

LE POTENZIALITÀ LOGISTICHE DEL NODO INFRASTRUTTURALE DI NOVARA\*

Marcello TADINI<sup>1</sup>

<sup>1</sup> Dipartimento di Studi per l'Impresa e il Territorio – Università degli Studi del Piemonte Orientale, Via Perrone 18, 28100, Novara

**SOMMARIO**

A seguito dei cambiamenti che hanno contraddistinto in tempi recenti l'organizzazione della produzione, l'attività logistica ha assunto una centralità rilevante.

Tali mutamenti hanno contribuito a mettere in evidenza il ruolo che possono giocare quegli ambiti territoriali caratterizzati da un'elevata dotazione infrastrutturale e dall'offerta dei servizi logistici richiesti oggi dalle imprese.

A partire della consapevolezza circa l'importanza strategica che ricoprono a scala nazionale ed internazionale i territori in cui esiste una significativa convergenza infrastrutturale che consente la creazione di un sistema logistico, questo lavoro descrive il nodo infrastrutturale di Novara, ne evidenzia la configurazione attuale e le peculiarità, le prospettive di evoluzione e prefigura lo scenario futuro che consentirebbe un pieno sviluppo delle sue potenzialità logistiche.

---

\* Il presente contributo costituisce un approfondimento specifico delle analisi sull'assetto infrastrutturale e logistico delle province del nord-est piemontese svolte dal gruppo di ricerca (di cui il sottoscritto fa parte) incaricato dalla Regione Piemonte per la redazione degli studi preparatori del nuovo Piano Territoriale Regionale. Inoltre il contributo è frutto del lavoro di ricerca svolto in qualità di membro del Comitato tecnico-scientifico dell'Osservatorio della logistica novarese.

## 1 INTRODUZIONE

Negli ultimi anni il termine logistica viene utilizzato con sempre maggior frequenza per descrivere un'attività di servizio che svolge un ruolo rilevante nel sistema economico post-fordista.

La definizione di logistica utilizzata più spesso nella letteratura specialistica è quella elaborata dal Council of Logistics Management secondo cui consiste in un “processo di pianificazione, implementazione e controllo dell'efficiente ed efficace flusso e stoccaggio di materie prime, semilavorati e prodotti finiti e delle relative informazioni dal punto di origine al punto di consumo con lo scopo di soddisfare le esigenze dei clienti”.

L'attuale centralità dell'attività logistica rispecchia i profondi mutamenti che negli ultimi decenni hanno contraddistinto l'organizzazione della produzione.

Il ricorso alla delocalizzazione produttiva ha generato un incremento esponenziale dei flussi di merce (ed informativi connessi), mentre il processo di globalizzazione commerciale ha determinato l'aumento dei mercati di sbocco (e l'incremento della loro distanza) e spinto le imprese al presidio diretto dei mercati finali.

A seguito di questi cambiamenti, l'attività logistica ha assunto una rilevanza sempre maggiore perché, grazie all'evoluzione dei mezzi di trasporto e di comunicazione, consente il coordinamento dei flussi di tutti i materiali e delle componenti (inclusi i servizi) che concorrono a realizzare il prodotto finale.

Oggi è diventata una funzione molto complessa, che ha il compito di sincronizzare i tempi di produzione delle varie parti necessarie per il prodotto finito e di pianificare la produzione delle varie imprese coinvolte.

Rispetto all'idea tradizionale che individuava nella logistica una funzione esclusivamente interna all'azienda si è affermata negli anni più recenti una concezione molto più aperta ed articolata: 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).

Il superamento dell'approccio tradizionale ha portato a sviluppare il concetto di *Supply Chain Management* secondo il quale l'integrazione delle attività si estende al di fuori dell'azienda per comprendere tutte le imprese della catena di approvvigionamento fino ai consumatori finali. Ciò significa che l'insieme di queste aziende (fornitori, produttori, distributori) è legato in modo integrato in un'unica catena che ha come obiettivo finale quello di fornire ai clienti prodotti, servizi ed informazioni con alto valore aggiunto (ISFORT, 2005).

Così intesa, l'attività logistica coinvolge non solamente il complesso delle realtà imprenditoriali che formano la catena di fornitura del prodotto ma anche le realtà territoriali, alla luce delle dotazioni che sono in grado di offrire.

Nell'era della globalizzazione i territori, infatti, si differenziano ed emergono nella competizione sulla base della presenza di risorse logistico-distributive: diventano determinanti le dotazioni infrastrutturali e di servizi per la movimentazione delle merci alla scala mondiale nonché le capacità di implementazione del valore aggiunto attraverso la logistica (Bargero e Ferlaino, 2004).

A partire da queste premesse, il secondo paragrafo del presente lavoro mette in luce la rilevanza ai fini logistici di quei territori in cui esiste una significativa convergenza infrastrutturale.

Nel terzo paragrafo viene descritta la localizzazione del nodo infrastrutturale di Novara, il suo posizionamento strategico come riconosciuto dagli atti di programmazione di livello europeo, nazionale e regionale e la sua configurazione attuale.

Nel quarto paragrafo viene evidenziata l'offerta logistica locale, mentre nel quinto si focalizza l'attenzione sui progetti di trasformazione destinati a rafforzare la nodalità infrastrutturale e l'offerta logistica del territorio novarese.

Nelle conclusioni, infine, si cerca di mettere in evidenza gli scenari che è possibile prefigurare per il nodo di Novara e le condizioni territoriali che consentirebbero un pieno sviluppo delle potenzialità logistiche dello stesso.

## **2 OFFERTA LOGISTICA E NODI INFRASTRUTTURALI**

Sulla base delle indicazioni derivanti dalla letteratura sul tema, l'offerta logistica può essere definita come l'insieme delle infrastrutture, delle attrezzature, delle risorse umane e tecnologiche, dell'organizzazione operativa che permette l'esecuzione del flusso delle merci e delle relative informazioni, dall'acquisizione delle materie prime e dei materiali ausiliari in fase produttiva fino alla distribuzione del prodotto finito.

Ciò significa che le attività della suddetta offerta, pur essendo integrate tra di loro, possono essere scomposte in tre sotto-sistemi (Ministero dei Trasporti, 2001):

- il sistema gestionale, che comprende tutte le attività logistiche connesse con le fasi di approvvigionamento, di supporto alla produzione e di distribuzione fisica;
- il sistema organizzativo, che include le risorse umane e la struttura organizzativa interna ed esterna;
- il sistema delle strutture fisiche, ossia i nodi logistici e le infrastrutture.

I nodi logistici sono luoghi specializzati di trasbordo e trattamento delle merci in cui sono offerti servizi annessi al trasporto, può avvenire il coordinamento di diverse modalità di trasporto ed è anche possibile lavorare la merce e ridistribuirla ai clienti.

La componente nodale è strettamente dipendente da quella reticolare (rappresentata dalle reti infrastrutturali lungo le quali si muove il flusso delle merci), la cui rilevanza appare evidente soprattutto in relazione alle modalità di interconnessione con i nodi logistici.

La presenza di queste componenti territoriali è determinante perché le soluzioni adottate risultino competitive sul mercato globale.

Alla luce di questa acquisizione, emerge con sempre maggiore evidenza il ruolo degli ambiti territoriali contraddistinti da un'elevata dotazione infrastrutturale e da particolari strutture in grado di fornire i servizi logistici richiesti dalle imprese.

Pertanto, le potenzialità logistiche di un territorio sono strettamente legate alla presenza di collegamenti plurimodali (autostradali, ferroviari, aerei, fluviali e marittimi) che mettano in rete i vari nodi (porti, aeroporti, interporti, centri intermodali, autoporti, ecc.) e di un'offerta di strutture e di soggetti gestori delle stesse che garantiscano servizi in grado di migliorare l'efficienza nella gestione dei flussi fisici ed informativi della *supply chain*.

La concentrazione di infrastrutture di comunicazione e la posizione baricentrica rispetto ai flussi distributivi e di approvvigionamento sono condizioni necessarie per lo sviluppo logistico di un territorio e, quindi, appaiono evidenti le strette interazioni tra l'attrazione delle installazioni logistiche, l'offerta infrastrutturale del contesto e la posizione nodale rispetto alle direttrici di traffico.

### **3 IL NODO INFRASTRUTTURALE DI NOVARA**

Il territorio novarese gode di una condizione peculiare determinata dalla collocazione geografica tra gli ambiti metropolitani di Torino e Milano e dalla corrispondente nodalità infrastrutturale (all'incrocio tra la direttrice transpadana e l'asse Genova-Sempione), nonché dalla vicinanza all'aeroporto internazionale di Malpensa.

Si tratta, pertanto, di un nodo ad alta connettività trasportistica caratterizzato da una configurazione peculiare che consente un transito veloce delle merci ed in cui la rete dei trasporti ed i relativi terminali rappresentano corridoi e porte di accesso.

In virtù di queste caratteristiche specifiche negli ultimi anni è cresciuto il ruolo della città come nodo infrastrutturale e logistico di livello nazionale ed europeo.

#### *3.1 Il posizionamento strategico del nodo infrastrutturale di Novara*

Un nodo infrastrutturale va necessariamente inquadrato all'interno di una piattaforma territoriale di scala sovralocale (interprovinciale o regionale) che a sua volta costituisce una componente di una piattaforma di scala ancor più estesa (nazionale e/o internazionale).

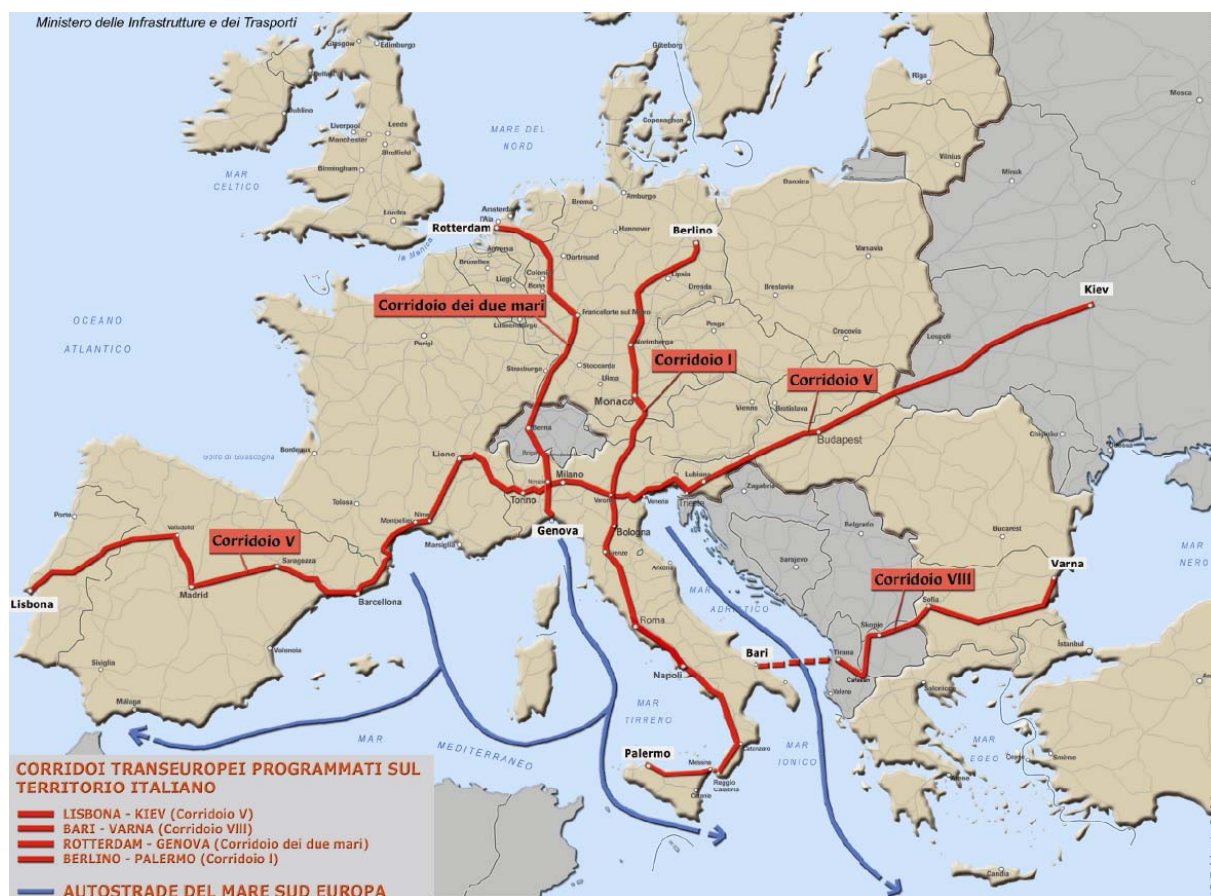
Utilizzando questo punto di vista diventa possibile identificare il ruolo specifico del nodo e valutare gli effetti degli interventi di potenziamento ad una dimensione che è transcalare.

Alla luce di ciò, si è ritenuto opportuno evidenziare le rappresentazioni e le prospettive di sviluppo del nodo di Novara nello scenario programmatico europeo, nazionale e regionale.

L'Unione Europea ha individuato tra i suoi obiettivi prioritari quello di sviluppare la rete di trasporti internazionali attraverso il miglioramento delle infrastrutture esistenti (ferroviarie, stradali, marittime e delle telecomunicazioni) in modo tale da creare assi per il trasporto multimodale destinati a migliorare i collegamenti tra paesi.

A questo scopo ha definito la rete europea di trasporto (TEN-T) per il potenziamento della quale sono stati individuati 30 progetti prioritari (2004).

Nell'elenco di tali progetti sono inclusi la direttrice transpadana (il corridoio V Lisbona-Kiev) e l'asse ferroviario per il collegamento Genova-Rotterdam (il corridoio XXIV, definito anche "Corridoio dei due mari") che si incrociano proprio a Novara (figura 1).



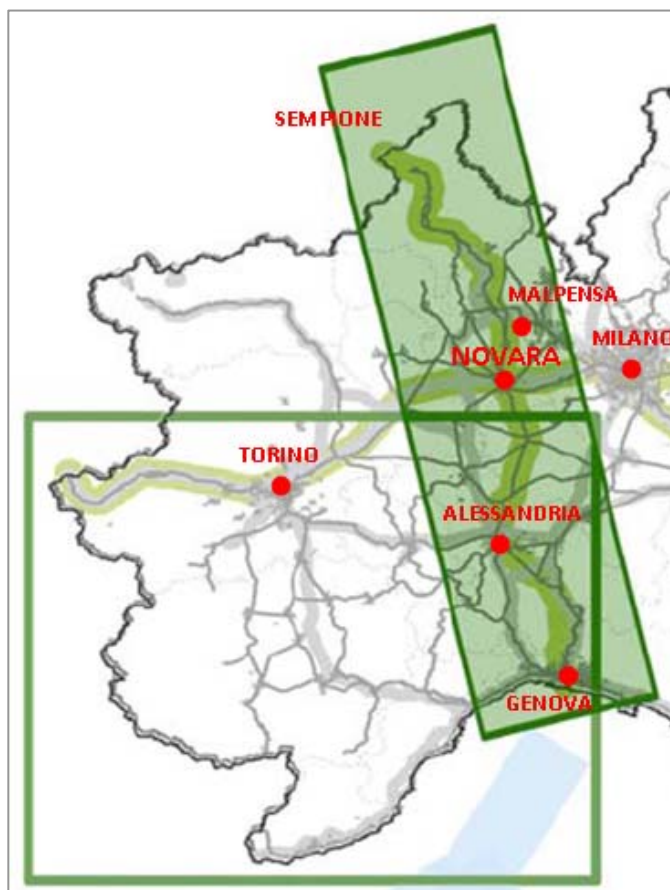
*Figura 1* I corridoi transeuropei che interessano l'Italia (Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, 2004)

La rivalorizzazione del sistema portuale ligure, il potenziamento dello scalo di Malpensa e della direttrice del Sempione, la realizzazione della linea ferroviaria AV/AC Lione-Lubiana prefigurano uno scenario caratterizzato dall'attivazione dei corridoi intermodali est-ovest (il Corridoio V) e nord-sud (Corridoio XXIV) in cui emerge la rilevanza strategica del territorio del Piemonte orientale e in particolare del nodo infrastrutturale di Novara di cui è previsto il rafforzamento.

In armonia con le scelte elaborate alla scala europea, a livello nazionale il Piano per la Logistica (2006), il Quadro Strategico Nazionale 2007-2013 e l'Allegato Infrastrutture al Documento di Programmazione Economica e Finanziaria 2008-2012 sottolineano la rilevanza strategica del territorio novarese.

In particolare il Piano per la Logistica prefigura la realizzazione della “piattaforma logistica del Nord-Ovest” ancorata su alcuni nodi strategici tra cui figura anche Novara.

La città viene riconosciuta come uno dei nove hub nazionali del combinato terrestre (strada e ferrovia) che intercettano i flussi di traffico sulle principali direttrici di trasporto e fungono da cancelli di accesso ad un sistema più complesso (costituito dal resto della rete dei terminali ferroviari intermodali, degli interporti, della retroportualità e delle piattaforme di filiera) che completa la struttura di distribuzione delle funzioni trasportistiche e logistiche.



*Figura 2* La piattaforma territoriale strategica transnazionale “Corridoio dei due mari”  
(Elaborazione propria da DPEF 2008-2012 - Allegato Infrastrutture)

Il Quadro Strategico Nazionale e l'Allegato Infrastrutture al DPEF 2008-2012 individuano nel Corridoio dei due mari una “piattaforma territoriale strategica transnazionale” che rappresenta uno spazio di saldatura dell'Italia al sistema europeo (figura 2), all'interno del quale il ruolo del “territorio snodo” novarese, oltre che pienamente confermato dal nuovo scenario

prefigurato dall'implementazione dei corridoi europei, acquisirà nuova complessità con gli sviluppi previsti nel settore della logistica.

In particolare emerge con forza la centralità del sistema novarese concepito sempre più come “area cerniera” interregionale, che, ritrovandosi all'incrocio di due corridoi transeuropei e prossimo all'hub di Malpensa, appare destinato a configurarsi come snodo privilegiato per piattaforme logistiche di accessibilità sovra-regionale.

Alla scala regionale diversi documenti di programmazione<sup>1</sup> riconoscono la rilevanza strategica del nodo di Novara ed individuano nel potenziamento del sistema infrastrutturale su di esso convergente e della correlata attività logistica (anche a valore aggiunto) gli obiettivi da perseguire nelle politiche territoriali e di sviluppo.

La connettività con il porto di Genova e con il retroporto alessandrino, la prossimità all'aeroporto internazionale di Malpensa, la presenza della futura stazione ferroviaria AV/AC di Novara, l'apertura a nord attraverso il traforo del Sempione e del Lötschberg, nonché la possibile integrazione con i sistemi di mobilità ed i valichi del nord-ovest lombardo, costituiscono un insieme di collegamenti dall'evidente impatto strategico.

Per il territorio novarese si prefigura uno scenario complessivo caratterizzato dallo sviluppo dei due corridoi europei e dalla possibile realizzazione di un sistema di interconnessione completa (con evidenti potenzialità per l'intermodalità delle merci) destinato a riposizionarlo nell'ambito regionale e macroregionale ma anche a scala europea.

### *3.2 La configurazione attuale del nodo infrastrutturale di Novara*

Per procedere all'analisi delle caratteristiche peculiari del nodo infrastrutturale novarese è necessario innanzitutto considerare l'architettura portante su cui si basa il sistema della mobilità.

Il reticolo autostradale che caratterizza l'area in esame si sviluppa in direzione est-ovest (autostrada A4 Torino-Milano) ed in direzione nord-sud (autostrada A26 Genova-Gravellona Toce) e risulta integrato dalla superstrada Malpensa-A4 e da un anello tangenziale (attualmente incompleto) attorno alla città di Novara.

Il sistema stradale è costituito, essenzialmente, da una rete radiale incentrata sul capoluogo, dove l'arteria rappresentata dalla ex S.S. 11 Padana Superiore (ora Regionale) che attraversa l'intera Pianura Padana, incontra il corridoio Genova-Svizzera, comprendente la S.R. 211 della Lomellina (che collega Novara con Novi Ligure) e poi i quattro rami principali che si dipartono verso nord: la S.P. 299 di Alagna che conduce in Valsesia, la S.R. 229 del Lago d'Orta che conduce a Gravellona Toce, la S.S. 32 Ticinese che porta ad Arona e, infine, la S.S. 341 Gallaratese che porta a Varese.

---

<sup>1</sup> Documento programmatico Per un nuovo Piano Territoriale Regionale (2006), Piano Territoriale Regionale – Quadro di Riferimento Strutturale (2007), Studio preparatorio per il Programma Strategico per la Logistica della Regione Piemonte (2007).

Il reticolo ferroviario è contraddistinto da tre direttrici fondamentali (linee a doppio binario elettrificato) e cioè la linea AV/AC Torino-Milano (completata nel tratto Torino-Novara), la linea storica Torino-Milano e la linea Milano-Sempione (via Sesto Calende ed Arona). La rete ferroviaria è formata inoltre da tre linee elettrificate definite complementari che sono la Mortara-Novara-Vignale (doppio binario), la Vignale-Arona (binario singolo) e la Vignale-Domodossola (binario singolo) alle quali si affianca un sistema di linee ferroviarie secondarie (Novara-Biella e Novara-Varallo) ed il collegamento Novara-Malpensa-Saronno delle Ferrovie Nord Milano (FNM).

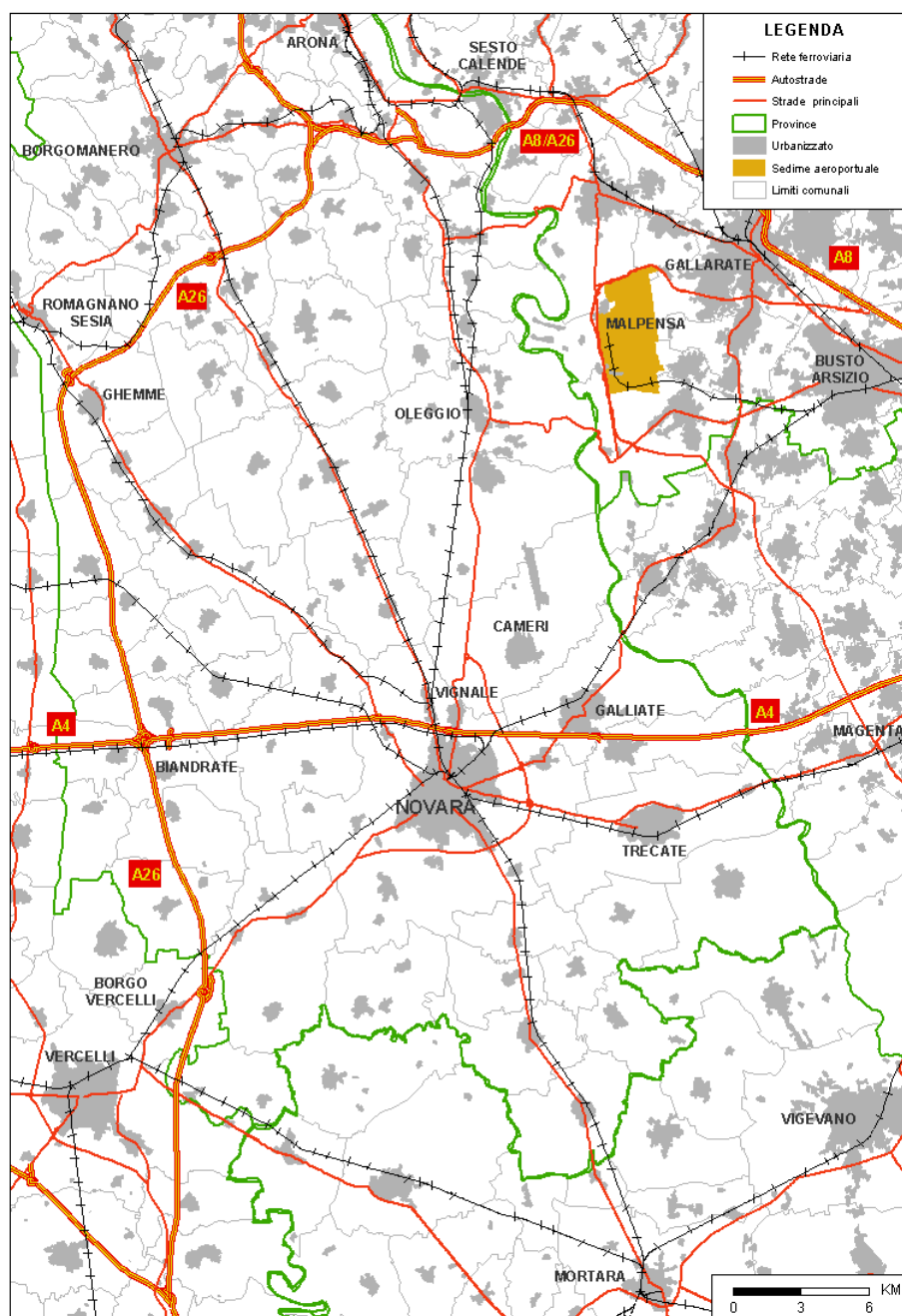


Figura 3 La rete stradale e ferroviaria (esistente) del nodo infrastrutturale di Novara



In virtù delle connessioni appena descritte, la dotazione infrastrutturale del nodo novarese risulta particolarmente elevata e può essere definita tra le migliori in ambito nazionale.

Infatti, secondo l'indice di accessibilità elaborato dall'ISFORT<sup>2</sup>, il sistema locale del lavoro di Novara si posiziona al terzo posto nella graduatoria nazionale con un valore pari a 83 (la media nazionale è pari a 52,49).

Tale valore deriva dalla somma di 44,9 e 38,1 che costituiscono i punteggi delle due componenti dell'indice (infrastrutturale e gerarchica), i quali evidenziano una dotazione di infrastrutture ed un volume di traffico che si genera sulle stesse decisamente superiori alla media nazionale (rispettivamente 26,82 e 25,68).

Poiché accanto all'offerta di infrastrutture è necessario conoscere anche il loro grado di utilizzo ai fini logistici (come suggerito dall'indice di accessibilità) si è ritenuto opportuno valutare la consistenza dei flussi di traffico merci lungo le principali direttrici (stradali e ferroviarie) che innervano il territorio novarese.

Per quanto riguarda la rete stradale, risultano caratterizzate da un significativo flusso di traffico merci le tre arterie che convergono sulla città provenendo da nord (S.P. 299, la S.R. 299 e la S.S. 32), la S.R. 11 che collega Novara con Vercelli ed il sistema viario ad est del capoluogo novarese nei pressi di Trecate.

Inoltre emerge una rilevante incidenza del traffico pesante (in termini di veicoli effettivi medi giornalieri) lungo l'autostrada A4 Torino-Milano (quasi il 26% del traffico totale) e l'autostrada A26 nel tratto Gravellona Toce-Alessandria (circa il 21% del traffico totale).

Il traffico ferroviario merci risulta particolarmente sostenuto lungo le linee Domodossola-Borgomanero-Vignale e Domodossola-Arona-Vignale (contraddistinte rispettivamente da 30 e 37 treni merci/giorno), la linea Vignale-Novara (sulla quale confluiscono le due linee suddette e quindi percorsa da 67 treni merci/giorno), sulla tratta Novara-Torino (36 treni merci/giorno) e sulla tratta Novara-Rho (24 treni merci/giorno)<sup>3</sup>.

#### **4 L'OFFERTA LOGISTICA DELL'HINTERLAND NOVARESE**

La posizione strategica di Novara all'interno della rete di comunicazione nazionale ed europea, i consistenti flussi (sia stradali che ferroviari) di merci che gravitano sulla città, l'influenza della vicina metropoli milanese e la rilevanza economica del Nord-Ovest italiano

---

<sup>2</sup> L'ISFORT ha elaborato una metodologia con cui, per ciascuno 686 Sistemi Locali del Lavoro (SLL) identificati dall'ISTAT a seguito del censimento della popolazione italiana del 2001, è possibile calcolare un indice di accessibilità globale (il cui valore normalizzato è compreso tra 0 e 100) che è stato definito come sommatoria di due componenti: accessibilità infrastrutturale (con riferimento alla dotazione infrastrutturale e quindi alla possibilità di accesso alla rete) e accessibilità gerarchica (legata ai volumi di traffico che si generano sulle infrastrutture). Per maggiori dettagli sulla metodologia si veda il Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti 2005.

<sup>3</sup> I dati sul traffico stradale si riferiscono al 2005, quelli sul traffico autostradale al 2007, mentre quelli relativi al traffico ferroviario al 2006.

come bacino di domanda intermedia e finale hanno favorito la localizzazione di numerosi insediamenti logistici.

Per valutare l'attuale configurazione dell'offerta logistica novarese è stata compiuta un'analisi sull'*hinterland* (ritenuto coincidente con il sistema locale del lavoro di Novara<sup>4</sup>) che ha preso in considerazione i principali nodi logistici cioè le strutture pubbliche, gli impianti privati con prevalente funzione "immobiliare" e quelli che rispondono alle esigenze di differenti filiere.

I risultati del censimento sono riepilogati nella tabella 1 che riporta le indicazioni circa la localizzazione dei principali siti logistici<sup>5</sup> (si veda anche la figura 4), le funzioni svolte dalle strutture in essi insediate (alla luce dell'importanza che ricoprono i servizi offerti nella definizione dell'offerta logistica), la superficie totale e le connessioni con la rete viaria.

A Novara è presente un interporto (Centro Interportuale Merci), dotato di magazzini e piazzale intermodale, connesso sia con la ferrovia (tramite le linee Torino-Venezia, Sempione-Genova e Luino-Genova), sia con la rete stradale principale (attraverso il collegamento diretto con la tangenziale di Novara e l'autostrada A4). L'interporto gestisce attualmente oltre 160 treni a settimana con destinazione/provenienza Europa centro-occidentale (Francia, Belgio, Olanda, Germania, Regno Unito) ed Italia orientale e centrale<sup>6</sup>.

Nello scalo ferroviario Boschetto – attiguo e direttamente collegato con l'interporto attraverso un accesso dedicato (ponte sul Terdoppio) – si svolgono le operazioni di presa e consegna per i convogli serviti dall'interporto stesso ed è attivo il servizio di trasporto accompagnato "Autostrada viaggiante" (tra Novara e Friburgo in Brisgovia).

Nelle immediate vicinanze dello scalo Boschetto emerge una presenza storica di operatori e insediamenti all'interno del quartiere di Sant'Agabio, in un'area urbana industriale (in parte dismessa) raccordata con la ferrovia e caratterizzata da un'accessibilità stradale non particolarmente agevole (anche se recentemente è stato creato un collegamento diretto con la tangenziale e l'autostrada A4). Alcune delle strutture che attualmente ospitano attività logistiche sono contraddistinte da limitazioni funzionali e risultano sottoutilizzate; per la maggior parte di esse è prevista una dismissione volta ad una successiva riqualificazione e ad una destinazione ad altre funzioni.

Nella zona nord-occidentale della città sorge l'area logistica di Agognate (posta nelle immediate vicinanze del casello di Novara Ovest dell'autostrada A4) che ospita i magazzini di un importante operatore logistico internazionale ed il centro di distribuzione di una catena di supermercati.

---

<sup>4</sup> La parte meridionale della provincia di Novara forma, secondo l'ISTAT, il sistema locale del lavoro (SLL) di Novara che si estende per 746,38 kmq e che comprende 34 comuni coincidenti con quello che possiamo definire l'*hinterland* novarese.

<sup>5</sup> Sono stati presi in considerazione quei siti logistici (in cui sono localizzati uno o più impianti/nodi logistici) che abbiano una superficie complessiva pari ad almeno 80.000 mq.

<sup>6</sup> In particolare le origini/destinazioni dell'interporto di Novara (CIM) sono Rotterdam, Genk, Anversa, Zeerbrugge, Ostenda, Ronet, Le Havre, Noisy, Lomme, Valenton, Duisburg, Lubeca, Hams Hall, Pomezia e Cervignano del Friuli. Nel 2007 sono stati movimentati 303.000 TEU nell'interporto e 138.000 TEU nello spazio dedicato all'interporto all'interno dello scalo Boschetto, per un totale complessivo di 441.000 TEU.

*Tabella 1* I principali siti logistici del SLL di Novara (elaborazione propria da fonti varie)

SITO LOGISTICO	LOCALITÀ	FUNZIONI DELLE STRUTTURE	SUPERFICIE TOTALE (mq)	CONNESSIONI INFRASTRUTTURALI
Interporto di Novara (CIM Ovest)	Novara	Interporto	840.000 (attualmente in fase di completamento)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- L'interporto è direttamente connesso con la tangenziale di Novara e l'autostrada A4 tramite il casello di Novara Est</li> <li>- Connesso con il sistema ferroviario attraverso lo Scalo Boschetto</li> </ul>
Scalo Boschetto	Novara	Scalo FS con funzioni intermodali	378.000	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Direttamente connesso con la stazione centrale di Novara (e con le linee su di essa convergenti) e con l'interporto</li> </ul>
Sant'Agabio (area industriale urbana al cui interno sono inserite strutture logistiche)	Novara	Magazzini di operatori logistici internazionali e nazionali	195.000 (in parte sottoutilizzati)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Inserita all'interno del tessuto urbano</li> <li>- Connessa (attraverso la viabilità urbana) alla tangenziale di Novara ed al casello di Novara Est dell'autostrada A4</li> <li>- Alcuni magazzini sono dotati di raccordo con la ferrovia (scalo Boschetto) che però resta inutilizzato</li> </ul>
Area logistica di Agognate	Novara	Magazzini di un operatore logistico internazionale e centro di distribuzione di un'impresa della GDO	283.000	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Direttamente connessa con l'autostrada A4 tramite il casello di Novara Ovest</li> <li>- Collegata con la Novara-Biella (binario singolo non elettrificato)</li> <li>- Collegabile con Vignale e quindi la direttrice verso nord (Borgomanero ed Arona)</li> </ul>
San Pietro Mosezzo (zona industriale al cui interno è individuabile un'area logistica)	San Pietro Mosezzo (NO)	Magazzini di operatori logistici nazionali ed internazionali	440.000	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Posta lungo la S.P. 11 Novara-Biandrate</li> <li>- Non connessa con alcuna linea ferroviaria</li> <li>- Collegabile con Agognate e con la S.R. 11 Novara-Torino (verso sud) tramite la futura tangenziale ovest di Novara</li> </ul>
Parco logistico di Biandrate	Biandrate (NO)	Area logistica attrezzata che ospita i centri di distribuzione di due imprese della GDO	682.000 (solo in parte attualmente operativo)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Connesso con le autostrade A4 e A26 attraverso il casello di Biandrate</li> <li>- Vicino alla linea AV/AC ma non raccordato con la ferrovia</li> </ul>
Parco logistico di Romentino	Romentino (NO)	Area logistica attrezzata che ospita due operatori logistici internazionali ed uno nazionale	277.000	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Connesso con l'autostrada A4 tramite il casello di Novara Est (a 5 km)</li> <li>- Vicino alla linea AV/AC ma non raccordato con la ferrovia</li> </ul>
Area logistica di Cameri	Cameri (NO)	Magazzini di due operatori logistici internazionali	242.000	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Connessa con la tangenziale nord-est di Novara attraverso la S.S. 32 (quindi non immediatamente accessibile)</li> <li>- Vicina all'aeroporto militare di Cameri</li> <li>- Non connessa con alcuna linea ferroviaria</li> </ul>
Centro intermodale di Oleggio	Oleggio (NO)	Struttura dotata di terminal intermodale	95.000	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Connesso (indirettamente) con la S.S. 32</li> <li>- Localizzato nel punto di biforcazione delle linee ferroviarie Vignale-Arona e Vignale-Sesto Calende-Luino</li> </ul>

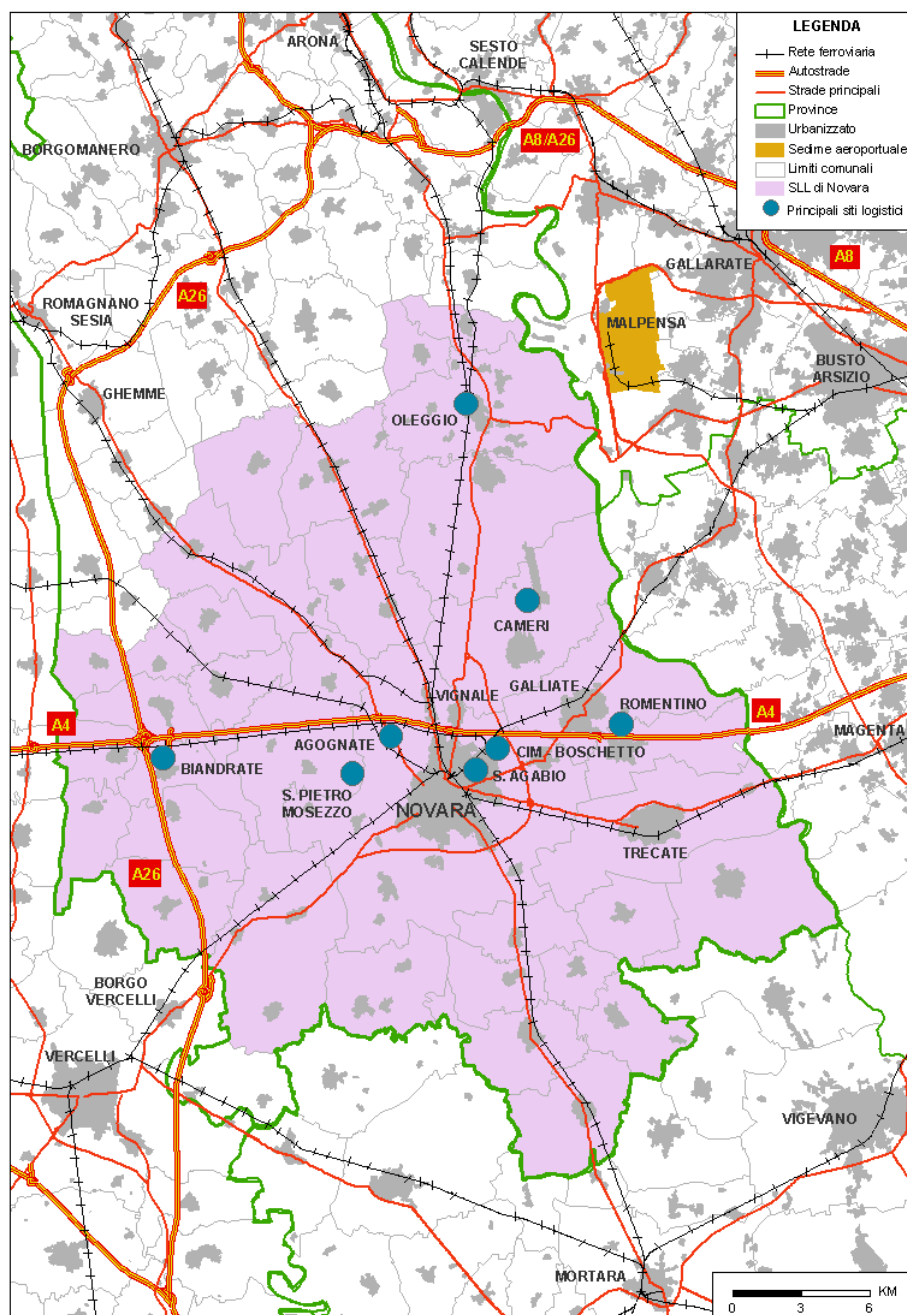


Figura 4 La localizzazione dei principali siti logistici dell'hinterland novarese

Poco più a sud di Agognate, nel territorio del comune di San Pietro Mosezzo, sorge un'area industriale, caratterizzata da un'accessibilità stradale non particolarmente favorevole, che ospita, oltre a varie attività produttive, un grande operatore logistico internazionale (con la relativa dotazione di magazzini) ed altri operatori medio-piccoli.

All'interno del sistema locale del lavoro di Novara sono presenti anche altri quattro siti logistici rilevanti:

- il Parco Logistico di Biandrate (nelle immediate adiacenze del casello omonimo dell'autostrada A4 e del punto di intersezione con l'autostrada A26), recentemente

completato, rappresenta un'operazione immobiliare per la realizzazione di magazzini di stoccaggio e/o distribuzione che attualmente ospitano due imprese della grande distribuzione organizzata;

- il Parco Logistico di Romentino, dipendente dall'accessibilità autostradale (è localizzato lungo l'autostrada A4 a circa 5 km dal casello di Novara est in direzione Milano), rappresenta anch'esso un'operazione immobiliare per la realizzazione di magazzini di stoccaggio e/o distribuzione in cui attualmente sono localizzati due operatori logistici internazionali ed uno nazionale;
- l'area logistica di Cameri, nei pressi dell'aeroporto militare, in cui è insediato un operatore internazionale che gestisce la logistica di una catena della grande distribuzione ed un altro che organizza trasporti intermodali tramite l'interporto di Novara;
- il centro intermodale di Oleggio, posizionato nei pressi della biforcazione delle linee ferroviarie Vignale-Arona e Vignale-Luino, è indirizzato su collegamenti giornalieri da e per Zeebrugge in Belgio e su trasporti *feeder* quotidiani per Busto Arsizio e Piacenza.

L'analisi compiuta sui siti logistici dell'*hinterland* novarese evidenzia un'articolazione dell'offerta in cui alla funzione gateway svolta dal nodo che permette interconnessioni dirette con le medie e lunghe distanze attraverso il ricorso all'intermodalità, si affiancano quelle di fornitura di servizi logistici di natura specialistica (magazzini della grande distribuzione organizzata, dei service provider e degli integratori logistici) che necessitano di consistenti superfici di stoccaggio in luoghi in cui sia garantito l'accesso (stradale) diretto alle reti infrastrutturali di livello interregionale e transnazionale.

Inoltre, sempre la stessa analisi consente di individuare i principali ambiti di localizzazione dei siti logistici che, come mostra la figura 4, sono riconducibili al contesto urbano novarese, alla direttrice est-ovest (lungo l'autostrada A4) ed a quella nord-sud in direzione Arona.

La stessa figura mette in luce anche la frammentazione degli insediamenti logistici che si è venuta creando in tempi recenti con la realizzazione di nuove strutture (Biandrate, Romentino, Cameri) localizzate in aree limitrofe al polo urbano novarese, attestate in prossimità della rete viaria principale (non sempre però l'accesso ad essa è diretto) e caratterizzate dall'assenza di connessione con le infrastrutture ferroviarie.

Come evidenzia l'analisi di Jones Lang LaSalle, nel 2007 Novara è stata la provincia italiana (dopo Piacenza) maggiormente interessata dall'incremento delle superfici destinate a magazzini logistici di stoccaggio e/o distribuzione.

Tra i fattori generativi di questa dinamica va annoverata sicuramente l'influenza esercitata dall'area metropolitana milanese che costituisce il principale mercato nazionale per i servizi logistici, in virtù della dimensione dei consumi e delle attività produttive svolte nel suo bacino. A dimostrazione di ciò è possibile osservare come circa il 30% del totale nazionale degli spazi in uso agli operatori logistici sia localizzato nell'area milanese che soffre di una saturazione pressoché totale delle aree disponibili (Dallari e Alberti, 2007).

La necessità di nuovi spazi logistici spinge oltre il Ticino in un ambito territoriale in cui la vicinanza con il mercato milanese si combina con un'ottima dotazione infrastrutturale e valori fondiari ed immobiliari più bassi<sup>7</sup>.

Allargando il *focus* dell'analisi alle unità locali (con addetti) appartenenti al settore logistico<sup>8</sup> emerge un quadro dell'offerta del sistema locale del lavoro (SLL) di Novara (tabella 2) caratterizzata da una prevalenza delle imprese operanti nel trasporto merci su strada (81%), mentre seguono a distanza quelle che svolgono attività di gestione spedizioni (4,5%), di magazzinaggio (4%), di logistica aziendale (3,3%) e di movimentazione merci (3,1%).

Considerando, invece, gli addetti alle unità locali il quadro muta in modo significativo perché il trasporto merci su strada occupa il 68,3% degli addetti, la movimentazione merci l'8,3%, il magazzinaggio l'8,2%, la gestione di interporti il 3,1% e la gestione delle spedizioni il 2,3%.

Merita un'osservazione specifica il territorio del comune di Novara che risulta caratterizzato da una concentrazione delle unità locali che svolgono attività di intermediazione dei trasporti (il totale del SLL), di gestione di interporti (l'83% del SLL), di movimentazione merci (il 76% del SLL) e di spedizione (il 60% del SLL) e analogamente da una polarizzazione degli addetti che operano nell'intermediazione dei trasporti (il totale del SLL), nella gestione di interporti (l'84% del SLL), nelle spedizioni (il 78% del SLL) e nella movimentazione merci (il 72% del SLL).

**Tabella 2** Unità Locali (con addetti) e addetti della logistica nel SLL e nel Comune di Novara al 31.12.2006 (elaborazione propria da archivio SMAIL - Camera di Commercio di Novara)<sup>a</sup>

		SLL di Novara		Comune di Novara	
Attività economica (ATECO 2002)		UL con addetti	Addetti	UL con addetti	Addetti
60.24	Trasporti di merci su strada	445	1.540	211	498
63.11	Movimentazione merci	17	188	13	135
63.11.1	Movimentazione merci per trasporti aerei	0	0	0	0
63.11.2	Movimentazione merci per trasporti marittimi	0	0	0	0
63.11.3	Movimentazione merci per trasporti ferroviari	2	2	0	0
63.11.4	Movimentazione merci per trasporti terrestri	2	15	1	14
63.12.1	Magazzini deposito e custodia conto terzi	20	174	9	67
63.12.2	Magazzini frigoriferi conto terzi	2	12	1	1
63.21.1	Gestione di infrastrutture ferroviarie	3	20	2	10
63.21.4	Gestione di interporti	6	70	5	59
63.40.1	Spedizionieri e agenzie operazioni doganali	25	162	15	127
63.40.2	Intermediari dei trasporti	6	18	6	18
64.12	Corrieri postali diversi dalle poste nazionali	4	4	2	2
74.87.7	Logistica aziendale, esterna	18	51	7	13
Totale attività logistica		550	2.256	272	944

<sup>a</sup> I dati riportati nella tabella 2, essendo aggiornati al 31 dicembre 2006, non tengono conto della recente realizzazione del Parco Logistico di Biandrate, completato alla fine del 2007.

<sup>7</sup> In provincia di Novara si registra un minor costo dei terreni per area edificabile con logistica (100-130 €/mq/superficie coperta utilizzabile in luogo di 160-180 per il contesto milanese) e minori costi per la locazione (in media 45 €/mq/superficie coperta utilizzabile contro 58).

<sup>8</sup> Sono stati presi in considerazione i dati del Sistema di Monitoraggio Annuale delle Imprese e del Lavoro (SMAIL) della Camera di Commercio di Novara (unità locali con addetti al 31.12.2006) per quei settori di attività economica (definiti dai codici ATECO 2002 dell'ISTAT) riconducibili alla logistica e riportati nella tabella 2.

La distribuzione territoriale delle unità locali della logistica e dei relativi addetti nell’*hinterland* novarese (figure 5 e 6) assume una configurazione simile a quella riscontrata per i principali siti logistici: presenza consistente soprattutto nell’ambito del capoluogo (come suggeriscono i dati su Novara sopra esposti), più ridotta ma ugualmente significativa nella zona dell’ovest Ticino (a ridosso del confine lombardo) e lungo l’asse est-ovest Milano-Torino, a dimostrazione dell’avanzamento della direttrice di “espansione logistica” della metropoli lombarda e di una sostanziale dipendenza dall’accessibilità autostradale.

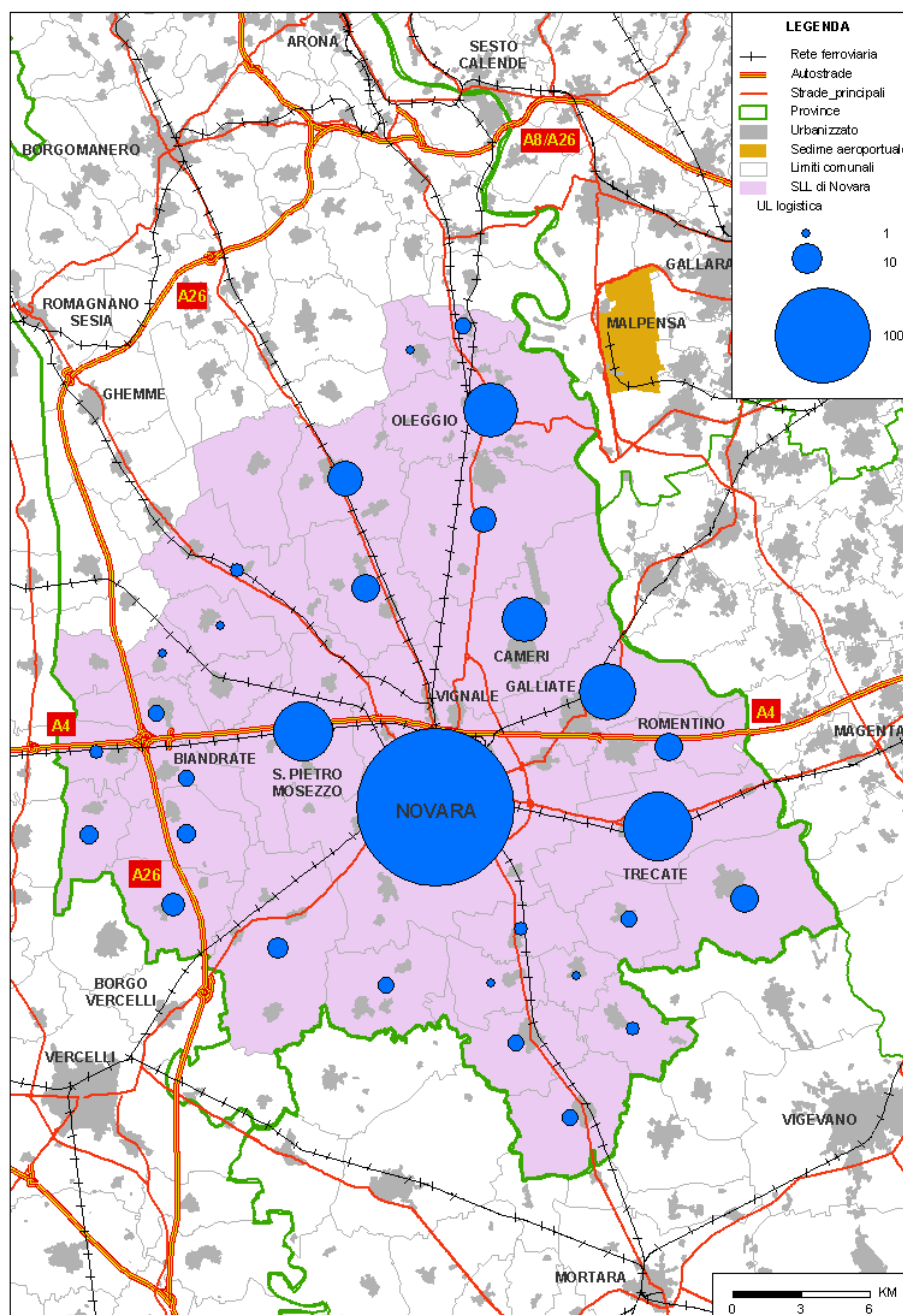


Figura 5 Le unità locali della logistica dell’*hinterland* novarese

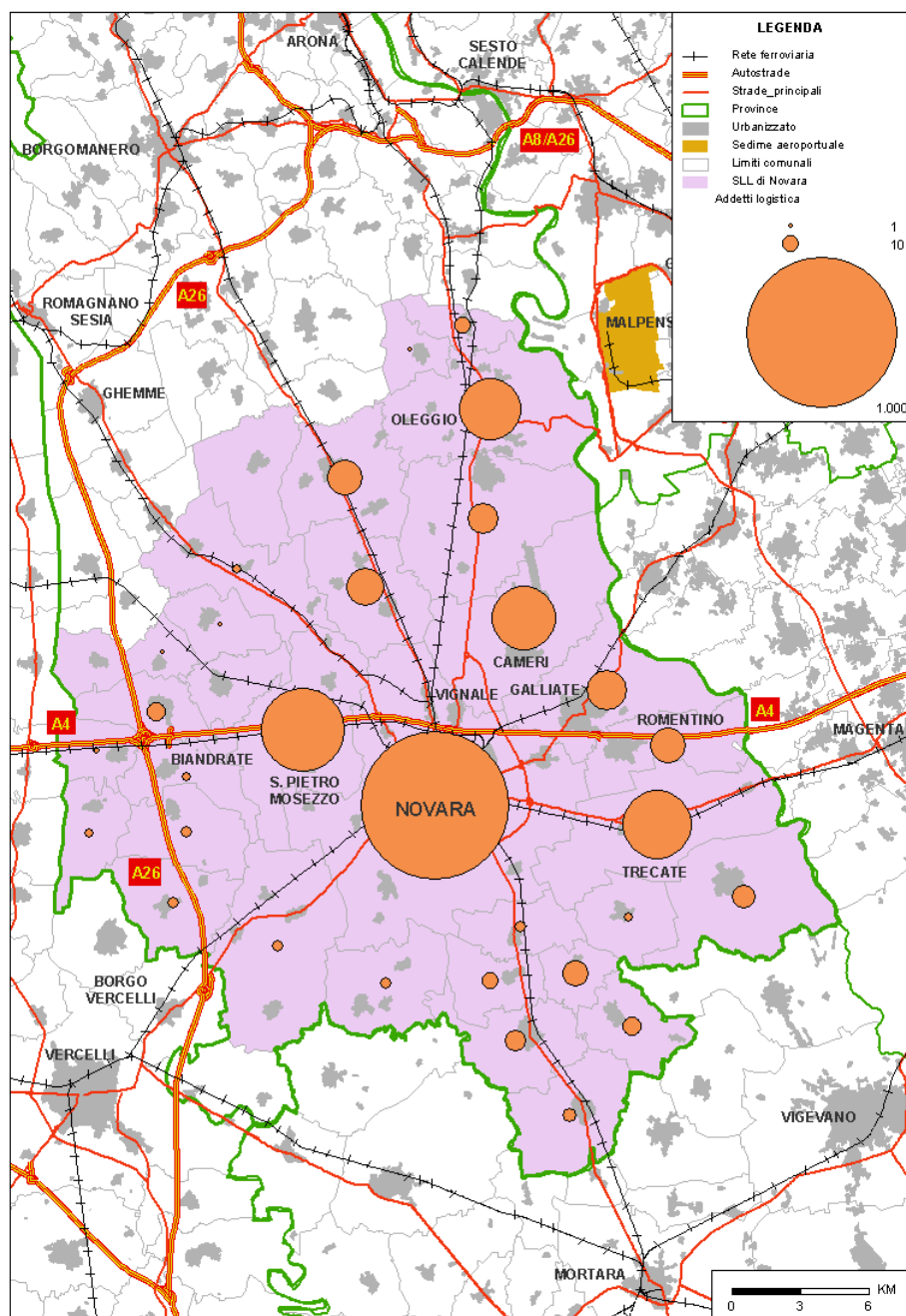


Figura 6 Gli addetti delle unità locali della logistica dell'hinterland novarese

## 5 I PROGETTI E GLI INTERVENTI PER IL POTENZIAMENTO DELLA NODALITÀ INFRASTRUTTURALE E DELL'OFFERTA LOGISTICA DEL TERRITORIO NOVARESE

Dopo aver descritto la condizione attuale del livello di infrastrutturazione del nodo novarese ed osservato la distribuzione delle attività logistiche sul territorio è necessario considerare i progetti e le iniziative destinate a modificare gli scenari futuri della città.



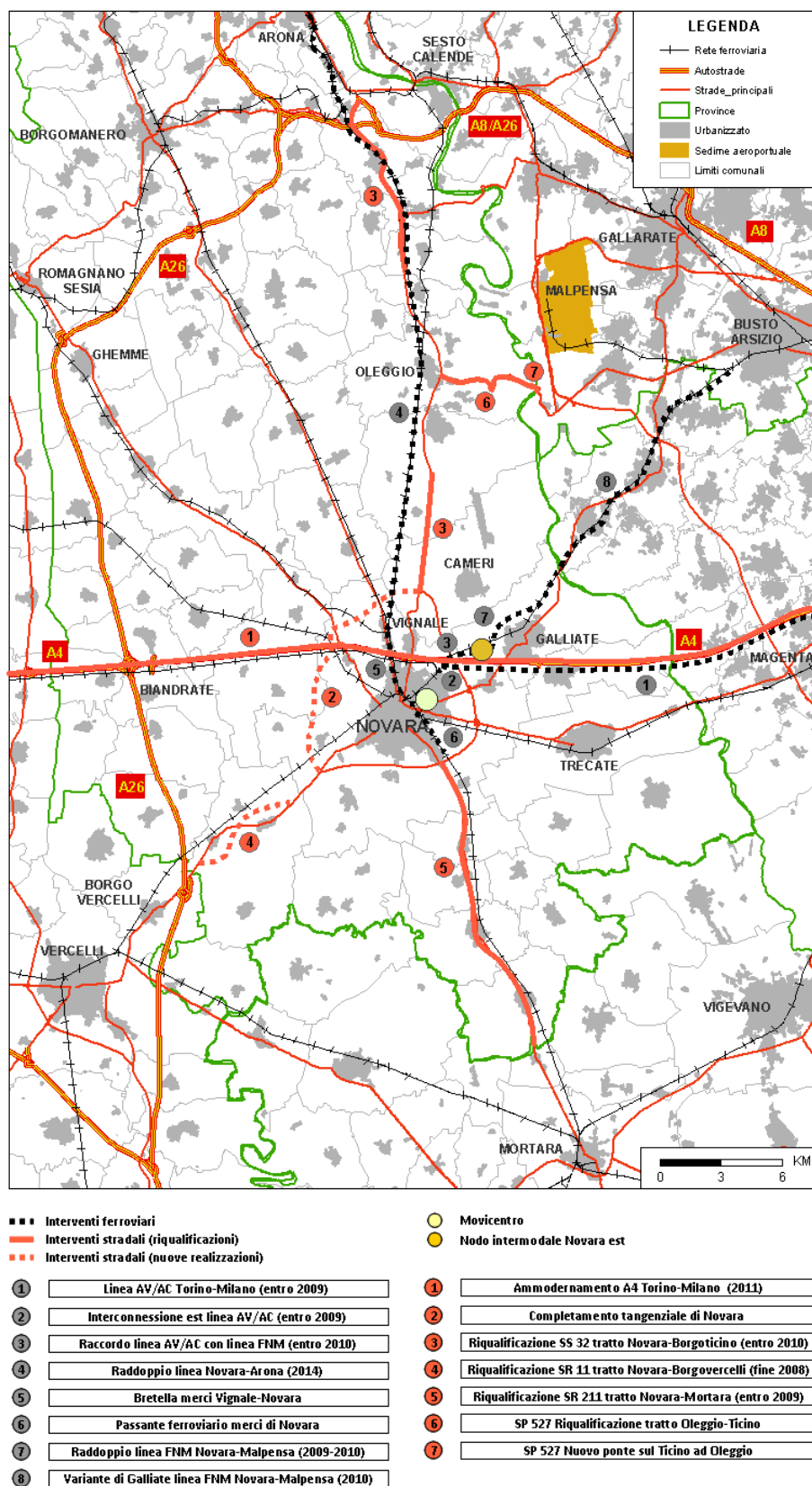


Figura 7 I progetti di trasformazione infrastrutturale dell'hinterland novarese

Si tratta in primo luogo di interventi infrastrutturali di scala locale e sovra-locale a cui si aggiungono progetti di corridoio, cioè opere ferroviarie e stradali di livello nazionale e transnazionale (figura 7).

A scala locale, i più importanti interventi riguardano il settore viabilistico urbano ed intercomunale e sono finalizzati ad alleggerire il traffico di adduzione e di attraversamento della conurbazione novarese, attraverso il completamento e la riqualificazione degli assi viari esistenti.

In particolare il completamento della tangenziale di Novara consentirà la chiusura dell'anello attorno alla città e l'incremento della connessione con le aree poste a nord del capoluogo in direzione di Borgomanero e di Romagnano Sesia, superando le attuali situazioni di criticità.

Gli interventi di riqualificazione riguardano la direttrice est-ovest di connessione del capoluogo con Vercelli (S.R. 11) nonché quella nord-sud sia in direzione Mortara (S.R. 211).

Nell'ambito di quest'ultima direttrice si inseriscono anche i progetti destinati a migliorare l'accessibilità verso l'aeroporto di Malpensa: la riqualificazione della S.S. 32 (nel tratto Cameri-Bellinzago) e della S.P. 527 e la realizzazione del nuovo ponte sul Ticino (a sud di quello attuale).

Per quanto concerne le linee ferroviarie è tuttora in atto un processo di riorganizzazione del nodo novarese. La progettualità evidenzia interventi di scala sovra-locale (il raddoppio della linea FNM Novara-Saronno per l'accessibilità all'aeroporto di Malpensa e la variante del tracciato nei pressi di Galliate) a cui si affiancano interventi locali quali il riutilizzo dei sedimi ferroviari dismessi della tratta urbana delle FNM e la realizzazione del Movicentro, struttura di interscambio modale che unirà la stazione FS e quella FNM di Novara.

Le opere di corridoio riguardano da un lato il potenziamento della direttrice ferroviaria merci nord-sud attraverso il raddoppio della linea Vignale-Arona, il quadruplicamento della tratta Vignale-Novara e la realizzazione di un passante merci che dall'interconnessione ovest di Novara si connetta (in galleria) con la linea per Mortara, dall'altro il potenziamento della città come nodo dell'intermodalità passeggeri attraverso il completamento della linea AV/AC nel tratto Novara-Milano, dell'interconnessione est di Novara, della connessione tra la linea AV/AC e la linea FNM Novara-Saronno, nonché la realizzazione della stazione AV/AC in linea e di un annesso polo di scambio modale (il progetto del cosiddetto "Novaroad") in sinergia con la linea FNM e con lo svincolo autostradale di Novara est.

In stretta connessione con le opere ferroviarie della linea AV/AC (anche alla luce della vicinanza fisica) vanno considerati gli interventi per la riqualificazione dell'autostrada A4 lungo la tratta Greggio-Milano (con il progetto di realizzare quattro corsie oltre a quella di emergenza nel tratto Boffalora-Milano).

L'insieme degli interventi di trasformazione previsti lascia intravedere un disegno di riassetto complessivo del nodo di Novara che ne consentirebbe un rafforzamento ulteriore attraverso la

realizzazione di un'interconnessione completa tra la linea AV/AC, le altre linee ferroviarie (in particolare quella per Malpensa), l'autostrada A4 ed il sistema tangenziale della città.

Ciò implicherebbe un potenziamento della capacità di congiunzione del nodo lungo le reti di trasporto sovra-regionale e nazionale ed una valorizzazione della sua posizione all'intersezione tra le dorsali nord-sud e quella est-ovest, ambedue rinforzate dalle infrastrutture per la mobilità in corso di realizzazione e programmate.

A questo proposito, la progettualità relativa agli insediamenti logistici evidenzia un disegno territoriale finalizzato a sfruttare le potenzialità derivanti dalla posizione nodale della città.

In particolare, analizzando gli atti di programmazione e di pianificazione di livello provinciale e comunale, è possibile scorgere un tentativo di riassetto territoriale dell'offerta logistica che mira a:

- migliorare l'accessibilità e la funzionalità dei siti già esistenti;
- porre freno alla frammentazione dell'attività logistica nell'*hinterland* novarese;
- creare un nuovo ambito di polarizzazione logistica integrato con l'interporto.

**Tabella 3** Le nuove realizzazioni (o gli ampliamenti) di siti logistici nell'*hinterland* novarese (Fonte: elaborazione propria da fonti varie)

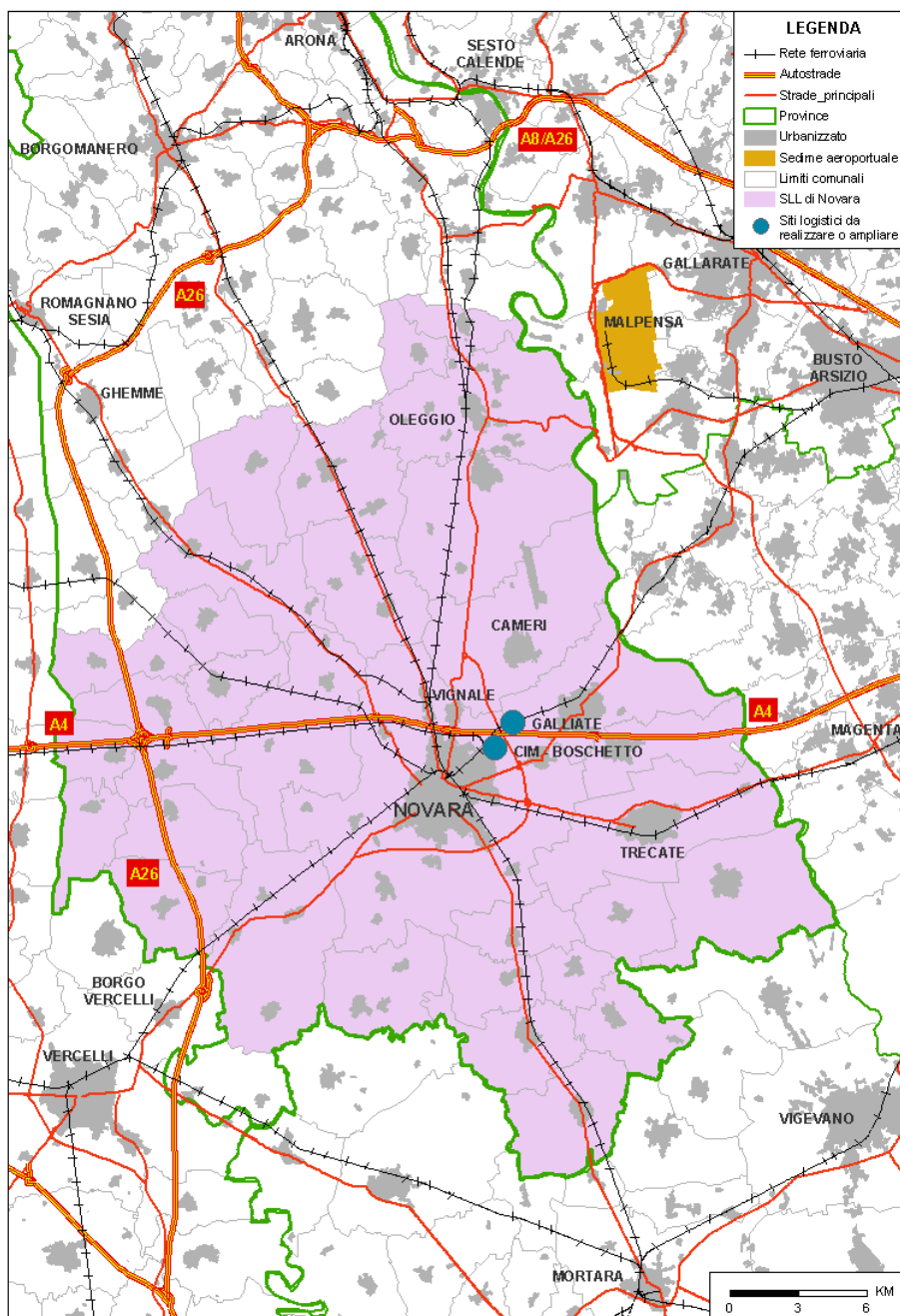
SITO LOGISTICO	LOCALITÀ	FUNZIONI DELLE STRUTTURE	SUPERFICIE OCCUPATA (mq)	CONNESSIONI INFRASTRUTTURALI
Interporto di Novara (CIM Est)	Novara	Interporto	1.000.000 (progetto di espansione ad est dell'attuale interporto)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- L'interporto è direttamente connesso con la tangenziale di Novara e l'autostrada A4 tramite il casello di Novara Est</li> <li>- Connesso con il sistema ferroviario attraverso lo Scalo Boschetto</li> </ul>
Area industriale nord-est di Novara	Novara e Galliate (NO)	Strutture per la logistica aziendale e per il terziario	1.300.000 (progetto di realizzazione con una quota non definita destinata a logistica)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Posta a nord del CIM e ad esso collegabile</li> <li>- Posta a ridosso dell'autostrada A4 e del casello di Novara Est</li> <li>- Connessa con la tangenziale di Novara</li> <li>- Collegabile con la linea FNM Novara-Saronno</li> </ul>

Come evidenziano la tabella 3 e la figura 8, gli interventi si concentrano nel capoluogo novarese e, in particolare, nell'area dell'interporto in cui è prevista:

- la costruzione del nuovo ponte sul Terdoppio d'accesso al CIM;
- l'espansione dell'interporto verso oltre la tangenziale, con la realizzazione del terminale est dotato di 12 binari da 1.000 metri, piazzali di stoccaggio e magazzini raccordati;
- la realizzazione del nuovo terminale *Huckepack* (Autostrada Viaggiante) all'interno dello scalo Boschetto nonché la sistemazione, sempre all'interno del suddetto scalo, dei binari destinati al CIM;
- una nuova area di polarizzazione terziario-logistica a nord dell'interporto (nei territori dei Comuni di Novara e Galliate) e collegata con esso.

Tali interventi si muovono nella direzione di un rafforzamento dell'attuale funzione svolta dal CIM e dal Boschetto (legata all'intermodalità ed al trasporto combinato) ma anche di un rilancio delle potenzialità di insediamento di servizi logistici avanzati connesse prevalentemente con la disponibilità di aree caratterizzate da un'elevata dotazione di attrezzature.

Non va dimenticato che questa opzione progettuale potrebbe permettere anche una rilocalizzazione delle attività logistiche oggi insediate in zona impropria (Sant'Agabio).



*Figura 8* La localizzazione delle nuove realizzazioni (o ampliamenti) di siti logistici nell'hinterland novarese

## **6 OSSERVAZIONI CONCLUSIVE SULLE POTENZIALITÀ LOGISTICHE DEL NODO INFRASTRUTTURALE DI NOVARA**

La presenza di importanti distretti produttivi, l'influenza del bacino economico e industriale lombardo (ed in particolare dell'area milanese) e la collocazione baricentrica rispetto ai tre principali poli metropolitani del triangolo industriale (Milano, Torino e Genova) fanno di Novara un nodo fondamentale del Nord-Ovest italiano anche dal punto di vista produttivo e commerciale.

Inoltre, la posizione strategica all'intersezione di due corridoi europei, la prossimità con l'aeroporto di Malpensa e la collocazione in un ambito di cerniera tra Piemonte e Lombardia evidenziano la vocazione logistica del territorio novarese.

Tuttavia, perché il ruolo nodale della città si consolidi a beneficio dello sviluppo dell'attività logistica connessa, è necessario che sia programmato e progettato facendo interagire le occasioni e le prospettive di cambiamento che si affermano alla scala sovra-locale con quelle che invece maturano localmente, nonché con i patrimoni e le potenzialità endogene su cui queste ultime fanno presa.

Questa traiettoria di sviluppo richiede una capacità di governo delle trasformazioni endogene ed esogene che individua nella scala sovra-locale la dimensione adatta ad affrontare temi strategici per lo sviluppo di un territorio che può acquisire una visione strategica ed una capacità progettuale condivise che permettano di valorizzare le potenzialità locali a fronte di processi trasformativi che investono complessivamente l'intero ambito del Piemonte nord-orientale.

La recente proliferazione di insediamenti, che non sempre ospitano funzioni di logistica ad alto valore aggiunto (in assenza di un piano localizzativo regionale), implica la necessità da un lato di un intervento pubblico di coordinamento a livello di quadrante del nord-est piemontese e dall'altro di un ripensamento sul ruolo specifico del contesto novarese nei confronti del capoluogo lombardo.

Lo scenario tendenziale oggi in atto prevede una progressiva inclusione nella periferia dell'area metropolitana milanese dell'intero sistema territoriale novarese, destinato ad ospitare attività e funzioni consumatrici di spazio, a basso valore aggiunto, attratte principalmente dalla buona accessibilità associata a valori fondiari e immobiliari più bassi rispetto alle direttrici lombardo-occidentali dell'espansione metropolitana.

Considerando Novara come estremità occidentale della regione logistica milanese, appare evidente la sua funzione di porta d'accesso in posizione strategica a valle del nuovo traforo alpino del Löttschberg, sulle linee per i valichi svizzeri di Domodossola e Luino e lungo le direttrici autostradali est-ovest e nord-sud.

La polarizzazione del capoluogo lombardo implica una configurazione dell'assetto logistico in cui il nodo novarese svolge esclusivamente una funzione di servizio per l'area metropolitana.

Interrogarsi sulla possibilità di attenuare questo processo di polarizzazione significa chiedersi quali siano le reali potenzialità di un sistema logistico la cui individuazione scaturisce dall'analisi dei livelli di interconnessione infrastrutturale, dell'offerta di servizi, delle peculiarità della struttura produttiva ed insediativa, del sistema delle relazioni di prossimità e delle diverse funzioni che può svolgere nell'assetto complessivo del Nord-Ovest italiano.

Alla luce di quanto appena detto, non disconoscendo la funzione complementare rispetto al polo milanese, sembra opportuno puntare sul ruolo logistico peculiare che può giocare Novara in quanto nodo di interconnessione completa per il traffico merci.

Infatti la città, a seguito delle trasformazioni derivanti dalla progettualità infrastrutturale, vedrebbe la propria vocazione logistica rafforzata e indirizzata sempre più verso l'intermodalità e le attività ad alto valore aggiunto.

Questo secondo scenario, auspicabile, prevede da parte della Regione e degli attori istituzionali locali una maggior capacità di gestione delle trasformazioni che sappia valorizzare la vocazione logistica del nodo novarese facendo leva sullo sviluppo di un sistema di interconnessione merci alimentato dai grandi flussi in transito nell'intersezione dei due Corridoi europei.

Ciò richiede la definizione di politiche che limitino la proliferazione di nuove aree di insediamento logistico posizionate lungo le principali arterie stradali e che individuino nell'interporto di Novara un punto di smistamento delle merci in ingresso (provenienti dal Nord Europa e destinate ai mercati del Piemonte orientale e della Lombardia occidentale), ma anche un punto di consolidamento delle merci prodotte negli stessi ambiti per il successivo trasferimento verso i grandi terminali dell'Europa nord-occidentale.

La progettualità logistica descritta in precedenza sembra favorire il delinearsi di uno scenario favorevole a forme di coordinamento e di progressiva integrazione tra le attività logistiche che sfruttano le condizioni favorevoli offerte dalla nodalità infrastrutturale novarese:

- le attività destinate al “rimbalzo” delle merci sui grandi corridoi transnazionali che si avvalgono dell'intermodalità e dell'interoperabilità trasportistica offerta dall'interporto, anche per qualificarlo come “hub logistico”;
- le attività destinate all'immagazzinamento, al trattamento e alla distribuzione delle merci utilizzate o prodotte negli ambiti regionali, che richiedono l'accesso diretto alle reti infrastrutturali di livello interregionale e transnazionale ma non necessariamente la connessione con l'hub intermodale.

## BIBLIOGRAFIA

- Agenzia Regionale delle Strade – Piemonte (2008), *Banca dati Sistema Informativo Stradale*, <http://www.ares.piemonte.it/sis/index.shtml>.
- Associazione Italiana Società Concessionarie Autostrade e Trafori (2008), *AISCAT Informazioni*, n. 3-4/2007, Roma.
- Bargero C. e Ferlaino F. (2004), *Logistica territoriale integrata. Il ruolo del Piemonte*, Quaderni d'Europa n.2, IRES Piemonte, Torino.
- Bologna S. (1998), *Trasporti e logistica come fattori di competitività di una regione*, in Perulli (ed.), *Neoregionalismo. L'economia arcipelago*, Bollati-Boringhieri, Torino.
- Boscacci F. (ed.) (2003), *La nuova logistica. Una industria in formazione tra territorio, ambiente e sistema economico*, Egea, Milano.
- Cabodi C. (2001), *Logistica e territorio. I nodi logistici nelle trasformazioni territoriali e nello sviluppo locale dell'area padana*, Fuori Collana, n. 5, IRES Piemonte, Torino.
- Camera di Commercio di Novara (2008), *Sistema di Monitoraggio Annuale delle Imprese e del Lavoro (SMAIL)*, <http://novara.skemadata.it>.
- Commissione Europea (2005), *Trans-European Transport Network. TEN-T Priority Axes and Projects 2005*, Ufficio delle pubblicazioni ufficiali delle Comunità Europee, Lussemburgo.
- Comune di Novara (2007), *Piano strategico di area vasta. Documento Strategico preliminare*, Novara.
- Corò G. e D'Agostino Z. (ed.) (2001), *Dal sistema dei trasporti all'organizzazione logistica: spazi di iniziativa strategica per le reti produttive dell'economia mantovana*, CCIAA Mantova, giugno 2001.
- Creazza A. (2006), Immobiliare logistico. I nuovi scenari, *Logistica*, n.10 novembre 2006, pp. 34-38.
- D'Agostino Z. e Iannone F. (2005), Studi logistici. Il caso Campania, *ItaliaMondo Logistica & Intermodalità*, ItalMondo Servizi ed Editoria, Roma, febbraio 2005.
- Dallari F. (2007), La porta logistica milanese. Fattore di congiunzione spaziale e temporale tra le porte, in *Milano globale e le sue porte*, Rapporto di ricerca a cura di Globus et Locus, Milano, maggio 2007, pp.14-63.
- Dallari F. e Alberti A. (2007), *Logistica. Il fattore di congiunzione spaziale e temporale tra le porte*, in *Dialoghi Internazionali 6*, Bruno Mondadori, Milano, pp. 26-29.
- Gervasoni A. (a cura di) (2006), *Infrastrutture e competitività*, Egea, Milano.
- Istituto Superiore di Formazione e Ricerca per i Trasporti (ISFORT) (2002), *Distribuzione, organizzazione e integrazione: le tappe salienti dell'evoluzione del pensiero strategico della logistica*, Rapporto di ricerca n. 28, Roma.

- Istituto Superiore di Formazione e Ricerca per i Trasporti (ISFORT) (2005), *Evoluzione del settore e nuovi fabbisogni professionali nel campo della logistica e del trasporto merci*, Rapporto di ricerca n. 728, Roma.
- Jones Long LaSalle (2008), *Il mercato della logistica nel 2007*, febbraio 2008, <http://www.joneslanglasalle.it/it-IT/research/researchabstract?artid=3252>.
- Ministero delle Infrastrutture (2007), *DPEF 2008-2013 – Allegato Infrastrutture*, Roma.
- Ministero delle Infrastrutture (2008), *Priorità infrastrutturali nelle regioni. Regione Piemonte*, Roma.
- Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (2001), *Piano Generale dei Trasporti e della Logistica*, Roma, gennaio 2001.
- Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (2005), *Programmazione strategica 2007-2013. Verso il disegno strategico nazionale. II° Rapporto*, Roma, ottobre 2005.
- Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (2006), *Piano per la Logistica*, Roma, gennaio 2006.
- Osservatorio Nazionale sul Trasporto Merci e la Logistica, *Accessibilità infrastrutturale dei Sistemi Locali del Lavoro*, febbraio 2008, <http://www.isfort.it/sito/osslog/index.asp>.
- Osservatorio Territoriale Infrastrutture Nord-Ovest (2008), *Rapporto 2007*, <http://www.otinordovest.it>.
- Ottimo E. e Vona R. (2001), *Sistemi di logistica integrata. Hub territoriali e logistica internazionale*, Egea, Milano.
- Provincia di Novara (2004), *Piano Territoriale Provinciale*, Novara.
- Provincia di Varese (2006), *Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale*, Varese.
- Regione Piemonte (2006), *Per un nuovo Piano Territoriale Regionale. Documento Programmatico*, Torino, gennaio 2006.
- Regione Piemonte (2007), *Piano Territoriale Regionale. Quadro di Riferimento Strutturale*, Torino, luglio 2007.
- Rete Ferroviaria Italiana (2005), *Nodo di Novara*, Novara, febbraio 2005.
- Rete Ferroviaria Italiana (2006), *Nodo di Novara. Nuova proposta progettuale per il Passante Merci*, Novara, settembre 2006.
- Tadini M. (2006), La regione logistica del Nord-Ovest: una prospettiva perseguibile?, *Ambiente Società Territorio – Rivista dell'Associazione Italiana Insegnanti di Geografia*, anno LI, nuova serie VI, n. 6 novembre/dicembre 2006, pp. 12-18.
- Unioncamere (2007), *Atlante della competitività delle Province*, dicembre 2007, <http://www.unioncamere.it/Atlante>.
- Uniontrasporti (2007), *Linee di sviluppo dell'intermodalità e dei centri logistici in Europa*, Retecamere Scrl, Roma.
- Vona R. (2001), Riflessioni sul concetto di distretto logistico, *Sinergie*, n. 56, Verona.



## **ABSTRACT**

Further to the recent changes in the production organisation, logistics has become more important and it is playing a leading role.

These changes underline the role of territories which offer a remarkable infrastructural outfit and logistics services according to the actual enterprises demand.

Considering the national and international role of territories with an infrastructural convergence and a competitive logistics system, this paper describes the railway and road junction of Novara, his actual and future shape and foreshadows the scenario of his developed logistics capacity.