

MOBILITY MANAGER

Area APEA “Polo Logistico di Piacenza – Le Mose”

RAPPORTO FINALE ATTIVITA' A1 “Progetto Tecnico”

Piacenza, 31 luglio 2018

INDICE

1. Introduzione	3
2. La dotazione di parcheggi nel Polo di Le Mose	4
3. L'indagine presso gli operatori logistici insediati nel Polo di Le Mose	10

Appendici

1. Introduzione

Il report in oggetto è la seconda consegna prevista nel contratto con Piacenza Expo nell'ambito del progetto "Mobility Manager" dell'area APEA "Polo Logistico di Piacenza – Le Mose". Nello specifico il presente rapporto si riferisce all'attività A1 denominata Progetto Tecnico. Vengono affrontati gli argomenti di seguito brevemente richiamati.

Nel **capitolo 2** sono sintetizzate le analisi condotte sulla dotazione di parcheggi (attività A1.2) per automobili, moto e mezzi pesanti nel Polo logistico di Le Mose, oltre ad un approfondimento sui parcheggi in origine pubblici ora uso privato di alcune aziende, tramite concessione del Comune di Piacenza.

Nel **capitolo 3** viene illustrata la mappatura degli operatori logistici insediati nel Polo di Le Mose, avvenuta nella primavera 2018 attraverso interviste dirette, condotte da personale ITL, con la somministrazione di un questionario (attività A1.3).

Relativamente agli incontri da organizzare con operatori insediati e proprietari degli immobili di Le Mose, come già a conoscenza del committente Piacenza Expo, non è stato possibile organizzare un secondo momento di confronto nel periodo di maggio/giugno 2018 per indisponibilità delle persone invitate. Si è pertanto deciso di rimandare tale appuntamento nell'autunno, indicativamente nei mesi di settembre/ottobre, al fine di presentare loro i risultati dell'indagine condotta e l'organizzazione della prossima analisi relativa agli spostamenti casa-lavoro del personale impiegato presso il comparto di Le Mose.

In **Appendice 1** è riprodotto il questionario somministrato agli operatori logistici insediati nel Polo di Le Mose.

L'**Appendice 2** riporta una tabella di dettaglio dell'organizzazione in consorzi dei soggetti proprietari delle aree e degli immobili del Polo Le Mose.

In **Appendice 3** è allegata la mappatura degli operatori insediati nel Polo Le Mose.

2. La dotazione di parcheggi nel Polo di Le Mose

La mappatura dei parcheggi presenti nell'area APEA di interesse, e specificatamente nell'area del Polo Logistico di Le Mose che si sviluppa su entrambi i lati della direttrice "Strada Torre della Razza" è stata condotta con una metodologia che prevede sia l'analisi desk, eseguita mediante strumenti satellitari disponibili sul web, sia una rilevazione diretta, sul campo, che ha consentito la verifica della prima fase di analisi oltre che l'osservazione dell'effettivo utilizzo numerico e tipologico delle aree di parcheggio.

Nel Polo logistico si contano **26 aree adibite a parcheggio** per gli automezzi degli operatori insediati e per le autovetture del personale che lavora negli impianti logistici.

La mappa sotto riprodotta presenta la loro distribuzione all'interno del Polo (Fig. 1).

Le 26 aree censite sono di proprietà del Comune di Piacenza e complessivamente superano i 150.000 mq. Di queste, 21 sono gestite direttamente dal Comune per un totale di circa 50.000 mq, 5 sono state date in concessione per "uso privato" a tre operatori logistici del Polo di Le Mose, per un totale di oltre 100.000 mq. Si tratta di Ikea Italia Distribution srl (50.000 mq), di Torello Trasporti srl (40.000 mq) e di Terminal Piacenza Intermodale srl (20.000 mq).

Nei 21 parcheggi pubblici si contano complessivamente **1.663 posti auto, 46 posti** riservati alle auto di **persone disabili, 93 posti per mezzi pesanti e 169 spazi per le moto** (Tab. 1).

Solo **due** dei 26 parcheggi sono riservati ai **solli mezzi pesanti**, uno è gestito da Torello Trasporti e l'altro da Hupac (si vedano i sotto paragrafi seguenti per approfondimenti).

15 dei 26 parcheggi sono **riservati alle automobili e ai motocicli** delle persone che lavorano presso gli stabilimenti degli operatori logistici. Di questi, 6 ospitano solo automobili, hanno 531 posti auto oltre ad altri 17 posti auto riservati a disabili. Invece i rimanenti 9 (dei 15 sopra menzionati) sono destinati sia ad auto che a moto ed hanno 1.035 posti auto, 25 posti auto per disabili, 151 posti per le moto (Tab. 1).

Dalla rilevazione "sul campo", condotta nell'autunno 2017 e ripetuta nella primavera 2018, emerge che una buona parte dei parcheggi rimane inutilizzata. L'osservazione diretta ha permesso infatti di conteggiare indicativamente 550/600 auto parcheggiate, e 25/30 mezzi pesanti, a fronte, come dicevamo di 1663 posti auto e 93 spazi adibiti ai mezzi pesante. All'incirca il 35% dei parcheggi auto è risultato quindi utilizzato, mentre la percentuale scende al 25% circa se si considerano i mezzi adibiti al trasporto merci.

Una prima considerazione sorge spontanea: il layout, ossia la disposizione dei parcheggi, non appare funzionale alle esigenze dei dipendenti che utilizzano il mezzo proprio per gli spostamenti casa-lavoro. La rilevazione sul campo ha infatti permesso di "contare" circa 100 auto e una decina di bilici in sosta vietata, nonostante i parcheggi segnalati non si trovano a distanze eccessive.

In conclusione, si può quindi dire che due sono le direttrici su cui cercare un miglioramento: la prima riguarda una distribuzione delle aree di parcheggio più funzionale alle aziende e agli occupati. Tale layout potrebbe essere concordato in fase di progettazione, soprattutto con riferimento ai nuovi lotti in via di urbanizzazione, dai proprietari delle aree e dai costruttori con le aziende insediate e con l'Amministrazione Comunale di Piacenza. La seconda direttrice sulla quale sembra necessario attivarsi è più di carattere culturale: consiste nel "cambio di mentalità" degli

occupati, che spesso posteggiano in divieto di sosta solo per la comodità di essere più vicini ai cancelli dell'azienda per cui lavorano. L'organizzazione di campagne di controllo della sosta e della mobilità da parte della Polizia Municipale di Piacenza all'interno del Polo Le Mose potrebbe essere un primo strumento da mettere in campo per cercare di monitorare tali aspetti in quell'area. Un'altra soluzione da prendere in considerazione potrebbe essere quella di promuovere un confronto tra Amministrazione Comunale e insediati per valutare la possibilità di riorganizzare i parcheggi esistenti in una maniera più funzionale alla disposizione degli stabilimenti logistici.

Fig. 1 – Aree adibite a parcheggio nel Polo logistico di Le Mose



Fonte: elaborazioni a cura della Fondazione ITL

La terza e ultima fase di analisi, riferibile alla mappatura dei parcheggi, è consistita invece nella raccolta di dettagli infrastrutturali e operativi relativi ai parcheggi concessi per uso privato dal Comune di Piacenza ad alcuni operatori (Ikea, Torello Trasporti, Terminal Piacenza Intermodale srl) mediante bando pubblico e appunto successiva concessione.

Parcheggi in concessione a IKEA Italia Distribution per uso privato

IKEA gestisce i parcheggi numerati “P5” e “P22” (Fig. 1), per un totale di circa 50.000 mq. Sono in corrispondenza rispettivamente al deposito centrale 1 (DC1) e al deposito centrale 2 (DC2) in via Torre della Razza (interna al Polo). Entrambe le aree “P5” e “P22” saranno destinate ad ospitare mezzi pesanti per il trasporto delle merci, e con precisione, il primo parcheggio ospiterà circa 30 mezzi pesanti, mentre il secondo 40 mezzi.

IKEA ha ottenuto queste due aree dal Comune di Piacenza stipulando (2016) un contratto di concessione della durata di 8 anni, con scadenza quindi nel 2024, prolungabile di altri 10 anni in caso di rinnovo. Il contratto prevede il pagamento da parte di IKEA di un canone annuo di affitto pari a 8.500 euro. In entrambe le due aree i lavori di infrastrutturazione sono in corso (luglio 2018), indicativamente si prevede termineranno nell’autunno 2018, consistono nelle opere seguenti:

- perimetrazione dell’area,
- realizzazione gate di ingresso/uscita,
- realizzazione di servizi igienici, spogliatoi, sala ricreazione,
- allacciamento ai servizi.

Parcheggi in concessione a Torello Trasporti per uso privato

L’impresa Torello Trasporti gestisce il parcheggio numerato “P11” (Fig. 1), di circa 40.000 mq. Si trova in via Nadotti (interna al Polo).

Il parcheggio “P11” è principalmente utilizzato per la sosta dei mezzi pesanti per il trasporto merci, ma vi è la presenza anche di automobili di proprietà degli autisti. L’area ha una capacità di parcheggio complessiva che può arrivare a 150 mezzi (motrici e semi-rimorchi) (Tab. 1).

Come IKEA, anche Torello Trasporti ha ricevuto l’area adibita a parcheggio dal Comune di Piacenza mediante un contratto di concessione della durata di 9 anni prolungabile di altri 9 in caso di rinnovo. Il contratto prevede il pagamento da parte di Torello Trasporti di un canone annuo di affitto.

Nell’area di parcheggio, già operativa da diversi mesi, Torello Trasporti ha proceduto alla:

- perimetrazione dell’area,
- realizzazione di un gate di ingresso/uscita dei mezzi
- riasfaltatura del piazzale
- esecuzione di prova fonometrica per la valutazione del rumore,
- realizzazione di un pozzo privato adibito al recupero dell’acqua

Sono stati inoltre resi disponibili i seguenti servizi (e relative strutture):

- video-sorveglianza dell’area,
- attrezzature per il lavaggio interno e esterno mezzi,
- servizi igienici,
- cucina,
- foresteria per autisti e in generale “ospiti” dell’azienda,
- area coperta adibita a piccole riparazioni,
- pompa di carburante per rifornire i mezzi.

Parcheggi pubblici in uso a Terminal Piacenza Intermodale

Il Terminal gestisce i parcheggi numerati “P14” e “P15” (Fig. 1), per un totale di circa 20.000 mq. Sono nelle immediate vicinanze del Terminal ferroviario di Via Strinati. Entrambi sono destinati ad ospitare mezzi pesanti per il trasporto delle merci e fungere da aree di deposito container, a servizio del terminal nei momenti di picco delle attività.

Il Terminal ha avuto in gestione queste due aree dal Comune di Piacenza oramai da diversi anni, indicativamente da quando il Terminal ha iniziato ad essere operativo (2001). Attualmente il Terminal sta trattando con l’Amministrazione Comunale per definire l’uso esclusivo di tali spazi attraverso la formalizzazione di una convenzione, con la possibilità di realizzare una recinzione e gestire un gate di ingresso/uscita.

In questi anni la manutenzione ordinaria è sempre stata a carico del Terminal ed è stato riconosciuto al Comune un canone di affitto annuale (importo non disponibile).

Oltre ai parcheggi pubblici sopra descritti in uso ai soggetti privati, va specificato che l’operatore Torello Trasporti ha in affitto dal Gruppo Generali un ampio piazzale di circa 80.000 mq destinato al parcheggio di propri mezzi pesanti e di auto di proprietà degli autisti che sostengono lunghe trasferte di lavoro. Si accede a tale area da Strada Torre della Razza, in corrispondenza circa dell’incrocio con la strada di accesso al Bed & Breakfast Il Palazzo.

Tab. 1 – Parcheggi disponibili nel Polo logistico di Le Mose: proprietà, caratteristiche gestionali e dimensionamenti

ID	Proprietà	Gestione	Destinazione d'uso	n. posti auto	n. posti auto per disabili	n. posti per mezzi pesanti (MP)	n. posti per motocicli
P1	Comune PC	Comune PC	Auto - Moto	230	5	0	25
P2	Comune PC	Comune PC	Auto	31	0	0	0
P3	Comune PC	Comune PC	Auto - Moto - MP	33	2	9	10
P4	Comune PC	Comune PC	Auto - MP	8	0	0	8
P5	Comune PC	IKEA	MP	0	0	30	0
P6	Comune PC	Comune PC	Auto - Moto	24	2	0	10
P7	Comune PC	Comune PC	Auto - Moto	60	2	0	10
P8	Comune PC	Comune PC	Auto - Moto	118	3	0	17
P9	Comune PC	Comune PC	Auto - MP	56	2	33	0
P10	Comune PC	Comune PC	Auto - Moto	222	5	0	25
P11	Comune PC	Torello T.	MP	0	0	150	0
P12	Comune PC	Comune PC	Auto - Moto	80	2	0	10
P13	Comune PC	Comune PC	Auto - Moto	90	0	0	19
P14	Comune PC	Terminal P.I.	Unità di Carico	0	0	N.D.	0
P15	Comune PC	Terminal P.I.	MP	0	0	N.D.	0
P16	Comune PC	Comune PC	Auto	118	4	0	0
P17	Comune PC	Comune PC	Auto	98	4	0	0
P18	Comune PC	Comune PC	Auto	103	2	0	0
P19	Comune PC	Comune PC	Auto	78	4	0	0
P20	Comune PC	Comune PC	Auto - Moto	134	4	0	25
P21	Comune PC	Comune PC	Auto	103	3	0	0
P22	Comune PC	IKEA	MP	0	0	40	0
P23	Comune PC	Comune PC	Auto - Moto	77	2	0	10
P24	Comune PC	Comune PC	Auto - MP	0	0	14	0
P25	Comune PC	Comune PC	Auto - MP	0	0	17	0
P26	Comune PC	Comune PC	Auto - MP	0	0	20	0
TOTALE Parcheggi Pubblici (Gestione Comune PC)				1.663	46	93	169
TOTALE "parziale" Parcheggi ad uso privato				0	0	220	0
TOTALE Complessivo				1.663	46	313	169

Fonte: elaborazioni a cura della Fondazione ITL

Tab. 2 – Parcheggi disponibili nel Polo logistico di Le Mose: destinazioni d’uso, posti disponibili, utenti potenziali, utenti effettivi

ID	Proprietà	Gestione	Destinazione d’uso	Oss. diretta auto	Oss. diretta mezzi pesanti	Utenti potenziali
P1	Comune PC	Comune PC	Auto - Moto	0	0	161
P2	Comune PC	Comune PC	Auto	0	0	161
P3	Comune PC	Comune PC	Auto - Moto - MP	0	1	161
P4	Comune PC	Comune PC	Auto - MP	52	0	162
P5	Comune PC	IKEA	Auto - MP	0	Opere in corso	0
P6	Comune PC	Comune PC	Auto - Moto	31	0	74
P7	Comune PC	Comune PC	Auto - Moto	39	0	74
P8	Comune PC	Comune PC	Auto - Moto	0	0	74
P9	Comune PC	Comune PC	Auto - MP	0	3	74
P10	Comune PC	Comune PC	Auto - Moto	0	0	0
P11	Comune PC	Torello T.	MP	0	80	0
P12	Comune PC	Comune PC	Auto - Moto	24	0	60
P13	Comune PC	Comune PC	Auto - Moto	75	0	110
P14	Comune PC	Terminal P.I.	Unità di Carico	0	N.D.	0
P15	Comune PC	Terminal P.I.	MP	0	10	0
P16	Comune PC	Comune PC	Auto	66	0	21
P17	Comune PC	Comune PC	Auto	75	0	87
P18	Comune PC	Comune PC	Auto	50	0	88
P19	Comune PC	Comune PC	Auto	4	0	50
P20	Comune PC	Comune PC	Auto - Moto	0	0	50
P21	Comune PC	Comune PC	Auto	0	0	0
P22	Comune PC	IKEA	Auto - Moto - MP	0	Opere in corso	0
P23	Comune PC	Comune PC	Auto - Moto	72	0	0
P24	Comune PC	Comune PC	Auto - Moto	12	1	0
P25	Comune PC	Comune PC	Auto - Moto	20	1	27
P26	Comune PC	Comune PC	Auto - Moto	10	4	21
TOTALE Parcheggi Pubblici (Gestione Comune PC)				530	10	1.593
TOTALE “parziale” Parcheggi ad uso privato				0	80	0
TOTALE Complessivo				530	80	0

Fonte: elaborazioni a cura della Fondazione ITL

3. L'indagine presso gli operatori logistici insediati nel Polo di Le Mose

L'indagine presso gli operatori logistici del Polo di Le Mose ha l'obiettivo di raccogliere dati sui flussi di merce in entrata e uscita dall'area (per tipologia, stagione, fascia oraria) e informazioni sia tecnico-transportistiche sia di natura economico-finanziaria delle aziende e delle loro attività.

Si tratta di un'indagine che la Fondazione ITL ha già svolto, in parte, periodicamente negli anni passati per conto di altre istituzioni locali e/o soggetti privati.

Il questionario utilizzato è suddiviso in sette sezioni. Riprende, in parte, i questionari che la Fondazione ITL ha già somministrato nelle indagini precedenti al fine di sviluppare confronti temporali. Ciò non toglie che vista la specificità delle attività del Mobility Manager e del contesto di analisi (area APEA), ITL ha integrato il documento con alcune domande che si riferiscono al tema ambientale ed energetico, alla dotazione di servizi e ad argomenti di attualità per il territorio piacentino, quale il possibile utilizzo in ottica "cargo" aereo dell'aeroporto militare di San Damiano.

Dopo le informazioni di carattere generale sulla struttura giuridica dell'impresa, sull'eventuale gruppo di appartenenza e sull'attività svolta, la sezione due del questionario si focalizza sulle dotazioni infrastrutturali a disposizione di ogni singolo operatore logistico (superfici, funzioni, servizi gestiti, tipologia di stoccaggio della merce, tipologie merceologiche, ciclo logistico, flotte aziendali, ...).

La sezione tre del questionario si focalizza sui flussi di merce, distinguendo le zone geografiche di provenienza e di destinazione delle merci, le attività economiche svolte dai soggetti da cui arriva la merce in ingresso nel Polo di Le Mose e a cui è destinata la merce in uscita dal Polo. Si raccolgono anche informazioni utili a quantificare i volumi dei flussi in entrata e in uscita per modalità di trasporto.

Si raccolgono dati relativi alla stagionalità dei flussi, sui giorni e sulle fasce orarie di ritiro e consegna delle merci.

Quindi si indagano le preferenze degli operatori logistici in tema di trasporto per via aerea.

La sezione quattro del questionario è dedicata al personale impiegato nelle attività logistiche e di movimentazione della merce. Si raccolgono informazioni sulle cooperative a cui eventualmente gli operatori logistici affidano in outsourcing parte delle attività.

La sezione cinque del questionario è dedicata ai servizi che gli operatori logistici affidano a terzi, tra cui la raccolta differenziata dei rifiuti, i servizi di manutenzione degli impianti e delle infrastrutture adibite alle attività logistiche. Una domanda è riservata ai servizi offerti al personale che lavora nei magazzini e agli autotrasportatori (parcheggi, servizi igienici, mensa aziendale, convenzioni con alberghi, asili nido, ...).

Una parte di questa sezione è dedicata anche a temi che sono specifici di un'area APEA, in particolare si focalizza sulla "gestione dell'energia", indagando tra l'altro: il ricorso ad energie rinnovabili e a bio-carburanti, il recupero dell'acqua piovana, ecc..

La sezione sei del questionario è dedicata all'introduzione di innovazioni in azienda, distinguendo tra l'adozione di processi tecnologicamente nuovi e l'introduzione di miglioramenti all'esistente.

L'ultima sezione è dedicata alle "prospettive future". In particolare si indagano eventuali programmi di ampliamento degli stabilimenti e delle infrastrutture utilizzate, le aspettative in tema di flussi di traffico dall'Italia e dall'estero, l'eventuale utilizzo dell'aeroporto di San Damiano.

Le superfici

Gli insediamenti logistici del Polo di Le Mose occupano una superficie fondiaria di circa 1 milione e 400 mila metri quadrati (mq) (Tab.1). Aggiungendo le aree comuni, tra cui in particolare 200.000 mq circa di strade, oltre 100.000 mq di parcheggi pubblici ad uso privato (soggetti a convenzione con Comune di Piacenza), altri 50.000 mq di parcheggi pubblici per auto/moto/mezzi pesanti e 100.000 mq di aree verdi, la superficie edificata arriva ad un totale di circa 1 milione e 900 mila mq (Tab. 3).

Se si considera anche la superficie fondiaria in fase di sviluppo (Tab.2), di proprietà di Generali Properties e del Centro Intermodale spa (società del Gruppo Hupac), il polo Le Mose raggiunge un'estensione complessiva di circa 2,5 milioni di mq (Tab.3).

Tab. 1 – Superficie fondiaria del Polo Le Mose, già edificata

Proprietario	Area*	Sup. Fondiaria (mq)
Generali Properties	T1	275.000
Generali Properties	T2	165.000
Prologis		110.000
Piacenza Intermodale		100.000
Ikea Italia Distribution		750.000
Totale		circa 1.400.000

Tab. 2 – Superficie fondiaria del Polo Le Mose, da sviluppare

Proprietario	Area*	Sup. Fondiaria (mq)
Generali Properties	T3	198.358,00
Generali Properties	T4	270.855,38
Generali Properties	T-P5 (Terziario)	42.763,80
Centro Intermodale (gruppo Hupac)	5A	42.220,00
Centro Intermodale (gruppo Hupac)	5B	74.280,00
Totale		circa 628.477,18

Tab. 3 – Superficie fondiaria complessiva del Polo Le Mose

Superfici per tipologia	metri quadrati
Superficie fondiaria, già edificata	1.400.000
Infrastrutture viarie (strade/ferrovia)	200.000
Parcheggi pubblici, uso privato	100.000
Parcheggi pubblici	50.000
Aree verdi	100.000
<i>Superficie fondiaria, strade, parcheggi, verde (totale parziale) (A)</i>	<i>1.850.000</i>
Superficie fondiaria, da sviluppare (B)	628.477
Totale (A+B)	circa 2.478.477

La storia

Nel 1999 IKEA Italia Distribution ha realizzato il primo insediamento del Polo logistico di Le Mose, denominandolo Deposito 1 (DC1) in Strada Caorsana. A seguire si sono sviluppate le proprietà di Piacenza Intermodale e quelle di Prologis. Nei loro spazi si sono insediati nel corso del 2001 le società Blumen, ITC Ageco e il Terminal Piacenza Intermodale (Fig. 1). Nel 2004 sono arrivati Difarco e Unieuro, inizialmente localizzato negli spazi di Prologis in via Strinati. Tra il 2007 e il 2010 numerosi altri operatori logistici hanno scelto il Polo di Le Mose: sono arrivati DHL, Italiarredo, Scerni, Movimoda; ha aperto un secondo deposito Unieuro; alcuni operatori piacentini quali Generali Trasporti e Transervice Europa si sono affiancati ai provider logistici nazionali ed europei che già erano operativi.

Dal 2011 ad oggi nei magazzini di Le Mose si sono registrati diversi “subentri”: Norbert Denressangle ha preso il posto di Movimoda e in seguito è stato acquisito da XPO; Fercam ha preso il posto di Scerni; DHL ha consolidato la sua presenza con un secondo deposito; il Terminal Piacenza Intermodale è passato in gestione al Gruppo Hupac; SGM Distribuzione ha inglobato Unieuro e ha trasferito a Piacenza le attività prima localizzate a Forlì. Si sono inoltre insediati due operatori che si occupano di gestione documentale, Bucap e Integra Document Management (IDM). E’ arrivato Traconf e poi anche Fashion Logistics, appartenente al medesimo gruppo, ed infine, nel 2015, si è insediata la società Torello Trasporti. Nell’autunno 2017 sono iniziati i lavori di costruzione di nuovi edifici nell’area T2 di Generali Properties (Appendice 3) e si è insediato un nuovo operatore intermodale, Rainbow, nell’area compresa tra il Deposito DC2 di IKEA e il tracciato autostradale A1. Attualmente sono inoltre in corso i lavori di costruzione di un nuovo terminal intermodale da parte della società Centro Intermodale Piacenza (società del gruppo Hupac) e di FSL (società del gruppo Trenitalia), che sarà operativo entro fine 2019.

I provider logistici insediati

Gli operatori insediati sono complessivamente 15. Alcuni di loro, in particolare DHL, IKEA, Torello Trasporti, Traconf occupano più di uno stabilimento nel polo Le Mose.

Tab. 4 – Gli operatori logistici insediati a Le Mose (in ordine alfabetico), aggiornamento giugno 2018

ID	Operatori insediati	Indirizzo	Proprietà infrastruttura	Anno inizio attività
1	Blumen Group spa	Via Strinati, 7/9	Piacenza Intermodale	2001
2	Bucap spa	Strada della Razza, 58	Generali Properties (lotto T4)	2012
3	DHL Supply Chain Italy spa – A1	Via Strinati 12/14	Generali Properties (lotto T3)	2015
4	DHL Supply Chain Italy spa – B3	Strada Torre della Razza, 58	Generali Properties	2007
5	Difarco srl	Via Strinati, 25	Prologis	2004
6	Fashion Logistics srl	Via Strinati, 17	Prologis	2011
7	Fercam spa	Strada Torre della Razza, 62	Generali Properties (lotto T3)	2015*
8	IKEA Italia Distribution srl - DC1	Strada Caorsana	IKEA Italia Distribution	1999
9	IKEA Italia Distribution srl - DC2	Strada Torre della Razza, 151	IKEA Italia Distribution	2004
10	Integra Document Management srl (IDM)	Via Nadotti, 10	Generali Properties (lotto T4)	2012
11	ITC Ageco srl	Via Strinati, 5	Piacenza Intermodale	2001
12	SGM Distribuzione srl (ex Unieuro spa)	Strada Torre della Razza, 56	Generali Properties (lotto T4)	2014**
13	Rainbow Srl	n.d.	n.d.	2017
14	Terminal Piacenza Intermodale srl	Via Strinati 7/9	Piacenza Intermodale	2001
15	Torello Trasporti srl (Generali)	Via Strinati	Generali Properties (lotto T3)	2016
16	Traconf srl	Via Strinati, 19/21	Prologis	2011
17	XPO Supply Chain Italy spa	Via Bazzani, 5/7	Generali Properties (lotto T4)	2011***

Note

* Nel 2015 Fercam è subentrato a Scerni Logistics nei medesimi spazi.

** Il deposito di Unieuro è operativo a Piacenza dal 2004. Nel 2013 SGM Distribuzione ha acquisito Unieuro. Dal 2014 le attività logistiche di SGM, prima concentrate a Forlì, sono state trasferite a Piacenza.

*** Nel 2011 XPO Supply Chain Italy spa è subentrato a Movimoda nei medesimi spazi.

Le superfici delle piattaforme logistiche

Complessivamente gli insediamenti logistici del Polo di Le Mose coprono una superficie di circa 1,4 milioni di mq, di cui circa 650.000 mq di superficie coperta (magazzini e uffici) e 750.000 mq di superficie scoperta, da intendersi piazzali interni alle aree degli operatori adibiti alla movimentazione (entrata e uscita) dei mezzi di trasporto della merce.

Parte delle superfici scoperte vengono condivise dai diversi operatori insediati nel medesimo lotto.

Il rapporto fra gli immobili locati rispetto agli immobili costruiti è circa pari al 100%: la totalità dei depositi disponibili a Le Mose è utilizzata.

Tab. 5 – Le superfici delle piattaforme degli operatori insediati (in ordine alfabetico), aggiornamento giugno 2018

ID	Operatori insediati	Sup. coperta (mq)	Sup. scoperta (mq)	Sup. totale (mq)
1	Blumen Group spa	13.890	10.000	23.890
2	Bucap spa	10.450	3.000	13.450
3	DHL Supply Chain Italy spa – A1	24.300	20.000	54.300
4	DHL Supply Chain Italy spa – B3	11.150	10.000	21.150
5	Difarco srl	42.661	12.000	54.661
6	Fashion Logistics srl *	10.000	3.000	13.000
7	Fercam spa	36.000	35.000	71.000
8	IKEA Italia Distribution srl - DC1	99.080	72.000	171.080
9	IKEA Italia Distribution srl - DC2	176.500	412.000	588.500
10	Integra Document Management srl (IDM)	23.470	10.000	33.470
11	ITC Ageco srl	9.000	5.000	14.000
12	Rainbow srl *	n.d.	n.d.	n.d.
13	SGM Distribuzione srl (ex Unieuro spa) *	52.000	30.000	82.000
14	Terminal Piacenza Intermodale srl	245	70.424	70.669
15	Torello Trasporti srl (spazi Generali)	40.000	10.000	50.000
16	Traconf srl *	30.000	10.000	40.000
17	XPO Supply Chain Italy spa	56.740	34.000	90.740
	Totale	635.486	746.424	1.381.910

Nota

I dati riportati nella tavola precedente (Tab. 5) sono stati dichiarati dagli operatori logistici insediati mentre i valori inseriti nella Tab.1 riprodotta alcune pagine prima sono stati stimati mediante ausili cartografici e validati dai proprietari delle aree.

* Alcuni operatori, nel dettaglio, Fashion Logistics, Rainbow, SGM Distribuzione (Unieuro) e Traconf non hanno rilasciato l'intervista. Per questi operatori sono quindi stati tenuti i dati raccolti in occasione del monitoraggio condotto da ITL nella primavera 2016, dati relativi all'anno 2015.

Le diverse tipologie di attività svolte presso le piattaforme logistiche

In 11 delle 17 piattaforme attive a Le Mose (pari al 65% del totale, Tab. 6) gli operatori svolgono attività di logistica conto terzi. Significa che i provider gestiscono la merce di proprietà di terzi, a cui forniscono servizi logistici di varia natura.

Solo nei magazzini di IKEA Italia Distribution e SGM Distribuzione si fa logistica in conto proprio, sviluppando servizi per il gruppo o la società di appartenenza.

Blumen, che produce e commercializza sementi, è *in primis* un'azienda di produzione, che al proprio interno gestisce anche un magazzino. Il Terminal Piacenza Intermodale, in quanto terminal ferroviario, rientra nella categoria degli operatori di trasporto multimodale o MTO (Multimodal Transport Operator). Anche Rainbow, in quanto operatore terminal container, è conteggiato come MTO.

Nel Polo di Le Mose non sono insediati né corrieri espresso né aziende di solo autotrasporto, presenti nel territorio comunale di Piacenza ma in altre zone industriali.

Tab. 6 – Le diverse tipologie di attività svolte presso le piattaforme degli operatori insediati

Tipo di attività	n. depositi	peso %
Logistica Conto Proprio	3	18%
Logistica Conto Terzi	11	65%
Azienda di Autotrasporto	0	0%
Spedizionario/MTO	2	12%
Corriere Espresso	0	0%
Altro (Azienda di produzione)	1	5%
Totale	17	100%

La funzione delle piattaforme logistiche

Il 60% degli operatori logistici insediati a Le Mose considera il proprio deposito di Le Mose come “deposito periferico”, rispetto all’intera rete di depositi/transit point che spesso l’operatore gestisce in Italia e in Europa. Solo nel 23% dei casi il deposito è “centrale” (Tab. 7).

Spostando l’attenzione sulla domanda dei servizi, nella maggior parte dei casi il cliente dell’operatore logistico di Le Mose considera il deposito di Piacenza come “deposito centrale”.

I due depositi di IKEA Italia Distribution sono i depositi centrali a servizio di tutta la rete dei punti vendita IKEA del Sud Europa. Il deposito a Le Mose di SGM Distribuzione è “centrale”, come quello di ITC Ageco, società piacentina nata negli anni ‘80 come spedizioniere doganale e che in tempi più recenti ha cominciato ad offrire anche servizi di magazzinaggio e picking.

Tab. 7 – Le diverse funzioni delle piattaforme degli operatori insediati

Funzione della piattaforma	n. depositi	peso %
Deposito centrale	4	23%
Deposito periferico	10	59%
Deposito punto vendita	0	0%
Transit Point	0	0%
Altro (MTO – Azienda di produzione)	3	18%
Totale	17	100%

I servizi offerti dai provider logistici ai clienti

In 15 dei 17 depositi di Le Mose (unici esclusi il Terminal Piacenza Intermodale e l'operatore Rainbow) i provider insediati, compresi gli operatori della categoria gestione documentale, sviluppano la gestione dello stock su incarico di numerosi clienti. In nove depositi di Le Mose, i provider organizzano per i loro clienti anche il trasporto. Questo servizio nella maggior parte dei casi viene gestito non a Piacenza, bensì dagli uffici traffico del "quartier generale" dell'operatore stesso. In otto depositi vengono offerti servizi a valore aggiunto, sempre su richiesta del cliente finale, mentre Terminal Piacenza Intermodale, Blumen, Bucap e Integra Document Management offrono altri tipi di servizi (tra cui: carico/scarico container, ..., si veda la Tab. 8 sotto riprodotta).

Tab. 8 – Le diverse tipologie di servizi sviluppati presso le piattaforme degli operatori insediati

Tipologia dei servizi	n. depositi
Organizzazione dei trasporti	9
Gestione dello stock	16
Servizi a valore aggiunto Lavorazioni su richiesta del cliente: ri-etichettature, composizione kit di vendita, controllo qualità, re-imbustamento capi, gestione resi, applicazione RFID, montaggio mobili per cliente finale.	8
Altri servizi Carico/scarico container, produzione sementi, acquisizione ottica documenti, data-entry.	4

Le tipologie di stoccaggio

A parte IKEA e i due terminal, quello ferroviario e di Rainbow, la modalità di stoccaggio utilizzata è la scaffalatura tradizionale, spesso abbinata alla catasta, ovvero disposizione a terra della merce. IKEA è l'unico operatore di Le Mose che dispone di un magazzino automatizzato. In tre casi si registra la presenza di nastri trasportatori/guidovie: una tecnologia spesso utilizzata nella gestione dell'abbigliamento per trasferire i capi appesi da un piano all'altro. In questi casi infatti spesso i magazzini sono soppalcati. Nel caso di gestione documentale (archivi) vengono usati armadi verticali e scaffali portascatole. Un magazzino di Torello Trasporti ha circa 6.000 mq di celle frigor, unico caso di stoccaggio di alimentari freschi presso il polo Le Mose.

Il Terminal ferroviario e quello di Rainbow sono casi a sé: il terminal ferroviario, come operatore multimodale, garantisce la diversione modale da ferro a gomma e da gomma a ferro, e svolge come attività principale la movimentazione di container, casse mobili e cisterne da carri ferroviari a camion. Rainbow opera per il DC2 di IKEA e principalmente movimenta e stocca container in piazzali di proprietà.

Le principali merceologie movimentate

Le principali merceologie movimentate nelle piattaforme logistiche di Le Mose sono: casa, elettrodomestici e arredo; abbigliamento e accessori; materie prime (quali plastica, ferro e acciaio). E' difficile ragionare in termini percentuali perché i diversi operatori trattano spesso più clienti in contemporanea, gestendo quindi diverse tipologie merceologiche. Inoltre il Terminal ferroviario movimentata container e casse mobili, nella maggior parte dei casi senza conoscerne il contenuto, a parte i casi di merci pericolose, da gestire nel rispetto delle normative vigenti, tra cui in particolare prodotti chimici, infiammabili e corrosivi. E' possibile affermare che nel Polo Le Mose non vengono movimentati farmaci. Unico operatore che gestisce alimentari freschi è Torello Trasporti.

La merce in entrata: provenienza e quantitativi

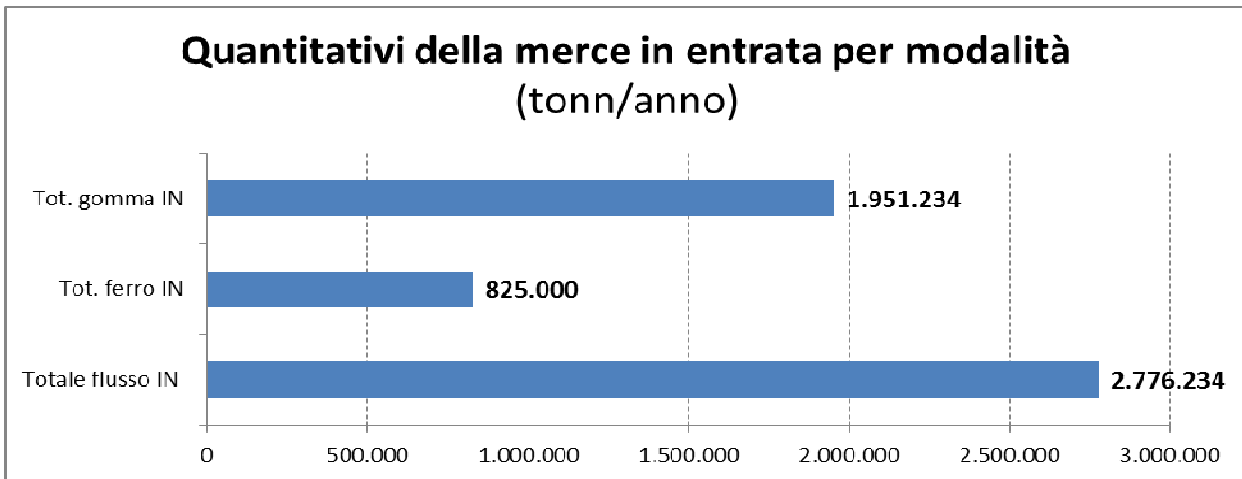
Con riferimento all'anno 2017, stando alle dichiarazioni degli operatori intervistati nella primavera 2018, la merce in ingresso nel Polo di Le Mose è indicativamente pari a circa 2,8 milioni di tonnellate (sommando la quota in arrivo su ferro nel terminal con quella in arrivo su gomma).

Circa il 70% della merce in ingresso a Piacenza arriva su camion, via gomma, principalmente dalle aziende di produzione, spesso localizzate nell'Europa dell'Est e nel Far East. In questo ultimo caso la merce transita attraverso porti marittimi italiani, principalmente Genova, la Spezia e Livorno. Gli operatori logistici di Le Mose, non gestendo il trasporto bensì solo lo stoccaggio della merce, nella maggior parte dei casi spesso non ne conoscono il luogo di provenienza, ovvero non sanno se la merce proviene da un interporto, da un porto o direttamente dalla fabbrica.

Circa il 30% della merce in ingresso arriva a Piacenza via ferrovia, attraverso il Terminal Piacenza Intermodale (Grafico 1). Nel Terminal avviene uno scambio modale, ovvero la merce che arriva via ferro viene trasferita su camion e, viceversa, la merce che arriva via gomma viene caricata su treno. Essendo il traffico del Terminal bilanciato, i medesimi quantitativi di merce, che entrano su ferro (circa 825.000 tonnellate), arrivano nel Terminal anche via gomma per far ripartire il treno carico. In totale il Terminal Intermodale genera in ingresso, sommando la quota merce su ferro con quella su gomma, circa 1 milione e 650 mila tonnellate/anno, che rappresenta circa il 60% del totale della merce in ingresso nel Polo di Le Mose.

Nel Terminal operano diversi operatori intermodali quali GTS Bari (I), TTS/Jost Hannut (B), Codognotto Salgareda (I), Kombiverkehr Francoforte (D), Hupac Chiasso (CH). Tra le principali relazioni di traffico ferroviario combinato troviamo Zeebrugge (Belgio), Rotterdam (Olanda), Liegi (Belgio), Wuppertal (Germania), Lodz (Polonia), Oradea (Romania), Bari e Napoli.

Grafico 1 – Quantitativi della merce in entrata gestita dagli operatori insediati (anno 2017)

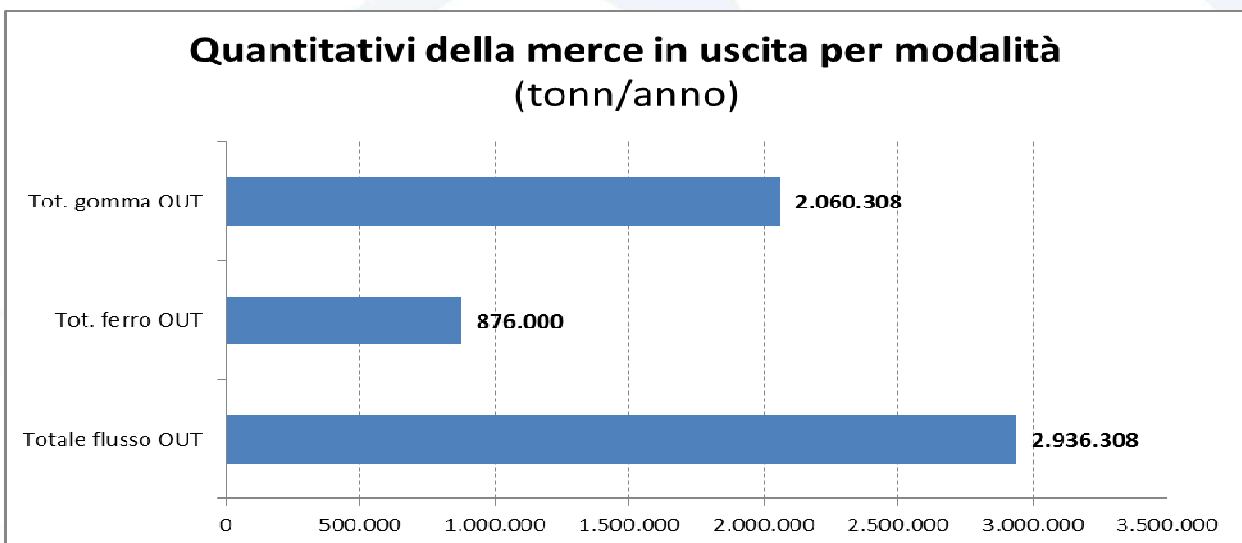


La merce in uscita: destinazione e quantitativi

Nel corso del 2017 la merce in uscita dal Polo di Le Mose supera i 2,9 milioni di tonnellate. Tale dato è ottenuto sommando i quantitativi della merce in uscita via gomma e via treno. (Grafico 2)

A parte la quota di merce in uscita dal Terminal via ferro verso altri interporti o impianti ferroviari, pari circa al 30% del totale, nella maggior parte dei casi la merce in uscita è destinata ai clienti finali, spesso punti-vendita. A seguito dello scambio modale, il Terminal genera anche un 30% di merce che esce via gomma. Complessivamente circa il 60% della merce in uscita dal Polo di Le Mose transita nel Terminal Intermodale, in valore assoluto circa 1 milione e 752 mila tonnellate/anno, dei quali 876 mila tonnellate uscite via ferro ed altrettante su gomma.

Grafico 2 – Quantitativi della merce in uscita gestita dagli operatori insediati (anno 2017)



Il capitale umano e l'organizzazione del lavoro

All'interno dei depositi del Polo di Le Mose operano complessivamente più di 1.800 addetti.

Alle dirette dipendenze degli operatori logistici lavorano circa 560 persone (il 30% del totale degli addetti), di cui il 75% è impiegato in ufficio e il 25% in magazzino (Tab. 12). L'altro 70% degli addetti totali di Le Mose è personale di cooperative di facchinaggio a cui gli operatori logistici esternalizzano parte delle attività di gestione dei magazzini. Si tratta di circa 1.300 addetti, che per il 3,5 % sono occupati in mansioni di ufficio e il restante 96,5 % opera in magazzino (Tab. 13).

Tendenzialmente le giornate lavorative in una settimana sono cinque, dal lunedì al venerdì, gli orari di lavoro in magazzino coprono la finestra oraria che va dalle 6.00/7.00 alle 20.00, in certi casi fino alle 22.00, e sono organizzati su tre turni. Il personale degli uffici lavora dalle 8.00/9.00 alle 18.00 circa, con una pausa pranzo. Nei periodi di picco, alcuni depositi sono aperti anche nella giornata di sabato. Nessun deposito effettua orario notturno. La stagionalità della domanda di consumo, indicativamente concentrata nei periodi di "cambio stagione" e delle festività, influisce sul dato medio dell'occupazione. Praticamente tutti gli operatori hanno dichiarato di avere una stagionalità nella gestione della merce, motivo per cui tutti loro si avvalgono di cooperative. In generale non è però possibile individuare un periodo di stagionalità medio sul Polo Le Mose, trattandosi di diverse categorie merceologiche gestite. Per esempio, nel caso di arredo casa/ elettrodomestici l'autunno è un periodo di picco, per rifornire i punti vendita in previsione delle festività di Dicembre. Per gli operatori che hanno in gestione l'abbigliamento, i picchi sono in occasione del cambio stagione, indicativamente nei mesi di settembre e febbraio/marzo. Ci sono poi anche depositi che trattano articoli specifici, quali ad esempio condizionatori: in questo caso la gestione dello stock risente di una stagionalità molto spiccata, concentrata nei mesi della primavera/estate.

Con riferimento all'organizzazione delle attività nel corso della giornata, tendenzialmente al mattino gli operatori concentrano le attività di ingresso e scarico dei mezzi e al pomeriggio il caricamento dei mezzi in uscita.

Tab. 12 – Il personale dipendente degli operatori insediati

Personale dipendente	n. addetti	peso %
Ufficio	417	75%
Magazzino	139	25%
Totale	556	100%

Tab. 13 – Il personale di soggetti terzi impiegato presso le piattaforme logistiche degli operatori insediati

Personale di soggetti terzi (Cooperative)	n. addetti	peso %
Ufficio	46	3,5%
Magazzino	1.266	96,5%
Totale	1.312	100%

Servizi aziendali offerti a lavoratori e autisti

Nella maggior parte dei casi gli addetti impiegati nei diversi stabilimenti di Le Mose non hanno la possibilità di parcheggiare nelle aree private di pertinenza degli operatori. Solo IKEA ha ampi parcheggi interni, nelle aree dei depositi DC1 (circa 100 posti) e DC2 (circa 300 posti). Anche Torello Trasporti ha un parcheggio privato, in corrispondenza del grande totem che spicca nel Polo Le Mose con la scritta Generali Properties, in affitto appunto da Generali Properties, di circa 80.000 mq, utilizzato principalmente per propri camion e come posteggio auto per gli autisti che devono affrontare lunghe trasferte di lavoro. Per tutti gli altri operatori la tendenza è che internamente possono parcheggiare solo i manager e i responsabili. Il personale dipendente e gli addetti di cooperativa posteggiano quindi i loro mezzi negli spazi pubblici, non a pagamento, nelle immediate vicinanze degli stabilimenti dove operano. In alcuni casi, in aree ben localizzate, capita spesso di trovare file di auto a bordo strada, di fronte all'ingresso di alcuni operatori, in aree dove la sosta non è però consentita, semplicemente per essere più vicini al cancello dello stabilimento.

Tutti gli operatori logistici di Le Mose hanno servizi igienici distinti per il personale d'ufficio e per il personale impiegato in magazzino. In quest'ultimo caso, alcuni sono dotati anche di docce.

Nessun operatore, tranne IKEA, ha attivo al proprio interno un servizio di mensa aziendale. Tutti gli operatori dichiarano di avere organizzato internamente piccole sale ristoro, dotate di frigor, forno a microonde e qualche altro piccolo elettrodomestico, dove il personale degli uffici (dipendente e addetti di cooperativa) può trascorrere il tempo della pausa pranzo. Solo in pochi casi vengono riconosciuti buoni pasti al personale dipendente, tendenzialmente ai manager e ai responsabili.

Non esiste presso nessun operatore un servizio di asilo nido aziendale o di baby-sitting.

Riguardo i servizi agli autisti, costoro non possono sostare coi loro mezzi dentro i piazzali dei diversi operatori se non per il solo tempo utile alle operazioni di carico/scarico merci. I camion possono quindi parcheggiare o negli spazi pubblici, di proprietà comunale, oppure nei parcheggi attrezzati di Torello Trasporti e IKEA (si veda cap.2), eventualmente pagando un gettone per la loro sosta.

Gli autisti solitamente possono usufruire dei servizi igienici localizzati nei magazzini dei diversi operatori.

Raccolta differenziata e gestione della manutenzione ordinaria dei depositi

Tutti gli operatori dichiarano di organizzare all'interno del proprio stabilimento la raccolta differenziata. Principalmente gli ambiti di separazione degli scarti sono carta/cartone, plastica, legno e indifferenziato. Tendenzialmente il ritiro avviene non per giornate fisse ma ad avvenuto riempimento dei contenitori. Nella maggior parte dei casi la raccolta differenziata è un servizio gestito a remunerazione dalla sede centrale dei diversi operatori logistici, ovvero gli uffici amministrativi degli operatori, non localizzati a Piacenza ma presso i diversi "quartier generali", individuano delle società che fanno della raccolta dei rifiuti il loro business, riconoscendo sconti e/o compensi in cambio di grossi quantitativi di rifiuti differenziati. Ogni operatore ha quindi una propria organizzazione interna della raccolta rifiuti che spesso dipende dalla propria casa madre.

Come per la raccolta dei rifiuti, anche la gestione della manutenzione dei vari impianti dei diversi stabilimenti di Le Mose è spesso in capo agli uffici amministrativi degli operatori logistici. Capita spesso che i manutentori degli impianti idraulici, elettrici, antincendio, delle aree verdi private

arrivino da fuori provincia, tendenzialmente dal Nord Italia, perché sono incarichi attribuiti con appalti pluriennali dal loro quartier generale, che si estendono su tutte le filiali nazionali degli operatori. Gli operatori più di carattere locale, quali ITC Ageco, Blumen, Terminal Piacenza Intermodale, ma anche IKEA Italia Distribution e Torello Trasporti, che hanno a Le Mose il loro “headquarter” tendono invece a cercare manutentori in loco, su Piacenza e provincia, al fine di avere anche tempi di intervento ridotti con un buon livello di servizio. Anche la scelta della sorveglianza notturna degli stabilimenti è gestita nella maggior parte dei casi dalla sede centrale dei diversi operatori, rientrando in accordi quadri con fornitori di servizi su scala sovra-regionale.

Trasporto aereo e possibili sviluppi dell’Aeroporto di San Damiano

Tra tutti gli operatori intervistati di Le Mose, nessuno si dichiara interessato, ai fini del proprio business, all’utilizzo dell’Aeroporto di San Damiano in caso di conversione di tale scalo da uso militare a uso duale (militare e civile). La merce che viaggia su aereo, causa l’elevato costo del trasporto, deve infatti essere merce tendenzialmente preziosa, o con particolari requisiti, quali ad esempio lunghe distanze di percorrenza, volumi e quantitativi ridotti da poter essere trasportati nella stiva di un aereo, tempi di approvvigionamento brevi. Viaggiano su aereo ad esempio gioielli, farmaci, ricambi di un certo valore, telefoni e altre apparecchiature tecnologiche. Attualmente gli operatori insediati presso Le Mose non hanno in gestione questo genere di merce. Come già in parte specificato, la merce in ingresso arriva principalmente dalle aziende di produzione transitando dai porti liguri e del Mar Tirreno. Non sono stati dichiarati collegamenti in essere tra Le Mose e i vicini aeroporti del Nord-Italia.

Gestione Energia

Nel Polo Le Mose, tranne IKEA, tutti gli operatori insediati sono locatari di immobili di proprietà di soggetti terzi. Questo aspetto è sicuramente determinante ai fini degli investimenti sulle energie rinnovabili. A Le Mose, solo IKEA ha impianti fotovoltaici sulle coperture dei suoi due depositi, entrambi di proprietà. La potenza di picco del DC1 è pari a 1.990 Kw, del DC2 è 5.990 Kw. Nessun altro operatore ha investito in altri sistemi per energie rinnovabili o sistemi di efficientamento nell’uso di risorse. Come detto in precedenza, gli operatori di Le Mose si occupano principalmente della gestione dello stock per conto di clienti, non ne gestiscono quindi il trasporto, l’utilizzo di biocarburanti non è un aspetto da essi considerato.

Prospettive future e servizi utili al comparto

Tutti gli operatori intervistati hanno messo in evidenza la mancanza di un servizio adeguato di trasporto pubblico locale a servizio del Polo per il personale impiegato: non ci sono mezzi pubblici che arrivano all’interno del Polo Le Mose. E’ presente solo una linea dei bus urbani (linea 19) che fa capolinea in corrispondenza del Tecnopolo Casino Mandelli, in Strada Torre della Razza, nelle vicinanze del DC1 di IKEA, con una frequenza delle corse non utile a chi effettua i turni presso gli stabilimenti logistici. Solo alcune corse, concentrate nelle fasce orarie 8-9 e 17-18, raggiungono il

Tecnopolo dalla Stazione FS. La fermata risulta inoltre molto lontana dal resto dei depositi concentrati distanti oltre 2-3 km. Nel Polo Le Mose le distanze sono particolarmente estese, se da percorrere a piedi o in bici.

Gli operatori insediati lamentano anche la mancanza di una pista ciclabile connessa con il resto della città. La mobilità del personale è quindi percepita come una priorità su cui l'Amministrazione Comunale dovrebbe concentrarsi per migliorare i servizi in quella zona.

Tutti gli operatori, tranne IKEA che ha una propria mensa aziendale, hanno sottolineato la necessità di introdurre a servizio di tale comparto un bar/ tavola calda o un self-service. Attualmente il personale impiegato o mangia pasti pre-confezionati nei locali di ristoro interni agli stabilimenti, oppure si appoggia a quei 2 o 3 venditori ambulanti, o chi può in auto, si reca presso bar o ristoranti lontani alcuni km.

Ci sono poi altre segnalazioni da parte degli operatori, condivise in maniera più o meno allargata, quali:

- necessità di una maggiore sicurezza nel comparto, ottenibile ad esempio con campagne di controllo della polizia municipale o stradale;
- maggiore pulizia delle aree comuni, con conseguente riorganizzazione della distribuzione dei bidoni per la spazzatura nel Polo e riflessioni su riorganizzazione dei giri di ritiro dei rifiuti;
- analisi su possibilità di intervento nella riorganizzazione dei parcheggi pubblici per il personale dipendente.

APPENDICE 1



Mobility Manager

POLO LOGISTICO “LE MOSE” DI PIACENZA (dati 2017)

Il Polo Logistico di “Le Mose” riveste un ruolo di primo piano nel sistema socioeconomico piacentino ed emiliano-romagnolo e determina ricadute trasportistiche, produttive, occupazionali che si propagano oltre i confini regionali.

Gli sviluppi in atto al suo interno, l’insediamento di nuovi operatori e il potenziamento dell’intermodalità in corso di definizione comporteranno nel medio termine un’evoluzione ancora difficile da prospettare.

Conoscere lo stato attuale del Polo è utile per comprendere i risultati ottenuti dalle imprese che vi operano e per contribuire a definire strategie di sviluppo futuro.

La ricerca che si propone, condotta dalla sede piacentina dell’Istituto sui Trasporti e la Logistica (ITL) su incarico di Piacenza Expo nell’ambito del progetto “Mobility Manager” del Polo Logistico di Le Mose, ha l’obiettivo di ricostruire, in particolare, i flussi merce in entrata e uscita dall’area (per tipologia, stagione, fascia oraria) ma anche tutti i dati e le informazioni (aspetti tecnico-trasportistici e di natura economico-finanziaria) che caratterizzano le attività e le aziende presenti, al fine di contestualizzare in maniera adeguata i flussi così rilevati tramite intervista agli operatori insediati.

Data Rilevazione: _____ Luogo _____

Questionario agli operatori della logistica e del trasporto delle merci del Polo di “Le Mose” (PC)

Tutte le domande si riferiscono alla sola sede operativa presso cui si svolge
l'intervista

(detta in seguito “Unità Locale” dell'impresa)

PERIODO DI RIFERIMENTO: ANNO 2017

Sezione 1: Dati anagrafici

1.1 Ragione sociale (specificare la forma giuridica: ditta individuale, Snc, SpA, Soc. Coop., ...)

1.2 Indirizzo dell'Unità Locale sita in Piacenza, località “Le Mose”

Comune: Piacenza Provincia: Piacenza

1.3 Denominazione del Gruppo di appartenenza _____

1.4 Azionista di riferimento del Gruppo _____

1.5 Sede Legale dell'Azionista di riferimento _____

1.6 Attività principale dell'Azionista di riferimento (possibili più risposte)

Manifattura	<input type="checkbox"/>
Logistica Conto Proprio	<input type="checkbox"/>
Logistica Conto Terzi	<input type="checkbox"/>

Autotrasporto	<input type="checkbox"/>
Spedizioniere/MTO	<input type="checkbox"/>
Corriere Espresso	<input type="checkbox"/>

1.7 L'Unità Locale fa parte di reti d'impresa (sia all'interno del Gruppo che fuori dal Gruppo)?

Sì No

1.8 Se sì, tale collaborazione si realizza in modo sistematico o saltuario? _____

1.9 Per quale tipo di attività? _____

Referente aziendale

Nome e Cognome _____

Ruolo

e-mail _____ Cell. _____

Sezione 2: Infrastruttura e dotazioni

2.1 Anno di inizio attività dell'Unità Locale a Piacenza "Le Mose": _____

2.2 Proprietà dell'infrastruttura: _____

2.3 Superficie dell'Unità Locale (mq):

Coperta (tot.)	
Magazzini	
Uffici	
Scoperta (tot.)	

2.4 Caratteristiche dell'Infrastruttura:

Baie di carico/scarico (n.)	
Posti pallet complessivi (n.)	
Altezza utile (m)	

2.5 Tipo di attività svolta presso l'Unità Locale:

Logistica Conto Proprio	<input type="checkbox"/>
Logistica Conto Terzi	<input type="checkbox"/>
Azienda di autotrasporto	<input type="checkbox"/>
Spedizioniere/MTO	<input type="checkbox"/>
Corriere Espresso	<input type="checkbox"/>

2.6 Funzione dell'Unità Locale:

Deposito centrale	<input type="checkbox"/>
Deposito periferico	<input type="checkbox"/>
Deposito punto vendita	<input type="checkbox"/>
Transit Point	<input type="checkbox"/>
Altro (specificare) _____	<input type="checkbox"/>

2.7 Tipologia dei servizi effettuati:

Organizzazione dei trasporti	<input type="checkbox"/>
Gestione dello stock	<input type="checkbox"/>
Servizi a valore aggiunto (specificare) _____	<input type="checkbox"/>
Altri servizi (specificare) _____	<input type="checkbox"/>

2.8 Tipologia di stoccaggio:

Scaffalatura tradizionale	<input type="checkbox"/>
Catasta	<input type="checkbox"/>
Magazzino automatizzato	<input type="checkbox"/>
Nastri trasportatori	<input type="checkbox"/>
Altro (specificare) _____	<input type="checkbox"/>

2.9 Necessità del prodotto durante il ciclo logistico:

Catena del freddo	<input type="checkbox"/>
Catena del fresco	<input type="checkbox"/>
Temperatura/Umidità Controllata	<input type="checkbox"/>
Prodotti fragili	<input type="checkbox"/>
Prodotti pericolosi	<input type="checkbox"/>
Prodotti appesi	<input type="checkbox"/>
Sicurezza	<input type="checkbox"/>
Altro (specificare)_____	<input type="checkbox"/>

2.10 Principali merceologie trattate:

Abbigliamento, accessori	<input type="checkbox"/>
Alimentari	<input type="checkbox"/>
Altri al dettaglio specializzati (specificare)_____	<input type="checkbox"/>
Casa, elettrodomestici, arredo	<input type="checkbox"/>
Commercio all'ingrosso	<input type="checkbox"/>
Farmaci	<input type="checkbox"/>
Freschi	<input type="checkbox"/>
GDO	<input type="checkbox"/>
Altri non specializzati	<input type="checkbox"/>

2.11 Gestione merci pericolose: Sì No

Quali? _____

2.12 Dotazione dell'Unità Locale:

Carrelli elevatori (n.)	
Gru a portale o mobili su gomma (n.)	
Altro (specificare) _____	
Dogana	<input type="checkbox"/> Sì <input type="checkbox"/> No

2.13 L'Unità Locale ha a disposizione una flotta aziendale? Sì No

È di proprietà? Sì No È in leasing? Sì No Altro contratto: _____

	n.
Furgoni/ Minivan	
Autocarri	
Autoarticolati	
Autotreni	

2.14 Per il supporto delle attività logistiche quale software gestionale (WMS) viene utilizzato?

2.15 Sistemi di gestione dell'informazione:

Supporti cartacei	<input type="checkbox"/>
Palmare lettura barcode	<input type="checkbox"/>
Voice Picking	<input type="checkbox"/>
Altro (specificare) _____ _____	<input type="checkbox"/>

Sezione 3: Flussi e relazioni

3.1 Provenienza della merce:

	Localizzazione (nazioni, regioni e province)	%
Aziende di produzione		
Altro magazzino		
Interporti/ Poli logistici		
Impianti ferroviari		
Porti		
Aeroporti		
Altro (specificare) _____		
	Totale	100%

3.2 Destinazione della merce:

	Localizzazione (nazioni, regioni e province)	%
Aziende di produzione		
Altro magazzino		
Interporti/ Poli logistici		
Impianti ferroviari		

Porti		
Aeroporti		
Altro (specificare)_____		
	Totale	100%

3.3 Potenzialmente, considerando il valore del prodotto, la provenienza/destinazione e le strategie aziendali, quale quantità di merce da voi gestita potrebbe complessivamente viaggiare per via aerea?

3.4 Tale quota, potrebbe essere in teoria superiore, nel caso l'aeroporto di arrivo/partenza si trovasse nella provincia di Piacenza?

3.5 Flussi di merce in ingresso e in uscita:

	n. mezzi/settimana			Tonn./anno
	MAX	MIN	MED	
FLUSSO IN (tot.)				
Gomma (camion)				
Ferro (treni)				
FLUSSO OUT (tot.)				
Gomma (camion)				
Ferro (treni)				

Mesi Picco (Max): _____

Mesi Flessione (Min): _____

Mesi Standard (Med): _____

Giorni Consegna Principali (indicare % su TOT mezzi Settimana): _____

Giorni Ritiro Principali (indicare % su TOT mezzi Settimana): _____

Finestre orarie Consegna – caso 1 (indicare % su TOT mezzi Settimana): _____

Finestre orarie Ritiro – caso 1 (% su TOT mezzi Settimana): _____

Finestre orarie Consegna – caso 2 (% su TOT mezzi Settimana): _____

Finestre orarie Ritiro – caso 2 (% su TOT mezzi Settimana): _____

Sezione 4: Capitale umano e fatturato

4.1 Personale Dipendente (totale e per nazionalità):

	n. TOT. 2017	IT (n.)	EU (n.)	Altro (n.)	Residenza: PC e provincia	Residenza: altre province (se possibile specificare)
Ufficio						
Magazzino						

4.2 Fatturato dell'Unità Locale:

2016	€
2017	€
2018 (previsione)	€

4.3 Livello di formazione del personale dipendente:

		%
Ufficio	<input type="checkbox"/> diploma scuola media inferiore	_____
	<input type="checkbox"/> diploma scuola superiore	_____
	<input type="checkbox"/> laurea	_____
	Totale	100%
Magazzino	<input type="checkbox"/> diploma scuola media inferiore	_____
	<input type="checkbox"/> diploma scuola superiore	_____
	<input type="checkbox"/> laurea	_____
	Totale	100%

4.4 Addetti di cooperativa (totale e per nazionalità):

se possibile, specificare nome Cooperativa _____

	n. TOT. 2017	IT (n.)	EU (n.)	Altro (n.)	Residenza: PC e provincia	Residenza: altre province
Ufficio						
Magazzino						

Sezione 5: Servizi extra

5.1 Nell'Unità Locale viene realizzata la Raccolta Differenziata? Sì No

Carta/Cartone	
Plastica	
Legno	
Altro (specificare) _____	
Totale	100 %
Utilizzo Materiali Riciclati	SI NO

Come viene organizzata internamente? Con che cadenza temporale avviene il ritiro?

5.2 Gestione manutenzione ordinaria dell'Unità Locale:

	Piacenza e dintorni	Altra provincia (specificare)
Idraulico		
Elettricista		
Fabbro		
Carpentiere		
Manutenzione impianto antincendio		
Sicurezza e Sorveglianza		
Sgombero neve		
Manutenzione del verde		
Altro (specificare) _____		

5.3 Servizi ai lavoratori (dipendenti e addetti di cooperativa):

Parcheggio aziendale per auto dei dipendenti (n. posti)	
Mensa aziendale (n. posti)	
Buoni pasto	
Convenzioni con alberghi per pernottamento	
Asilo Nido / Baby-sitting	
Altro (specificare) _____	

5.4 Servizi ai trasportatori:

Parcheggio aziendale per truck (n. posti)	
Mensa aziendale (n. posti)	
Servizi igienici	
Altro (specificare)	

5.5 Necessità o utilizzo di Servizi collegati al “business” / attività core aziendale:

Riparazione e Lavaggio Container	Utilizzo: SI / NO	Necessario: SI / NO	Outsourcing: SI / NO
Riparazione e Lavaggio Mezzi di Trasporto	Utilizzo: SI / NO	Necessario: SI / NO	Outsourcing: SI / NO
Servizi Legali	Utilizzo: SI / NO	Necessario: SI / NO	Outsourcing: SI / NO
Altro (specificare)	Utilizzo: SI / NO	Necessario: SI / NO	Outsourcing: SI / NO

5.6 Gestione Energia:

Energie Rinnovabili	FOTOVOLTAICO - specificare la potenza di picco	SI	NO
		(_____ kWp)	
	SOLARE TERMICO	SI	NO
	ALTRO	SI	NO
Bio-Carburanti (Produzione – Utilizzo per Flotta)		SI	NO
Recupero acqua piovana / Sistemi Efficientamento Uso Risorse		SI	NO
Altro (specificare)			

5.7 Quali strumenti / sistemi / servizi vengono utilizzati per la sicurezza dell'area (interna e esterna), dei mezzi di trasporto e delle persone?

5.8 Quali servizi comuni "di Polo" dedicati a dipendenti, trasportatori, fornitori e clienti sarebbe necessario prevedere (servizi igienici, ristorazione, alberghi...)?

Sezione 6: Innovazioni in azienda

6.1 Presso l'Unità Locale sono stati introdotti processi operativi* tecnologicamente nuovi o migliorativi rispetto al passato?

Sì No da quanto tempo? _____

Quali? _____

** Per movimentazione casse mobili/container, stoccaggio, organizzazione delle consegne e della distruzione della merce,*

6.2 Da chi sono state sviluppate le innovazioni tecnologiche? (dalla stessa Unità Locale; da imprese del Gruppo a cui appartiene l'Unità Locale; dall'Unità Locale in collaborazione con altre imprese; da altre imprese esterne al Gruppo; da Centri di Ricerca)

6.3 Avete fatto ricorso ad incentivi pubblici per finanziare l'innovazione? Sì No

Se sì, quali incentivi avete utilizzato? (ad esempio: POR FESR 2014-2020)

Sezione 7: Prospettive future

7.1 L'Unità Locale ha attualmente una capacità residua, da intendersi come potenziale attività ancora da sviluppare? Sì No

Se sì, specificare: _____

7.2 E' prevista un'espansione infrastrutturale dell'Unità Locale nel prossimo triennio? Sì No

Se sì, specificare:

Superficie di espansione (mq)	
Tempo per la messa in attività (anni)	

7.3 E' prevista un'espansione del traffico nel prossimo triennio? Sì No

Se sì, specificare:

N. camion previsti/anno	
Tonn./anno	

7.4 All'interno del Polo "Le Mose", quale intervento a supporto del comparto ha, secondo Lei, priorità massima?

7.5 Come valuta l'opportunità di realizzare un aeroporto di tipo duale (militare-merci) presso San Damiano?

**INFORMATIVA AI SENSI DELL'ART. 13 DEL DECRETO LEGISLATIVO - N. 196 DEL 30 GIUGNO 2003
(Codice in materia di protezione dei dati personali)**

Ai sensi del D.Lgs. 196/2003 si autorizza la Fondazione ITL Istituto sui Trasporti e la Logistica al trattamento dei dati forniti attraverso il presente questionario al solo scopo dell'attività di ricerca in relazione al progetto "Il Monitoraggio 2017 del Polo Logistico Le Mose di Piacenza". Ai sensi dell'art. 13 del D.Lgs. 196/2003 si precisa che:

- I dati sono raccolti ai fini di analisi e di elaborazioni statistiche
- I dati raccolti tramite questionario saranno trattati in forma aggregata per scopi statistici e saranno diffusi solo in questa modalità

Il sottoscritto potrà esercitare in ogni momento i diritti previsti dall'art. 7 del D.Lgs. 196/2003, in particolare potrà opporsi al trattamento dei dati che lo riguardano, esercitando gratuitamente tale diritto.

APPENDICE 2

Si allega una tabella riepilogativa dell'organizzazione dei tre consorzi, PIP Le Mose, UNOAP3 e DUEAP3, che raggruppano i primi proprietari di aree e immobili del Polo Le Mose, in particolare Piacenza Intermodale, IKEA, Gruppo Generali e Prologis. Tali consorzi hanno stipulato convenzioni urbanistiche con l'Amministrazione Comunale tuttora in essere, con obblighi di realizzazione di opere nelle diverse aree di riferimento del Polo. Ciascun consorzio insiste infatti su un'area specifica e i consorziati sono appunto i proprietari delle aree coinvolte. Una volta terminate le opere previste da convenzione in capo ai diversi Consorzi, i proprietari dichiarano che il punto di arrivo, indicativamente entro il 2020, è quello di costituire un unico consorzio, che raggruppi tutti i proprietari, della prima ora e quelli subentrati negli ultimi anni, quali Centro Intermodale Piacenza del Gruppo Hupac, al fine di procedere verso una gestione di tipo condominiale dell'intero Polo Le Mose.

Dati societari dei Consorzi del Polo Logistico di Piacenza (dati al 31.12.2017)

	Consorzio P.I.P. Le Mose		Consorzio UNO AP3		Consorzio DUE AP3	
Data di costituzione	15.05.1998		21.12.2003		21.12.2003	
Conсорziati al 31.12.2017 e quote	Conсорziati	Quote 2017	Conсорziati	Quote 2017	Conсорziati	Quote 2017
	Piacenza Intermodale spa	41,8%	Real Estate Strategie Immobiliari srl	100%	Generali Properties spa	72%
	Prologis Italy srl	n.d.			IKEA Italia Distribution srl	n.d.
	IKEA Italia Retail srl	n.d.				
Presidente al 31.12.2017	n.d.		n.d.		n.d.	
Vice Presidente al 31.12.2017	n.d.		n.d.		n.d.	
Conсорziati alla costituzione e quote	Conсорziati	Quote 1998	Conсорziati	Quote 2003	Conсорziati	Quote 2003
	Piacenza Intermodale spa	n.d.	Real Estate Strategie Immobiliari srl	n.d.	Generali Properties spa	72,00%
	IKEA Italia Holding srl	32,0%	IKEA Italia Property srl	< 20%	IKEA Italia Property srl	< 10,00%
					Real Estate Strategie Immobiliari srl	18,21%
Partecipazioni al 31.12.2017	nessuna		nessuna		nessuna	
Note	<p>Il Consorzio, che si è costituito per realizzare le opere di urbanizzazione del comparto PIP Le Mose, a seguito degli obblighi assunti nei confronti dell'Amministrazione Comunale, continua la propria attività di mantenimento di strade, parcheggi, marciapiedi e aree verdi, il tutto come meglio specificato nell'atto unilaterale d'obbligo sottoscritto il 2/11/2006.</p>					

APPENDICE 3

Si allega la mappatura degli insediamenti logistici del Polo Le Mose, aggiornata al giugno 2016. E' in fase di realizzazione una mappatura aggiornata che sarà consegnata al committente Piacenza Expo Spa in occasione del prossimo report.

Rispetto alla mappatura allegata si precisa che:

- all'inizio dell'anno 2018 l'intera proprietà di Piacenza Intermodale è stata acquisita dal Centro Intermodale Piacenza (gruppo Hupac);
- a ovest, nell'area denominata T2, di proprietà di Generali Real Estate, dall'autunno 2017 sono in corso lavori di realizzazione di nuovi immobili da destinare alla logistica. Indicativamente nel 2019 si trasferirà lì in uno nuovo stabilimento, di circa 100.000 mq, il gruppo SGM Distribuzione (Unieuro) che traslocherà e implementerà la sua attività attualmente svolta nell'altro magazzino sempre del gruppo Generali;
- nella proprietà privata (ex cascina agricola) evidenziata a est del DC2 di IKEA, dalla primavera 2017 è insediata la società Rainbow srl, operatore terminal container al servizio appunto di IKEA;
- il deposito di Torello Trasporti negli spazi di proprietà di Prologis è stato liberato nel marzo 2018 e successivamente occupato dal gruppo Traconf;
- l'operatore ITC Ageco ha aumentato il suo spazio occupando l'intero immobile vicino a Blumen.