
Claudio Rosso, Marcello Tadini,
Christian Violi, Vito Barone

LA VOCAZIONE LOGISTICA DEL NOVARESE

RADICAMENTO TERRITORIALE E PROSPETTIVE DI SVILUPPO

FrancoAngeli



Informazioni per il lettore

Questo file PDF è una versione gratuita di sole 20 pagine ed è leggibile con



La versione completa dell'e-book (a pagamento) è leggibile con Adobe Digital Editions. Per tutte le informazioni sulle condizioni dei nostri e-book (con quali dispositivi leggerli e quali funzioni sono consentite) consulta [cliccando qui](#) le nostre F.A.Q.



I lettori che desiderano informarsi sui libri e le riviste da noi pubblicati possono consultare il nostro sito Internet www.francoangeli.it e iscriversi nella home page al servizio “Informatemi” per ricevere via e-mail le segnalazioni delle novità.

Claudio Rosso, Marcello Tadini,
Christian Violi, Vito Barone

LA VOCAZIONE LOGISTICA DEL NOVARESE

RADICAMENTO TERRITORIALE E PROSPETTIVE DI SVILUPPO

FrancoAngeli

In copertina: Interporto di Novara - CIM S.p.A. foto di CIM S.p.A.

Copyright © 2013 by Franco Angeli s.r.l., Milano, Italy.

*L'opera, comprese tutte le sue parti, è tutelata dalla legge sul diritto d'autore.
L'Utente nel momento in cui effettua il download dell'opera accetta tutte le condizioni
della licenza d'uso dell'opera previste e comunicate sul sito www.francoangeli.it.*

Indice

Prefazione , di <i>Maurizio Comoli</i>	pag.	7
Introduzione , di <i>Eliana Baici e Umberto Ruggerone</i>	»	11
Ringraziamenti	»	19
1. Uno sguardo alla storia: il Novarese come crocevia di traffici , di <i>Claudio Rosso</i>	»	21
1.1. La complessa identità di una terra di confine	»	21
1.2. Fra Medioevo ed età moderna	»	22
1.3. Dall'età napoleonica al Novecento	»	25
2. La lettura geografica: il Novarese nell'attuale dinamica dei flussi commerciali e dei sistemi trasportistici , di <i>Marcello Tadini</i>	»	31
2.1. Il territorio novarese	»	31
2.1.1. La configurazione del sistema insediativo	»	33
2.1.2. La caratterizzazione del sistema produttivo	»	33
2.1.3. L'assetto del sistema infrastrutturale	»	34
2.1.4. I progetti e gli interventi previsti sulla rete infrastrutturale	»	39
2.2. I cambiamenti nei flussi commerciali globali	»	42
2.3. Il ruolo del Novarese nell'attuale geografia dei flussi commerciali	»	48
3. L'attuale offerta logistica del Novarese e le relative prospettive di sviluppo , di <i>Marcello Tadini e Christian Violi</i>	»	52
3.1. L'offerta logistica del Novarese	»	52
3.1.1. Gli attori logistici	»	52

3.1.2. I siti logistici	pag.	58
3.1.2.1. Approfondimento sui siti intermodali	»	67
3.2. L'analisi SWOT della logistica novarese	»	72
3.3. I piani per lo sviluppo della logistica novarese	»	75
3.3.1. Il piano di sviluppo dell'Interporto di Novara (CIM)	»	76
3.4. I possibili scenari evolutivi	»	81
3.4.1. Interporto di Novara e Scalo Boschetto	»	83
3.4.2. Centro intermodale di Oleggio	»	85
4. Gli Strumenti e le strategie di intervento per la realizzazione dei progetti di sviluppo , di <i>Vito Barone e Christian Violi</i>	»	86
4.1. Gli strumenti di diversificazione dell'offerta	»	86
4.1.1. Specializzazioni settoriali	»	86
4.1.2. Logistica di distretto e logistica per le PMI	»	88
4.1.3. Strumenti ICT	»	90
4.1.4. City logistics	»	92
4.2. Gli strumenti per attrarre investimenti	»	93
4.2.1. Incentivi e strumenti doganali	»	93
4.2.2. Marketing territoriale	»	95
4.2.3. Formazione	»	96
4.3. Gli strumenti finanziari	»	96
4.3.1. Project financing	»	99
4.3.2. Project bond	»	107
4.3.3. District bond	»	110
4.3.4. Revenue bond	»	113
5. Il futuro della logistica novarese , di <i>Marcello Tadini e Christian Violi</i>	»	115
Bibliografia	»	119

Prefazione

di *Maurizio Comoli**

Ricordare il passato, vivere il presente e progettare il futuro. Con questo libro gli autori presentano le origini della logistica novarese, analizzando la rilevanza storica di Novara e del Novarese come centri di scambio e nodi di comunicazione, descrivono in modo puntuale e rigoroso la situazione attuale, evidenziandone i cambiamenti in atto, e presentano le prospettive di sviluppo dell'offerta logistica novarese, analizzando gli strumenti e le strategie di intervento per la realizzazione dei progetti di sviluppo.

Novara, da sempre territorio di snodo per il trasporto nazionale e soprattutto internazionale su direttrici fondamentali verso l'Europa, si colloca al centro del quadrante Nord-Ovest della Pianura padana, all'intersezione dei corridoi TEN-T V Lisbona-Kiev e XXIV Genova-Rotterdam. A livello nazionale il nodo di Novara, e quello di Verona, rappresentano gli unici due punti di intersezione tra corridoi TEN-T.

In tale contesto, come ben sottolineato dagli autori, CIM S.p.A. – Interporto di Novara si pone come attore centrale per rispondere in modo adeguato alle crescenti istanze del settore del trasporto delle merci, della logistica e dei servizi indotti, puntando ad allineare le proprie caratteristiche strutturali a quelle dei maggiori interporti nazionali e predisponendosi per affrontare gli incrementi nel quadrante di riferimento. Per tale motivo l'Interporto di Novara, in coordinamento con la Provincia di Novara, ha predisposto uno strumento propedeutico allo sviluppo dell'Interporto nel più ampio contesto territoriale, ovvero l'Atto di indirizzo per il sistema del traffico merci e la logisti-

* Maurizio Comoli è Professore ordinario di Economia aziendale presso l'Università del Piemonte Orientale e Presidente di CIM S.p.A. – Interporto di Novara.

ca nel nodo di Novara condiviso e sottoscritto il 1° aprile 2011 da parte di Regione Piemonte, Provincia di Novara, Comune di Novara, Comune di Galliate, CIM unitamente al Sottosegretariato ai Trasporti e alle Infrastrutture in qualità di Presidente della Consulta nazionale per la Logistica e con l'adesione di FS Logistica, Ferrovie Nord Milano e SATAP.

La sottoscrizione dell'atto di indirizzo ha, infatti, formalizzato la condivisione, da parte dei soggetti coinvolti, dello sviluppo del territorio proposto e delle sue potenzialità quale crocevia dei più importanti flussi commerciali internazionali, in grado di attrarre ma soprattutto gestire quei processi di "valorizzazione della merce nella fase di trasporto" che stanno alla base della moderna concezione della *supply chain*.

Collocare il sistema del traffico merci e della logistica del nodo di Novara ai vertici dell'offerta nazionale degli interporti e della rete nazionale della logistica genererà delle positive ricadute sul territorio, collegate all'incremento occupazionale e di valore aggiunto derivanti dal trattamento delle merci e delle attività produttive indotte, in linea con il numero di addetti dei principali Interporti nazionali (Verona 10.578 addetti più indotto, Padova 4.572, Novara 600). Infatti secondo le esperienze delle realtà logistiche più avanzate, ogni ettaro di piattaforma logistica genera in media 30 addetti diretti e 100 indotti di primo livello. Secondo le valutazioni di Confetra, la logistica distributiva crea 5 posti di lavoro ogni 1.000 TEU (Twenty-foot Equivalent Unit) distribuiti mentre ne crea 42 ogni 1.000 TEU "aperti e lavorati". Le attività logistiche distributive generano 300 euro/TEU di valore aggiunto, 20 euro/TEU di utile e 110 euro/TEU di benefici per lo Stato in termini di prelievi fiscali a vario titolo. Le attività di logistica a valore aggiunto generano 2.300 euro/TEU di valore aggiunto, 200 euro/TEU di utile e 1.000 euro/TEU di benefici per lo Stato in termini di prelievi fiscali a vario titolo.

Inoltre, il potenziamento del trasporto intermodale genera una ricaduta positiva sull'ambiente. Il trasporto intermodale, infatti, risulta essere il metodo "verde" per eccellenza. Da un'analisi condotta dalla UIRR (International Union of Combined Road-Rail Transport Companies) su alcune tratte effettuate con trasporto combinato strada-rotaia risulta una diminuzione media delle emissioni di CO₂ del 55%. Le tratte Novara-Genk e Novara-Rotterdam comportano una riduzione delle emissioni del 50% (con una media del 55% ogni chilometro), la tratta Novara-Londra di quasi il 70% (75% per chilometro).

Potenziare l'attività intermodale può portare molti benefici alla collettività, all'ambiente, all'occupazione, all'indotto, ma necessita di grandi investimenti e coperture finanziarie.

In questo settore è importante passare dal motto “quello che va bene ad una grande azienda torinese, va bene per Torino e va bene per l’Italia” a quello che va bene per il trasporto italiano, va bene per Novara e va bene per il CIM che cerca di portare avanti politiche di crescita e di sviluppo arricchenti per tutti gli stakeholder coinvolti.

Sicuramente il settore della logistica è da studiare e approfondire sia nel contesto novarese, come il presente volume ha ben effettuato, sia nelle interrelazioni con tutto il territorio nazionale ed europeo.

Introduzione

di *Elia Baici e Umberto Ruggerone**

Riflettere sulla vocazione logistica di un territorio potrebbe apparire come un esercizio specialistico, una pratica da addetti ai lavori per un pubblico di addetti ai lavori. Un rischio in effetti concreto che, nell'accingerci ad avviare questo lavoro, abbiamo considerato e che abbiamo cercato di affrontare e superare in maniera estremamente pragmatica.

Abbiamo assunto come punto di avvio della nostra riflessione la presenza di un'importante infrastruttura, l'Interporto di Novara, e abbiamo cercato di parlarne con lo scopo di rivolgerci a tutti coloro, non necessariamente addetti ai lavori, che vogliono capire le ragioni del suo insediamento, i prevedibili percorsi di sviluppo e le opportunità che ne possono discendere per il territorio circostante.

Pensiamo che la platea dei potenziali lettori di questo lavoro sia piuttosto ampia e sia destinata a crescere, a partire dal fatto che nel luglio scorso è stato siglato un importante accordo tra CIM e FS Logistica, grazie al quale lo scalo del Boschetto verrà messo a disposizione dell'Interporto di Novara. L'accordo e l'ingresso di un rappresentante di FS nel consiglio di amministrazione dello stesso CIM segnalano il concreto interesse di FS allo sviluppo dell'Interporto. Questo consentirà al CIM di rispondere adeguatamente al prevedibile incremento di flussi, che il Piano Industriale quantifica in un raddoppio delle unità movimentate nell'arco di quattro anni.

* Elia Baici è Professore ordinario di Politica economica presso l'Università del Piemonte Orientale e direttore del Dipartimento di Studi per l'Economia e l'Impresa della stessa Università; Umberto Ruggerone è responsabile di Sviluppo e Gestione di CIM S.p.A. – Interporto di Novara.

È tuttavia auspicabile che questo accordo possa rappresentare solo un primo importante passo, per avviare una serie di interventi che consenta a Novara di diventare la “Verona del Nord-Ovest”. La posizione geografica, che vede Novara all’incrocio di due importanti direttrici internazionali est-ovest e nord-sud, potrà esplicitare tutte le sue potenzialità solo se si realizzerà l’integrazione tra le reti di trasporto previste dall’Unione Europea (la Commissione Europea ha inserito i corridoi intermodali V e XXIV, rispettivamente Mediterraneo e Genova-Rotterdam, tra i dieci progetti prioritari da completare entro il 2030) e quelle a scala nazionale, regionale e urbana. Solo così infatti Novara potrà configurarsi come un nodo strategico all’interno della “piattaforma logistica del Nord-Ovest” e diventare un polo logistico di rilevanza europea.

Questo libro vorrebbe contribuire al necessario dibattito e alla presa di coscienza da parte del vasto pubblico della necessità che si realizzino gli indispensabili interventi, soprattutto di natura infrastrutturale, affinché Novara concretizzi quanto di fatto già “deciso” a livello comunitario, nazionale e regionale.

Il volume nasce nell’ambito di una collaborazione più ampia che la Società dell’Interporto (CIM S.p.A.) ha avviato con il Dipartimento di Studi per l’Economia e l’Impresa (DiSEI) dell’Università del Piemonte Orientale¹. Una collaborazione nata dal dialogo, promosso dalla Fondazione Territorio e Cultura Onlus, nel tentativo di individuare delle possibili risposte alle istanze che il Novarese pone rispetto allo sviluppo futuro del proprio territorio: istanze economiche, occupazionali e sociali.

In quest’ottica quindi la ricerca è divenuta elemento di un sistema di relazioni più vasto, risultando mezzo e non fine di un percorso che ha l’obiettivo di trovare – ove vi siano – o di proporre – ove occorra – delle prospettive, degli scenari su cui confrontarsi. Prospettive e scenari hanno in comune un elemento che le distingue dalle analisi puntuali: per esistere hanno bisogno di un contesto, devono collocarsi nello spazio fisico ma anche e soprattutto nello spazio storico, pena la loro inconsistenza.

Ecco quindi che l’attenzione è stata posta sul tema del contesto geografico in cui l’Interporto è nato, è cresciuto e opera, declinandone il significato sia sull’asse della storia sia su quello della statistica, ovvero compiendo dei simbolici carotaggi per valutarne il radicamento sul territorio. Un radi-

¹ Su questi temi l’Università del Piemonte Orientale aveva già elaborato alcuni contributi di ricerca nell’ambito del progetto PALIO (*Piedmont Advanced Logistics Integration Objective*); in particolare due degli autori di questo volume, Marcello Tadini e Christian Violi, propongono qui delle rielaborazioni alla scala novarese di quanto già prodotto nella precedente attività di ricerca.

camento sul territorio da considerare non solo quindi su scala cronologica, ma soprattutto in termini di saperi diffusi e di conoscenze condivise.

La ricaduta in termini di cultura del lavoro individua infatti in modo nitido il significato della presenza di una realtà, quale è un interporto, sovente in bilico sul baratro della classificazione come “non luogo”.

Ma come è ovvio, andando a ritroso nel tempo, il termine *interporto* ci pone limiti precisi. Se a Novara l'interporto è infatti attivo dall'ottobre 1996 e la società CIM risulta nata nell'estate del 1987, la definizione stessa di interporto ha una data e un luogo di nascita ben precisi; di più: ha anche un padre.

«I centri di smistamento debbono avere una finalità ed una funzione essenziale, primaria [...] la commercializzazione delle merci in corso di trasporto. Saranno punti di interconnessione dove ogni modo di trasporto possa utilizzare al massimo grado – funzionale ed economico – la propria tecnica di esercizio. Forse si potrebbero chiamare interporti».

Questa frase venne pronunciata il 10 ottobre 1973 durante il convegno Tramag a Padova da Mario Ferretti. Ferretti all'epoca era Ispettore Superiore del Servizio Commerciale e Traffico FF.SS. Poi divenne Presidente di Cemat (oggi FS Logistica – azionista tra gli altri di CIM), la società nata nel 1953 in seno alle Ferrovie dello Stato, che nel 1976 assunse il ruolo di Società Nazionale per il Trasporto Combinato Strada-Rotaia.

Ferretti, uomo straordinario, in realtà a Padova battezzò con il nome di *interporto* un'idea, un'immagine, ma di fatto sintetizzò qualcosa che in altre forme, disaggregate, esisteva già. Fece quindi un riassunto ideale, o meglio immaginò, secondo una definizione cara a Giovanni Leonida (uno dei padri della logistica in Italia): «*Imagination: The mental ability to create original and striking images and concepts by recombining the products of past experience*» [Funk & Wagnalls Standard College Dictionary].

Ciò che Ferretti condensò, immaginando un interporto, esisteva già a Novara. Esisteva un grande nodo ferroviario – il Boschetto – di cui si ha traccia già nella pianificazione urbanistica cittadina dei primi del Novecento, frutto dello sviluppo dei collegamenti da est ad ovest, ma soprattutto dal Nord Europa verso l'Italia attraverso il traforo del Sempione, scavato letteralmente a picconate sempre nei primi anni del secolo scorso anche da tanti Novaresi.

Esisteva un tessuto di produttivo dinamico e strutturato. Boschetto nacque come nodo del traffico merci a servizio delle manifatture novaresi, delle industrie e delle fabbriche che si sviluppavano nella zona a nord-est della città. Un eterogeneo complesso di attività che vedeva la presenza della chimica, dell'alimentare, della meccanica del tessile.

Esistevano competenze trasportistiche, nazionali e internazionali. L'area attorno allo scalo merci di Boschetto – dove operava Cemat ed erano presenti gli uffici doganali – a cavallo degli anni Sessanta-Settanta si popolò di sedi, piazzali e magazzini dove operavano i primi operatori internazionali di trasporto (Danzas, Gondrand ecc.) operanti con i TIR, sigla divenuta sinonimo (erroneamente) di camion, ma che in realtà si riferiva all'acronimo di *Transports Internationaux Routiers*, sulla base dell'accordo siglato a livello internazionale a Ginevra il 14 novembre 1975 per agevolare i trasporti internazionali.

Nel 1966 Novatrans – l'operatore merci delle ferrovie francesi – avviò anche a Novara Boschetto i primi esperimenti in Italia di trasbordo di casse da camion a treno, ovvero l'intermodalità. Del resto erano quelli gli anni della grande rivoluzione nel mondo del trasporto, ovvero dell'introduzione di quell'elemento di innovazione tecnologica che di fatto ha reso possibile, nelle dimensioni e nelle modalità operative raggiunte, la globalizzazione: il container.

Malcom MacLean lo inventò nel 1956, ma solamente alla fine degli anni Sessanta (dopo essere stato “collaudato” con successo nella guerra del Vietnam) il contenitore per trasporto merci si impose come nuovo paradigma nella movimentazione dei carichi a livello mondiale, introducendo nuovi standard nella navigazione, nel trasporto su strada e nel trasporto su ferro.

E appunto al Boschetto alla fine degli anni Sessanta si iniziò a trasbordare dai camion ai carri ferroviari le prime casse definite appunto ancor oggi “mobili”. Si apriva un settore nuovo in cui tutto andava immaginato, pensato e realizzato. Nuovi pianali, nuovi carri ferroviari, nuove gru da sollevamento. E oltre alla tecnologia, di pari passo, andavano adeguate le normative, le procedure le documentazioni, sia commerciali sia legali.

Tutto questo nuovo mondo, o meglio questo nuovo modo di commerciare e trasportare nel mondo crebbe e si strutturò anche a Novara attorno al suo polo trasportistico. E fu proprio grazie a questa spinta endogena che gli amministratori di allora introdussero il tema dello sviluppo di un centro specifico per far fronte alla crescente domanda di traffici e servizi per il trasporto internazionale.

Il dibattito di allora, riportano le cronache politiche, fu ampio ed articolato, ma ad oggi possiamo dire che le scelte compiute, per quanto faticose, alla luce dei fatti furono sagge e lungimiranti. Prima fra tutte la collocazione del Centro in fregio e quindi in evoluzione di Boschetto, a prosecuzione e sviluppo di quel cuore pulsante – ancor oggi – del trasporto ferroviario del Nord-Ovest italiano rappresentato dallo scalo novarese.

Il Comune di Novara che, con Finpiemonte istituì la società nel 1987, affidandone la guida all'avv. Giannangelo Scotti, scelse di scommettere sul

futuro; fu una scommessa coraggiosa a cui guardare oggi con ammirazione. Una scelta fatta a tempo debito: è infatti del 1990, la legge n. 240, la normativa che ha regolamentato e consentito la nascita e lo sviluppo degli interporti italiani, una legge i cui ispiratori furono proprio Mario Ferretti (nel frattempo divenuto amministratore delegato dell'Interporto di Rivalta Scrivia) e Fedele Lombardo (Presidente e direttore generale dell'Interporto di Torino S.I.TO) per tanti anni membro del Consiglio di Amministrazione e del Comitato Esecutivo di CIM.

La legge n. 240/1990 definisce che cosa sia un interporto: «Un complesso organico di strutture e servizi integrati e finalizzati allo scambio delle merci tra le diverse modalità di trasporto, comunque comprendente uno scalo ferroviario idoneo a formare o ricevere treni completi e in collegamento con porti, aeroporti e viabilità di grande comunicazione». Una definizione ancor oggi limpida e che in modo altrettanto chiaro descrive cosa sia e cosa sempre più voglia essere l'Interporto di Novara.

Ma Novara conosce il suo interporto? Esiste una visione comune, una condivisione della *mission* di una società ampiamente partecipata da parte degli Enti locali e con un capitale che supera i 24 milioni di euro?

Proprio questa è la domanda centrale sulla base della quale è maturata la collaborazione che ha portato a questo libro. Una collaborazione che nasce dall'attenzione che il mondo accademico e l'imprenditoria locale pongono verso le opportunità offerte dallo sviluppo infrastrutturale e anche frutto della politica avviata da CIM con il Piano Strategico di Sviluppo Industriale presentato nel 2011, il quale pone il tema dei rapporti con il territorio al centro del progetto di crescita dell'Interporto.

Un interporto che, in considerazione degli sviluppi del settore, diventa sempre più un centro di produzione, dotato quindi di tutte le funzioni utili allo sviluppo della logistica: l'intermodalità, certo, ma sempre più i relativi servizi ad alto valore aggiunto e con potenziali interessanti ricadute in termini occupazionali.

CIM come una “fabbrica della logistica”, secondo una fortunata definizione di Alvaro Spizzica, Vice Presidente di CIM, e che, come tale, deve confrontarsi con la realtà in cui opera, strutturando reti di relazioni su più livelli.

Un rapporto nuovo quindi verso l'esterno, anche e soprattutto verso la realtà locale, ovvero la città e i suoi dintorni, caratterizzato dalla condivisione dei percorsi, con l'obiettivo di generare una massa critica in grado di porre le basi per le sfide a livello nazionale, internazionale e quindi globale che caratterizzeranno i prossimi anni, chiamando amministratori pubblici, imprenditori e cittadini a scelte importanti. Importanti tanto quanto quelle di successo

compiute in passato con coraggio. Un coraggio che – come impresso sulle mura della Caserma Perrone di Novara, oggi sede dell’Università che ha prodotto questo testo – deve diventare abitudine.

Nelle pagine del volume abbiamo cercato di rispondere alle numerose domande, seguendo un percorso che ci ha portato innanzitutto a riflettere sulle caratteristiche del territorio e su quali opportunità la posizione geografica abbia offerto alla città e come, nel tempo, queste siano state eventualmente sfruttate.

Nel capitolo 1 Claudio Rosso riflette su Novara, terra di confine, e su come l’unificazione nazionale abbia portato ad un potenziamento del nodo milanese, perno dell’area padana. Peraltro sia l’apertura della galleria del San Gottardo, che il percorso della ferrovia del Sempione, favorirono Milano, tagliando fuori Novara dai flussi fra l’Italia e l’Europa centro-occidentale. Solo la nascita e lo sviluppo della rete autostradale – nel corso del Novecento – e la realizzazione del CIM – nell’ultimo quindicennio del secolo – hanno consentito a Novara di divenire un nodo di transito e smistamento delle merci a livello internazionale, quale la sua posizione geografica faceva da sempre presagire.

Oggi dobbiamo rilevare che la nuova galleria del Gottardo ripropone il rischio di emarginazione della nostra città, se non verrà realizzata una breve bretella ferroviaria che porti il traffico verso Novara, anziché verso Busto Arsizio e Milano.

Nel capitolo 2 Marcello Tadini descrive la posizione di Novara, nell’ambito del Nord-Ovest, come un’area di “cerniera” tra gli ambiti metropolitani torinese e milanese, il che è certamente un’opportunità, ma potrebbe diventare una minaccia qualora Novara non riuscisse a sfruttare il suo vantaggio competitivo, in questo caso infatti rischierebbe di diventare un’appendice dell’area milanese.

Sul piano infrastrutturale Tadini sottolinea come Novara svolga un ruolo di snodo tra i due assi di trasporto internazionale che, attraverso la Pianura padana, collegano Lisbona a Kiev e, attraverso il Sempione, Genova a Rotterdam. Analizzando i flussi commerciali si evidenzia come lo snodo novarese sia solo parzialmente sfruttato, in particolare lungo l’asse Nord-Sud i flussi delle merci interessano soprattutto il tratto che da Novara si dirige verso la Svizzera, laddove è decisamente meno rilevante quello tra Alessandria e Novara.

Il rapido sviluppo delle economie del Sud-Est asiatico e il ruolo sempre più strategico che andrà assumendo il Canale di Suez – nei flussi di merci tra il *Far East* e l’Europa centrale – accrescono le potenzialità di sviluppo dei porti mediterranei. Ad essa è legata anche quella del nodo novarese, qualora il porto di Genova possa attrezzarsi per soddisfare la domanda po-

tenziale e i progetti infrastrutturali che interessano la città di Novara trovino concreta realizzazione. La Commissione europea ha infatti inserito i corridoi intermodali V e XXIV come “centrali” nella rete TEN-T da completare entro il 2030. Il Piano Nazionale per la Logistica anche nell’edizione 2012 prefigura la realizzazione della “piattaforma logistica del Nord-Ovest”, all’interno della quale i nodi strategici sono rappresentati da Genova, Novara, Alessandria e Malpensa. Il Piano della Regione Piemonte per la Logistica riconosce il valore strategico del Corridoio Genova-Rotterdam e ribadisce la necessità di rafforzare le strutture intermodali di Novara.

Bisogna attuare quanto contenuto in questi progetti.

Con riferimento alla dotazione e alle caratteristiche dei siti logistici presenti nel territorio novarese, Tadini, nel capitolo 3, evidenzia una significativa polverizzazione delle attività logistiche, con la presenza di siti di piccole dimensioni, nella parte settentrionale della provincia e in generale nell’area pedemontana.

Peraltro, poiché i principali insediamenti logistici sono localizzati al confine con la Lombardia, essi risultano, di fatto, parte integrante della “regione logistica milanese”.

Tra quelli che svolgono attività intermodale, spicca il CIM, rispetto al quale si osserva che la maggior parte del traffico ferroviario con origine/destinazione l’interporto transita sulla direttrice Novara-Sempione, mentre i collegamenti via gomma interessano prevalentemente l’area lombarda.

Il principale punto di forza di questo nodo sta nel fatto che esso sfrutta il collegamento ferroviario Genova-Rotterdam, mentre il principale punto di debolezza è rappresentato dall’inaffidabilità dei servizi in territorio italiano, che costringe alcuni operatori a privilegiare la strada rispetto alla ferrovia.

Come evidenzia Christian Violi, il futuro della logistica nel novarese è legato all’attuazione dell’atto di indirizzo per il sistema del traffico merci e la logistica del nodo di Novara, sottoscritto nel 2011. Esso rappresenta la premessa del Piano Strategico di Sviluppo Industriale (2011-2019) del CIM, la cui realizzazione consentirà di conservare la quota di flussi provenienti dal Sempione, di intercettare il 50% dell’incremento previsto di quelli che transitano dal Gottardo, nonché di convogliare il 10% dell’incremento di flussi provenienti da Genova, triplicando le unità di carico del CIM.

Affinché l’attuazione del Piano Industriale rappresenti una vera occasione di sviluppo per l’Interporto e il territorio su cui insiste, nel capitolo 4, Vito Barone e Christian Violi argomentano che si devono realizzare tre condizioni: l’offerta logistica deve essere attenta alle caratteristiche del tessuto produttivo; il sistema logistico deve essere conosciuto e apprezzato anche al di fuori del territorio in modo da poter rappresentare uno strumento capace di

attrarre nuovi investimenti e infine bisogna disporre di strumenti finanziari adeguati, spesso anche innovativi, per realizzare le opere necessarie.

Una delle specializzazioni a cui potrebbe puntare il sistema logistico novarese è quella che consentirebbe di valorizzare la presenza sul territorio di un importante settore chimico-farmaceutico, sfruttando altresì le opportunità che nascono dall'esigenza di razionalizzare la spesa sanitaria a livello regionale, il 15% della quale è rappresentato dalle immobilizzazioni di capitale circolante in rimanenze di magazzino.

Peraltro il sistema logistico dovrebbe strutturarsi in modo da essere in grado di gestire i flussi provenienti dalle piccole e medie imprese, particolarmente attive sul territorio, ricomponendoli secondo le diverse filiere. Questo favorirebbe l'esternalizzazione delle attività logistiche, consentendo allo stesso tempo la condivisione dei costi, l'accesso a servizi più avanzati e un minore congestionamento delle arterie di comunicazione locale, il che a sua volta favorirebbe il raggiungimento di più elevati standard di competitività.

Promuovere e realizzare sistemi logistici integrati, a servizio delle PMI, potrebbe generare risultati positivi sia con riferimento all'attività delle singole imprese, sia per il distretto nel suo complesso. Gli strumenti per attuare questi cambiamenti sono quelli messi a disposizione dalle nuove tecnologie (magazzini virtuali, sistemi di scambio dati), ma soprattutto quelli relativi all'organizzazione delle filiere.

La loro realizzazione si basa sulla possibilità di disporre di tutta una serie di strumenti finanziari e di combinazioni fra essi, in modo da generare l'adeguato disponibilità di capitali nelle forme e secondo le modalità più adeguate alla diversa tipologia di interventi, garantendo le necessarie sinergie tra risorse pubbliche e private.

In conclusione, come evidenziato nel capitolo 5 da Christian Violi e Marcello Tadini, nell'arco dei prossimi 15-20 anni il territorio novarese per sfruttare i vantaggi della propria posizione strategica, rafforzando la propria vocazione logistica, dovrà aumentare i livelli di interconnessione infrastrutturale e l'offerta di servizi ad alto valore aggiunto.

La progettualità infrastrutturale e le iniziative per lo sviluppo logistico devono puntare ad una maggiore integrazione tra i nodi e a un rafforzamento dei flussi di traffico merci lungo le direttrici transnazionali, ma anche ad incrementare l'operatività relativamente all'immagazzinamento, al trattamento e alla distribuzione delle merci, utilizzate o prodotte in ambito locale, che richiedono l'accesso alle reti infrastrutturali di livello interregionale e transazionale. In questo modo il territorio novarese potrà garantirsi ricadute, anche in termini di occupazione, paragonabili a quelle di aree quali Verona, Bologna o Padova, che sono simili in termini di potenziali volumi di traffico.

Ringraziamenti

Gli autori intendono ringraziare in primo luogo Maurizio Comoli, Umberto Ruggerone e l'Interporto di Novara (CIM S.p.A.) per la collaborazione fornita e la disponibilità dimostrata. Un ringraziamento particolare inoltre a Eliana Baici, direttore del Dipartimento di Studi per l'Economia e l'Impresa presso cui sono state svolte le ricerche sfociate in questo volume.

Si sottolinea altresì il contributo fondamentale fornito da enti territoriali e operatori del settore e in particolare da: Massimo Arnese (Crosstec), Gianfranco Boschetti (ex Saima Avandero), Giancarlo Casati (RFI), Luigi Iorio (Provincia di Novara), Tiziana Mazzon (Camera di Commercio di Novara), Nicola Ramseier (SBB CFF FFS), Mirella Ruggerone (Camera di Commercio di Novara), Anna Russo (Trasgo), Christoph Schreyer (Ufficio Federale dei Trasporti), Clelia Somaruga (DSV Saima Avandero), Mario Tartaglia (RFI), Roberta Torella (RFI).

