

LA REGIONE LOGISTICA DEL NORD-OVEST: UNA PROSPETTIVA PERSEGUIBILE?

LA REGIONE LOGISTICA DEL NORD-OVEST: UNA PROSPETTIVA PERSEGUIBILE?

Il processo di globalizzazione offre l'occasione al Nord-Ovest italiano di configurarsi come una regione logistica. Nel contributo si cerca di verificare se quest'ultima costituisca una prospettiva perseguibile, con l'obiettivo non solo di mettere in luce il tema relativamente nuovo della regione logistica, ma anche di proporre la sua rappresentazione come un esercizio o un esempio di geografia "attiva" capace di compendiare le ricorrenti descrizioni dei cambiamenti territoriali.

THE LOGISTIC REGION OF NORTHWESTERN ITALY: A POSSIBLE PERSPECTIVE?

The process of globalization offers to the Northwestern area of Italy the opportunity to reshape the territory in a logistic regional organization. The article tries to verify the soundness of this perspective, with the aim of explaining the relatively new topic of the "logistic region" and at the same time to present its representation as an exercise, or rather an example, of "active geography" able to summarize the recurrent descriptions of territorial changes.

1. Introduzione

È opinione diffusa che la globalizzazione comporti destrutturazione e omologazione territoriale. Questa interpretazione è, però, riduttiva perché non consente di evidenziare come questo fenomeno proponga anche significative opportunità ai territori e ai relativi sistemi economici.

Ad esempio, il progressivo abbattimento delle barriere commerciali intensifica e diversifica le relazioni commerciali, determina un significativo aumento della mobilità delle merci e porta in luce le potenzialità di alcuni territori coinvolti da questi processi interattivi.

Ciò sembra valere anche per il Nord-Ovest italiano; i processi che prospettano il Canale di Suez come asse strategico per il collegamento merci tra Sud-Est asiatico ed Europa e Mediterraneo come ambito privilegiato per i traffici provenienti dallo stesso canale e diretti verso il "cuore" del vecchio continente attribuiscono all'area del Nord-Ovest italiano una rinnovata centralità nell'ambito delle relazioni tra bacino mediterraneo e Europa centro settentrionale. Dunque un'irripetibile occasione per configurarsi anche come una regione logistica capace di compensare le ricadute negative di natura occupazionale e funzionale che proprio la "globalizzazione" ha qui indotto.

Di seguito si cercherà di definire che cosa si intenda per regione logistica, di verificare se oggi il Nord-Ovest si configuri come tale e, in caso contrario, di evidenziare quali siano le condizioni che potrebbero consentirne in futuro il riconoscimento; l'obiettivo è quello di mettere in luce il tema relativamente nuovo della regione logistica e di proporre la rappresentazione di quest'ultima come un esercizio o un esempio di geografia "attiva" capace di compendiare le ricorrenti descrizioni dei cambiamenti territoriali.

2. La regione logistica

Secondo una definizione sintetica, la logistica è un complesso di attività esterne all'impresa determinanti per il successo competitivo di quest'ultima nel mercato globalizzato.

Rispetto all'idea tradizionale che individuava nella logistica una funzione esclusivamente interna all'azienda (stoccaggio dei prodotti, attrezzaggio delle linee produttive, gestione dei magazzini) si è affermata negli anni più recenti una concezione molto più aperta e complessa: quella di infrastruttura operativa della *supply chain*, ovvero di un sistema che gestisce i collegamenti nei flussi fisici e informativi di una pluralità di imprese che partecipano ad una precisa catena del

valore (Corò e D'Agostino, 2001).

Così interpretata la logistica è una funzione complessa, che richiede un'integrazione tra diversi modi di trasporto e un'interconnessione tra luoghi della produzione, dello scambio e del consumo. Per queste ragioni sviluppa forti interazioni con il territorio e può avere profonde e complesse ricadute sull'organizzazione e sullo sviluppo territoriale.

Alla luce di questa acquisizione, oggi nei dibattiti e nei convegni, nelle riflessioni teoriche, nelle arene decisionali, si mette in evidenza la necessità della

creazione di "regioni logistiche", intese come configurazioni territoriali generatrici di occasioni per il rilancio dello sviluppo.

Le componenti essenziali di una regione logistica sono rappresentate dalla presenza di un territorio in connessione con un corridoio plurimodale completo, dotato di collegamenti infrastrutturali di diversa natura (autostradali, ferroviari, aerei, fluviali e marittimi) che mettono in rete i vari nodi infrastrutturali (porti, aeroporti, interporti, centri intermodali, autoporti ecc.).

Su questa rete di infrastrutture di trasporto si innesta, tramite una rete di secondo livello (mono o plurimodale a seconda delle modalità di interconnessione tra il corridoio principale e le aree interne del territorio), la struttura delle aree produttive e il sistema insediativo-distributivo.

Una regione logistica è, dunque, una regione ad alta connettività trasportistica in cui il sistema delle infrastrutture consente un transito veloce delle merci e delle loro unità di carico e in cui la rete dei trasporti e i relativi terminali rappresentano corridoi e porte di accesso. Ma è anche un contesto territoriale in cui le merci sostano, vengono controllate, assicurate e trattate, si combinano i carichi, si realizzano gli investimenti e si prendono decisioni circa i tempi e le modalità degli spostamenti. Le infrastrutture, quindi, rappresentano una pre-condizione indispensabile ma non sufficiente perché si crei una regione logistica.

È necessaria la presenza di strutture logistiche e di soggetti (sia privati che pubblici) gestori che integrino le loro attività diversamente specializzate così da fornire una gamma completa di ser-

vizi logistici che contribuiscano alla competitività della regione stessa.

Pertanto, vanno considerati anche i fornitori di servizi logistici (autotrasportatori, operatori marittimi, spedizionieri, operatori multimodali ecc.) e di trattamento delle merci (integratori logistici, *provider* logistici, confezionatori, etichettatori ecc.). Inoltre, non vanno trascurati gli elementi che rappresentano la domanda di questi servizi, riconducibili principalmente alle imprese e ai sistemi produttivi, settori o filiere cui esse partecipano (D'Agostino e Iannone, 2005).

Considerando, quindi, in maniera integrata domanda e offerta, una regione logistica può essere intesa come un ambito di relazionalità, caratterizzato da molteplici attività/funzioni e reti connettive dislocate in forma complessa sul territorio e da quest'ultimo anche modellate (Corò e Pilotti, 2001).

Le regioni logistiche possono, pertanto, presentarsi in due differenti configurazioni territoriali: polarizzate e policentriche.

Quelle polarizzate sono caratterizzate dalla concentrazione delle strutture e delle funzioni in un unico centro la cui forza attrattiva determina la dipendenza delle restanti strutture regionali. La polarizzazione si rafforza per il convergere delle scelte di attori diversi che vedono in quella particolare localizzazione la risposta alle loro esigenze di accessibilità, affidabilità ed efficienza del servizio (Cabodi, 2001). Una regione logistica polarizzata è generatrice di congestione infrastrutturale, di saturazione dello spazio, di diseconomie nelle aree centrali, nonché accentratrice di potenzialità e di funzioni sottratte



1. Porto di Genova visto dalla Lanterna (fonte Istituto Internazionale delle Comunicazioni).



2. Aeroporto di Malpensa
(fonte <www.aviazione civile.it/forum>).

ai territori periferici, quando si consideri che essa generalmente scaturisce entro un processo di concentrazione “esteso” che vede coinvolte anche altre attività.

Alternativo rispetto al modello della polarizzazione è quello policentrico, caratterizzato da strutture diffuse sul territorio e da imprese che stabiliscono la loro base operativa al di fuori degli ambiti territoriali più polarizzati o centrali. Il policentrismo rappresenta, dunque, un’alternati-

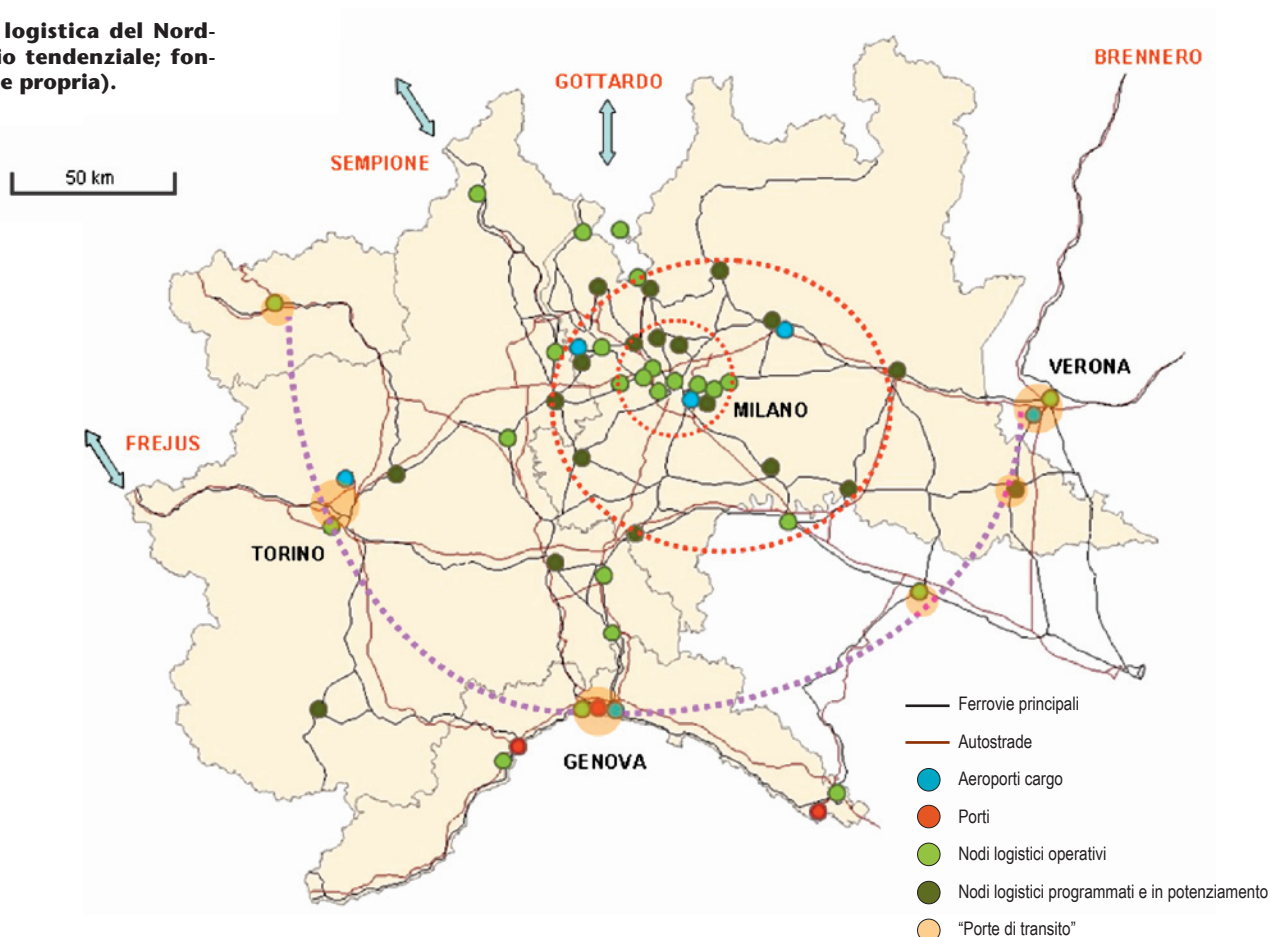
va alla concentrazione di funzioni nel polo metropolitano e può essere definito come una struttura spaziale basata su relazioni reticolari che connettono tra di loro i centri regionali e ne determinano il rafforzamento della dotazione funzionale.

Contrariamente a quello polarizzato, il modello policentrico è prevalentemente frutto della politica perseguita dai decisori pubblici che intendono incrementare l’offerta di zone logistiche e di infrastrutture di trasporto in aree periferiche per

favorirne la competitività e lo sviluppo (Cabodi, 2001). Germania e Italia sono i due paesi europei in cui il modello policentrico si affianca e contrasta quello polarizzato.

Considerando le attuali condizioni del Nord-Ovest italiano, l’ipotesi di una regione logistica policentrica è qualcosa di più di una semplice possibilità: rappresenta un disegno a cui tendere per rafforzare le relazioni connettive e il rilancio economico e territoriale.

3. La regione logistica del Nord-Ovest (scenario tendenziale; fonte elaborazione propria).



3. La struttura logistica del Nord-Ovest

Nell'area del Nord-Ovest esistono le pre-condizioni per l'affermazione di una regione logistica:

anche senza una figura di riferimento è facile immaginare come in un prossimo futuro il territorio sarà attraversato da due corridoi plurimodali (il Corridoio V Lisbona-Kiev e il Corridoio XXIV

Genova-Rotterdam); inoltre è presente un articolato sistema di collegamenti autostradali e ferroviari (frutto del processo di infrastrutturazione avvenuto), sono attivi tre porti commerciali (Genova, La Spezia e Savona), sono altresì operativi l'aeroporto hub di Malpensa e altri aeroporti che svolgono funzioni cargo come quelli di Bergamo-Orio al Serio, Torino e Genova.

La rilevanza dell'area per il traffico merci e l'attività logistica è confermata dai dati realtivi al 2003 secondo i quali oltre 80 milioni di tonnellate di merci hanno attraversato i valichi alpini del Nord-Ovest, 88 milioni di tonnellate sono approdate nei porti liguri e mezzo milione di tonnellate ha fatto scalo negli aeroporti dell'area¹.

La posizione strategica del Nord-Ovest all'interno della rete di comunicazione nazionale ed europea e la rilevanza economica della stessa come bacino di domanda intermedia e finale hanno favorito la localizzazione di numerose strutture logistiche.

In particolare, osservando la distribuzione delle strutture logistiche intermodali oggi operative nel Nord-Ovest² (Fig. 3), emerge con evidenza la concentrazione nell'area metropolitana milanese.

Strutture e servizi logistici seguono un disegno territoriale connotato dalla polarizzazione milanese, per cui il capoluogo lombardo e il suo hinterland costituiscono, in questo settore, un polo la cui forza attrattiva sta destrutturando la configurazione tripolare storica del Nord-Ovest.

Inoltre, come si può notare sempre dalla figura 3, gli ampliamenti e le realizzazioni programmate privilegiano la decongestione del polo milanese verso le aree periferiche (in accordo con la scelta operata dalla Regione Lombardia³), piuttosto che una riorganizzazione estesa a scala macroregionale.

Pertanto, secondo questa logica le strutture di Varese, Malpensa, Novara, Mortara, Voghera, Lodi, Cremona, Brescia, Bergamo, Lecco e Como assu-



mono la configurazione di nodi logistici della seconda corona milanese, rafforzando il già consolidato sistema di relazioni fondate sul ruolo centrale del capoluogo lombardo.

Se su questa figura si immagina di sovrapporre una carta che rappresenti le attività attinenti la direzionalità d'impresa (oggi presenti soprattutto nella città di Milano), si può facilmente intravedere come in prospettiva per il Nord-Ovest vengano a concentrarsi nell'area metropolitana milanese buona parte dei servizi e delle attività motrici e, di conseguenza, anche i nodi logistici più esterni rispetto a Milano si configurino come semplici "porte di transito" (Bologna, 1998) dipendenti dal capoluogo lombardo e poste lungo corridoi strategici.

In quest'ottica, infatti, Aosta potrebbe diventare la porta transfrontaliera stradale tra Italia ed Europa nord-occidentale, Torino la porta transfrontaliera multimodale tra Italia ed Europa sud-occidentale posta lungo il Corridoio V, Genova l'accesso marittimo di Milano, Parma il nodo di transito lungo la direttrice che conduce all'Adriatico e all'Italia centrale e Verona la porta di transito per gli scambi con il Nord-Est, l'Est europeo e con il Nord Europa attraverso il Brennero.

Interrogarsi sulla possibilità di attenuare questi processi di polarizzazione significa chiedersi se la regione logistica policentrica sia una prospettiva perseguibile.

Per fare ciò è indispensabile far emergere quel-

4. Interporto di Novara (fonte CIM SpA).

¹ Dati tratti da Confetra, Trail Liguria e Assoaeroporti.

² Nell'analisi e nella rappresentazione cartografica sono stati considerati i principali nodi logistici: porti, aeroporti con funzioni cargo, autoporti, terminali intermodali, centri intermodali, poli logistici integrati e interporti.

³ Nel 1999 la Regione Lombardia ha maturato questa scelta attraverso il Piano Regionale dei Trasporti e della Logistica.



5. Interporto di Rivalta Scrivia (fonte <www. Interportors.it>).

lo che la figura precedente evoca soltanto implicitamente: un'articolata maglia di sistemi locali⁴ che esaltino le caratteristiche territoriali acquisite e quelle potenziali derivanti dai progetti che si vanno affermando.

Pertanto, è possibile considerare i nodi logistici del Nord-Ovest come elementi costitutivi di differenti "sistemi logistici locali" la cui individuazione scaturisce dall'analisi dei livelli di interconnessione infrastrutturale, delle peculiarità della struttura produttiva e insediativa, del sistema delle relazioni di prossimità e delle diverse funzioni che possono svolgere

nell'assetto complessivo della regione.

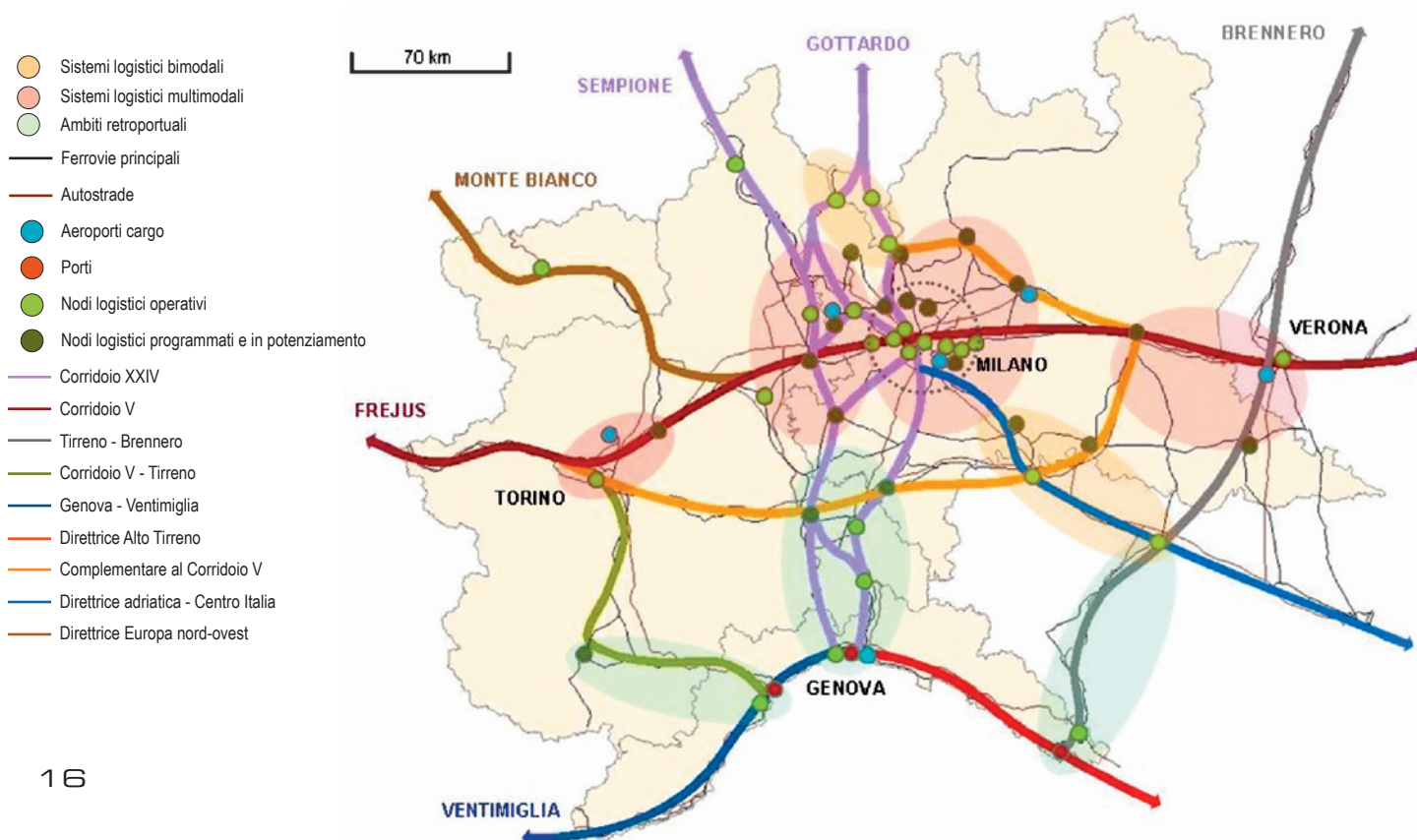
La Fig. 6 sintetizza questo esercizio geografico: emergono così il sistema torinese (potenzialmente multimodale considerando la connessione con l'aeroporto di Caselle), quello savonese-cuneese

(come ambito di retroportualità potenziale), quello genovese-alessandrino (come ambito di retroportualità attiva da sviluppare), quello lombardo occidentale - piemontese occidentale (potenzialmente multimodale considerando la connessione con l'aeroporto hub di Malpensa), quello medio insubrico (come ambito transfrontaliero particolarmente rilevante), quello milanese-bergamasco (potenzialmente multimodale considerando la presenza dei due aeroporti di Linate e Orio al Serio), quello lombardo-emiliano (come area strategica per le connessioni tra Nord-Ovest e Centro Italia), quello spezzino-parmense (come ambito di retroportualità attiva da sviluppare) e infine quello bresciano-veronese-mantovano (potenzialmente multimodale considerando la connessione con gli aeroporti di Verona Villafranca, Brescia Montochiari e la via fluviale del Po).

La maglia dei suddetti sistemi logistici locali è altresì generatrice di reciproche interdipendenze e complementarità basate sulle reti connettive. In quest'ottica il sistema torinese va considerato in relazione alla sua posizione lungo la direttrice ovest-est che unisce l'Italia all'Europa occi-

⁴ Il riferimento teorico-metodologico è costituito dai sistemi locali territoriali (SLoT), cioè un modello analitico-interpretativo che consente di tracciare una geografia dei contesti territoriali in base alle caratteristiche del milieu locale, delle reti dei soggetti locali e sovralocali e delle relazioni che uniscono tra di loro le diverse componenti (DEMATTEIS, 2001).

6. La regione logistica del Nord-Ovest (scenario potenziale; fonte elaborazione propria).



dentale, l'area cuneese in base ai rapporti con il porto savonese e con il sistema torinese, l'area alessandrina in relazione alla portualità genovese e al corridoio infrastrutturale di collegamento con l'Emilia, il parmense in relazione ai rapporti con il porto di La Spezia lungo l'asse Tirreno-Brennero e con la Lombardia meridionale lungo l'asse che collega Milano con Bologna.

La stretta connessione con i due corridoi est-ovest e nord-sud e le interazioni con l'aeroporto di Malpensa caratterizzano il novarese e il sistema lombardo nord-occidentale, territori destinati a diventare un sistema logistico plurimodale, al pari di quanto potrebbe realizzarsi poco più ad est, considerando le connessioni infrastrutturali e funzionali esistenti tra Milano, la Brianza, Bergamo e Lecco.

Le porte transfrontaliere di Luino e Como intrattengono significativi rapporti con la parte meridionale del Canton Ticino individuando un ambito strategico per la realizzazione di un sistema logistico connesso con la Lombardia occidentale e il sistema milanese.

In stretta interazione con l'asse plurimodale Torino-Alessandria-Piacenza-Brescia (complementare e connesso al Corridoio V) e posto lungo la direttrice che collega Milano con il Centro Ita-

lia è il sistema logistico che unisce le strutture di Lodi, Piacenza e Parma.

Nell'ambito orientale della regione logistica del Nord-Ovest, Brescia si integra nel sistema logistico di Verona cui appartiene anche Mantova, connessa con la città scaligera lungo la direttrice Tirreno-Brennero.

4. La regione logistica del Nord-Ovest

La configurazione territoriale evocata, attraverso le interazioni e le

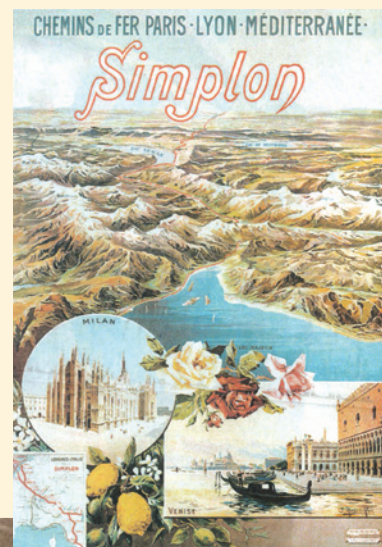
complementarietà dei sistemi logistici individuati, prospetterebbe la creazione delle condizioni sia per la salvaguardia della tripolarità metropolitana (quando quest'ultima venga considerata come una risorsa) sia per lo sviluppo di alcuni centri posti lungo direttrici di traffico strategiche tramite una significativa distribuzione territoriale del valore aggiunto che l'attività logistica può produrre.

È evidente come la realizzazione di questo disegno territoriale richieda un adeguato comple-



Il Frejus e il Sempione nel 2006

Il 2006 ha visto sia la contestazione del **tracciato della linea ferroviaria ad alta velocità / alta capacità (Torino-Lione - Corridoio V)** che dovrebbe passare attraverso la Val di Susa, sia la celebrazione del centenario del traforo del Sempione del quale si propone, oltre all'**immagine del viaggio inaugurale**, un'efficace **manifesto di promozione turistica** del nuovo percorso ferroviario "Parigi-Lione-Mediterraneo".



L'INAUGURAZIONE



Primo viaggio inaugurale del 1906.



7. Centro Intermodale di Busto Arsizio - Gallarate (fonte Trasporti in Lombardia).

tamento infrastrutturale ma anche rilevanti capacità decisionali, gestionali, cooperative e coordinative degli operatori economici e dei soggetti pubblici; quindi, solidi rapporti istituzionali e informali tra gli attori, percezione della rilevanza competitiva dell'organizzazione reticolare e capacità di lettura delle dinamiche evolutive del contesto regionale.

In questo senso risultano determinanti le capacità dei soggetti privati di dialogare e di cooperare tra loro ma anche il ruolo dei soggetti pubblici, in particolare

delle Regioni, in qualità di responsabili dell'organizzazione territoriale e delle politiche per lo sviluppo.

A questo proposito va evidenziato come le Regioni Piemonte e Liguria abbiano deciso, in tempi recenti, di stringere un'alleanza (attraverso le rispettive finanziarie) in Slala (Società Logistica dell'Arco Ligure e Alessandrino) che si configurerà come una "authority di indirizzo" per sviluppare la cooperazione tra i nodi logistici dell'area ligure-piemontese con una particolare attenzione alle interazioni con i vicini nodi emiliani e lombardi.

Tale iniziativa converge verso la prospettiva individuata e costituisce un importante indizio di un percorso evolutivo tuttora *in nuce* ma che lascia intravedere per il futuro la concreta possibilità dell'affermazione di una regione logistica policentrica.

Infine, va sottolineato come sia importante il contributo che può derivare dagli esercizi geografici di conoscenza del territorio che consentono di interpretare e approfondire i cambiamenti territoriali e, attraverso un'attenta analisi delle reti di relazioni esistenti e in formazione, permettono di individuare gli ambiti potenziali di interazione tra i sistemi logistici locali e le possibilità di sviluppo conseguenti.

BIBLIOGRAFIA

- BACCELLI O., *La mobilità delle merci in Europa. Potenzialità del trasporto intermodale*, Egea, Milano, 2001.
- Bologna S., "Trasporti e logistica come fattori di competitività di una regione", in PERULLI (a cura di), *Neoregionalismo. L'economia arcipelago*, Bollati-Boringhieri, Torino, 1998.
- BOSCACCI F. (a cura di), *La nuova logistica. Una industria in formazione tra territorio, ambiente e sistema economico*, Egea, Milano, 2003.
- CABODI C., *Logistica e territorio. I nodi logistici nelle trasformazioni territoriali e nello sviluppo locale dell'area padana*, Fuori Collana, n. 5, IRES Piemonte, Torino, 2001.
- CORÒ G. e D'AGOSTINO Z. (a cura di), *Dal sistema dei trasporti all'organizzazione logistica: spazi di iniziativa strategica per le reti produttive dell'economia mantovana*, CCAA Mantova, giugno 2001.
- CORÒ G. e PILOTTI L., "Logistica e servizi di sistema multilocali per catene virtuali del valore: verso l'e-logistics", Atti del Convegno "I & D e Sinergie", Lecce, 20 Ottobre 2001.
- D'AGOSTINO Z. e IANNONE F., "Studi logistici. Il caso Campania", *ItaliaMondo Logistica & Intermodalità*, ItalMondo Servizi ed Editoria, Roma, febbraio 2005.
- DEMATTEIS G., "Per una geografia della territorialità attiva e dei suoi valori territoriali", in BONORA P. (a cura di), *SLoT quaderno 1*, Baskerville, Bologna, 2001.
- LONGHIN D., "La scommessa della logistica", in Piemonte Economia, La Repubblica, 18 maggio 2006.
- MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI, *Piano Generale dei Trasporti e della Logistica*, Roma, gennaio 2001.
- MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI, *Programmazione strategica 2007-2013. Verso il disegno strategico nazionale. II° Rapporto*, Roma, ottobre 2005.
- MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI, *Piano per la Logistica*, Roma, gennaio 2006.
- OTTIMO E. e VONA R., *Sistemi di logistica integrata. Hub territoriali e logistica internazionale*, Egea, Milano, 2001.
- POSCHET L., RUMLEY P. A., DE TILIERE G., "Plates-formes logistiques multimodales et multiservices", Project B9 - NPR 41 Transport and Environment, Berna, agosto 2000.
- REGIONE EMILIA ROMAGNA, *Territorio, imprese, logistica. Stato dell'arte e linee di intervento regionale*, Quaderni del Servizio Pianificazione dei Trasporti e Logistica, n. 3, Bologna, ottobre 2004.
- REGIONE LOMBARDIA, *Piano del sistema dell'intermodalità e della logistica in Lombardia*, Milano, novembre 1998.
- REGIONE PIEMONTE, *Terzo Piano Regionale dei Trasporti e delle Comunicazioni*, Torino, dicembre 2004.

Novara, Dipartimento di Studi per l'Impresa e il Territorio, dell'Università del Piemonte Orientale; Sezione Piemonte.