquisti, nel 2026 **il tasso di penetrazione dell'online sui consumi totali è salito all'11,5 %**. Questo mercato richiede ogni anno in media **2,25 milioni di mq dedicati alla logistica**, secondo dati WCG-World Capital Group con Nomisma del 2025.
L'impatto sul territorio è documentato dai dati ISPRA: tra il 2006 e il 2023 **la logistica ha consumato 5.606 ettari a livello nazionale**. Solo nel 2024 ne sono stati consumati altri 504. Il Nord Italia concentra il 63% del fenomeno: Lombardia in testa con 1.085 ettari, seguita da Emilia-Romagna (944), Veneto (853) e Piemonte (605).
Gli insediamenti si addensano **lungo i grandi assi autostradali – A1, A4, A22 – in aree periurbane spesso a rischio idrogeologico**, dentro destinazioni d'uso produttive previste da piani pensati per un'economia manifatturiera ormai superata.
Il caso **Amazon è emblematico**: dal primo magazzino aperto nel 2011 a Castel San Giovanni a oltre 60 siti attivi oggi, con superfici che occupano circa 1.536 ettari, il 43% di tutto il suolo consumato a fini logistici nel periodo 2012-2023. In Piemonte il 69% del suolo logistico consumato tra il 2016 e il 2023 è riconducibile a questo unico operatore, in Veneto il 53%, in Lombardia il 39%.

Il commercio di prossimità: la grande desertificazione

In parallelo all'ascesa della logistica a servizio dell'e-commerce, **il commercio di vicinato attraversa in Italia una crisi strutturale** che i dati più recenti descrivono con numeri inequivocabili. Secondo Confcommercio tra il 2012 e il 2024 sono **spariti quasi 118.000 negozi al dettaglio in sede fissa e 23.000 attività di commercio ambulante** portando il totale delle imprese del settore a poco più di 534.000 unità.
Il fenomeno, definito "desertificazione commerciale", non accenna a rallentare: nel 2024 hanno

avviato l'attività appena 23.188 nuove imprese del commercio, mentre 61.634 hanno chiuso definitivamente i battenti, un rapporto di quasi 1 apertura ogni 3 chiusure. Nel 2014 il rapporto tra chiusure e nuove iscrizioni era di 1,5 a 1; oggi è salito a 2,7 a 1, e se la tendenza proseguisse, già nel 2034 il numero di nuove aperture potrebbe scendere a zero, come evidenziato da Confesercenti. **Le proiezioni sono preoccupanti**: senza nuove politiche di rigenerazione urbana e senza interventi per riutilizzare gli oltre 105.000 negozi sfitti, entro il 2035 si rischiano di perdere altre 114.000 imprese al dettaglio, pari a circa un negozio su cinque.
Paradossalmente, **il PNRR non ha previsto alcuna misura per accompagnare la transizione del commercio di prossimità,** mentre ha investito con decisione sulle zone logistiche, quasi come un implicito abbandono del commercio tradizionale, come se fosse considerato "perduto" di fronte all'avanzata dell'e-commerce.

Né negozio né fabbrica: limbo normativo e logistica digitale

Al cuore del problema c'è **un'asimmetria regolativa consolidata**. Negozi e centri commerciali sono compatibili con la destinazione d'uso "commerciale": oneri urbanistici da tre a cinque volte più alti di quelli produttivi, valutazioni di impatto ambientale e socioeconomico, autorizzazioni per l'inizio dell'attività. **Le piattaforme logistiche a servizio dell'e-commerce si sono invece insediate quasi ovunque in aree produttive**, con procedure semplificate e costi ridotti. L'articolo 23-ter del D.P.R. 380/2001 non contempla la logistica come categoria funzionale autonoma, e nessun osservatorio pubblico monitora oggi la crescita infrastrutturale delle piattaforme digitali sul territorio nazionale.
La Missione 3 del PNRR ha destinato **oltre 30 miliardi al potenziamento ferroviario**, **alla digitalizzazione della catena logistica e all'integrazione con le reti TEN-T europee**. Tra i risultati concreti, la Piattaforma Logistica Nazionale (L. 56/2024) garantisce l'interoperabilità digitale tra i Port Community Systems e le pubbliche amministrazioni. Gli investimenti si concentrano sul corridoio Verona-Brennero, sulle reti attorno a Trieste e Venezia, e sul Terzo Valico dei Giovi, che trasformerà il territorio alessandrino in un nodo delle rotte mediterranee di respiro europeo.
Lo strumento più discusso restano però le **Zone Logistiche Semplificate** (ZLS), disciplinate dal DPCM 4 marzo 2024: autorizzazione unica per i progetti, tempi ridotti per le valutazioni

ambientali, possibilità di zone franche doganali. Nel Nord sono state istituite in Liguria, Veneto, Lombardia, Emilia-Romagna e Friuli-Venezia Giulia. La logica è quella dell'attrattività localizzativa, ma il rischio è che, in assenza di pianificazione integrata, le ZLS amplifichino le criticità esistenti invece di governarle.

Qualcosa si muove, ma non basta

Alcune amministrazioni hanno già mosso alcuni passi. **La Lombardia** ha introdotto nel 2024 la L.R. 15/2024 sugli insediamenti logistici sovracomunali, con Ambiti Territoriali Idonei e criteri di sostenibilità e perequazione. **Bologna** ha sviluppato un Piano Territoriale Metropolitano con un Glossario delle funzioni logistiche e un Accordo Territoriale con la Regione che ammette nuovi insediamenti solo nel tessuto già urbanizzato. **Milano** sperimenta le Strategie Tematico-Territoriali Metropolitane con un fondo perequativo alimentato dagli oneri delle trasformazioni ad alto impatto.

Per colmare il vuoto a scala nazionale servirebbero almeno **5 interventi**: introdurre una destinazione d'uso specifica per la logistica a servizio dell'e-commerce (il Veneto ha già avviato il percorso con la L.R. 6/2025); costruire un osservatorio pubblico sugli insediamenti; estendere alle piattaforme logistiche l'obbligo autorizzativo già previsto per il commercio; istituire fondi compensativi per gli insediamenti di maggiore impatto; avviare un sistema di valutazione integrata degli impatti socioeconomici, ambientali e territoriali.

Il PNRR ha puntato ad accelerare **la trasformazione logistica del Paese portando risorse ingenti**. Perché producano sviluppo sostenibile – e non solo nuovi capannoni e nuovi vuoti commerciali – occorre che la pianificazione recuperi il terreno perduto. Le esperienze positive esistono. Manca ancora, a scala nazionale, la volontà di mettere a sistema quello che le migliori pratiche locali hanno già dimostrato essere possibile.

Il rischio è che il PNRR stia contribuendo a costruire **un Paese sempre più efficiente nella circolazione delle merci e sempre meno capace di tutelare l'equilibrio economico e sociale dei propri territori**. Senza una regia pubblica forte, la transizione logistica rischia di produrre non solo nuovi capannoni, ma anche nuove **disuguaglianze** territoriali e nuovi vuoti urbani.

Immagine di copertina: infrastrutture della globalizzazione digitale (logistica e data center, finanziamenti assoluti. Mappa tratta da "Territorializzare il PNRR in Piemonte, Lombardia e Veneto. Un Atlante", a cura di Laura Fregolent)

il giornale dell'ARCHITETTURA.com
MAGAZINE LIBERO E INDIPENDENTE SULLE CULTURE DEL PROGETTO E DELLA CITTÀ



Il progetto di ricerca PRIN 2022 dal titolo "Territorializzare il PNRR" – che ha visto coinvolte l'Università IUAV di Venezia, il Politecnico di Milano, l'Università del Piemonte Orientale e Ires Piemonte – si è concentrato su tre regioni del Nord Italia e cioè Piemonte, Lombardia e Veneto. Dal progetto di ricerca è nata la collana editoriale omonima, diretta da Laura Fregolent ed edita dalla casa editrice Anteferma. La collana si propone di raccontare i processi che caratterizzano gli interventi del PNRR e gli effetti alla scala urbana e territoriale degli investimenti, per provare a restituire le potenzialità e le opportunità, ma anche le criticità, di questa politica pubblica.

Il libro "Governare la logistica. Dinamiche insediative ed effetti PNRR" di Elena Franco e Luca Tamini è il secondo volume pubblicato e si propone di osservare come le riforme e gli investimenti del PNRR stiano accompagnando la crescita dell'economia di piattaforma e, in particolar modo, lo sviluppo delle sue infrastrutture logistiche.

Autori

Elena Franco

Nata a Torino (1973), è architetta e si occupa di valorizzazione urbana e del territorio. Della sua formazione in restauro al Politecnico di Torino conserva la capacità di leggere gli edifici e comprenderne le trasformazioni, anche grazie alla ricerca storica. E' autrice di articoli e saggi sul tema della rivitalizzazione urbana e partecipa a convegni e workshop in Italia e all'estero, in particolare in materia di town centre management e place management. La fotografia – di documentazione e ricerca – occupa gran parte della sua attività e viene spesso utilizzata nei suoi progetti, anche a supporto del lavoro di costruzione dell'identità locale e di percorsi di messa in rete di potenzialità territoriali. Da gennaio 2016 è direttrice della Fondazione Arte Nova, per la valorizzazione della cultura Liberty e Art Nouveau. Fra le sue pubblicazioni: "La rinascita dell'ex ospedale di Sant'Andrea a Vercelli" (2016), "Hospitalia. O sul significato della

cura" (2017)

Luca Tamini

Professore associato di Urbanistica del Politecnico di Milano, svolge attività di ricerca e di alta formazione presso il Dipartimento di Architettura e Studi Urbani occupandosi di politiche di governo del territorio, con particolare riferimento alla regolazione dell'economia di prossimità e alla gestione urbanistica delle attività economiche urbane. Autore di diversi libri, articoli, saggi e servizi pubblicati su riviste disciplinari e specializzate nazionali e internazionali, è docente della *Graduate School of Management* del Politecnico di Milano e responsabile scientifico di un'unità di ricerca del progetto di interesse nazionale PRIN "Territorializzare il PNRR".