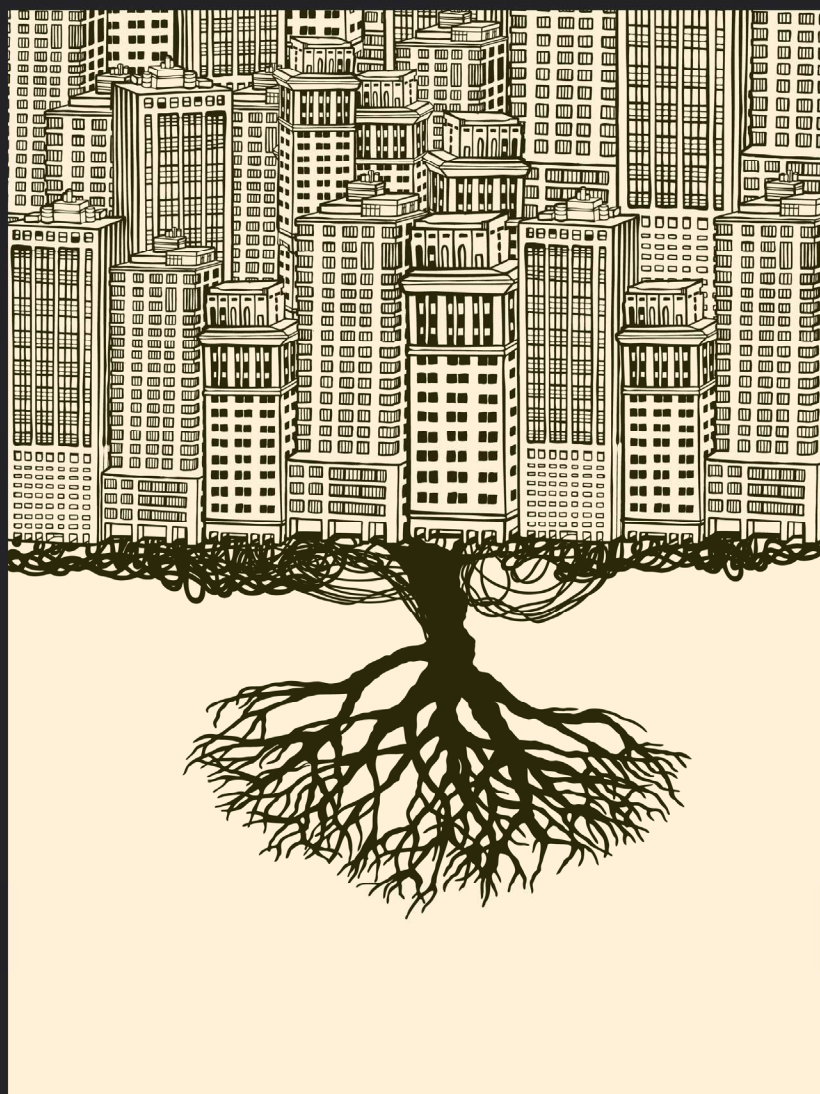


(S)radicamenti



MEMORIE GEOGRAFICHE
nuova serie / n. 15 / 2017



MEMORIE GEOGRAFICHE

Giornata di studio della Società di Studi Geografici
Torino, 16 dicembre 2016

(S)radicamenti

a cura di
Egidio Dansero, Maria Giuseppina Lucia,
Ugo Rossi e Alessia Toldo



(S)radicamenti è un volume delle Memorie Geografiche della Società di Studi Geografici

<http://www.societastudigeografici.it>

ISBN 978-88-908926-3-9

Numero monografico delle Memorie Geografiche della Società di Studi Geografici
(<http://www.societastudigeografici.it>)

Certificazione scientifica delle Opere

Le proposte dei contributi pubblicati in questo volume sono state oggetto di un processo di valutazione e di selezione a cura del Comitato scientifico e degli organizzatori delle sessioni della Giornata di studio della Società di Studi Geografici

Hanno contribuito alla realizzazione di questo volume:

Alba Angelucci, Nico Bazzoli, Raffaella Coletti, Egidio Dansero, Francesco Dini, Paolo Giaccaria, Viviana Langher, Mirella Loda, Maria Giuseppina Lucia, Maria Cristina Martinengo, Giacomo Pettenati, Anna Maria Pioletti, Matteo Puttilli, Francesco Quatraro, Chiara Rabbiosi, Luca Simone Rizzo, Ugo Rossi, Francesca Silvia Rota, Alessia Toldo, Sergio Zilli



Creative Commons Attribuzione – Condividi allo stesso modo 4.0 Internazionale

L'immagine di copertina è tratta da www.shutterstock.com

© 2017 Società di Studi Geografici

Via San Gallo, 10

50129 - Firenze

MARCELLO TADINI

LA LOGISTICA NEL NOVARESE: UN ESEMPIO DI RADICAMENTO TERRITORIALE

INTRODUZIONE. — L'obiettivo del contributo consiste nell'analizzare la vocazione logistica del territorio novarese e i processi di radicamento legati a questa attività.

Nel lavoro viene utilizzato un punto di vista che soltanto parzialmente rispecchia quelli attualmente usati per indagare sulla logistica: la prospettiva territoriale. Attraverso questa lente è possibile, infatti, cogliere non soltanto il legame tra logistica e processi produttivi aziendali, ma soprattutto i riverberi delle attività logistiche sul sistema della mobilità, sulle politiche di sviluppo delle infrastrutture e più in generale sulla progettazione per l'ottimizzazione degli spazi (Iannone, Aponte, 2006).

Dal punto di vista metodologico viene proposto un esame della configurazione attuale della logistica sul territorio, considerando le recenti dinamiche evolutive.

Le trasformazioni legate alla suddetta attività sono interpretate secondo le categorie concettuali del radicamento al fine di comprendere quali fattori di localizzazione abbiano contribuito a determinare l'odierna configurazione e quali siano i possibili scenari di sviluppo del settore in grado di favorire la valorizzazione del territorio novarese.

1. IL TERRITORIO NOVARESE E IL RELATIVO SISTEMA INFRASTRUTTURALE. — La vocazione logistica del Novarese, già oggi ben individuabile e potenzialmente in espansione, deriva in primo luogo dalle caratteristiche del sistema infrastrutturale che innerva l'area e dalla conseguente posizione strategica rispetto agli assi di comunicazione nazionali ed europei.

Per valutare le caratteristiche peculiari della rete infrastrutturale del Novarese è necessario innanzitutto considerare l'architettura portante su cui si basa il sistema della mobilità (visibile in Fig. 2).

Il reticolo autostradale che caratterizza l'area in esame si sviluppa in direzione est-ovest (autostrada A4 Torino-Milano, bretella di connessione A26/A4 e bretella di connessione A26/A8) e in direzione nord-sud (autostrada A26 Genova-Gravellona Toce) e da un sistema tangenziale attorno alla città di Novara (attualmente incompleto).

In maniera analoga il reticolo ferroviario è contraddistinto da tre direttrici fondamentali (linee a doppio binario elettrificate): la linea Alta Velocità Torino-Milano, la linea storica Torino-Milano e la linea Milano-Sempione (via Sesto Calende ed Arona).

La rete ferroviaria è formata inoltre da linee elettrificate che fanno parte della rete definita complementare da RFI e che sono la Alessandria-Mortara-Novara-Vignale, la Vignale-Arona, la Vignale-Borgomanero-Domodossola alle quali si affianca un sistema di linee ferroviarie secondarie (Novara-Biella, Santhià-Arona, Novara-Varallo) che garantiscono al traffico passeggeri le connessioni con i centri urbani principali.

È importante mettere in evidenza come l'attuale assetto infrastrutturale dell'area si sia formato per espansioni successive dipendenti da programmazioni settoriali di livello sovra-locale che hanno determinato l'attuale dotazione (Tadini, 2013b).

Il quadro complessivo mette in luce una configurazione territoriale in cui Novara svolge un ruolo di snodo tra due assi di trasporto internazionale: quello est-ovest transpadano e quello nord-sud Sempione-Genova.



2. IL TERRITORIO NOVARESE NELLA GEOGRAFIA DEI FLUSSI COMMERCIALI GLOBALI E NELLO SCENARIO TRASPORTISTICO EUROPEO. — Analizzare sinteticamente la geografia dei flussi commerciali globali che coinvolgono il Novarese consente di mettere in luce il ruolo che gioca oggi (e potrà giocare in futuro) questo territorio alle scale sovra-locali e di far emergere la sua vocazione logistica.

I flussi di merci provenienti dal *Far East* attraverso il canale di Suez e diretti verso il “cuore” del vecchio continente sottolineano la rilevanza dei valichi alpini svizzeri; i flussi di scambio che interessano questi ultimi mettono in luce il ruolo del Nord-Ovest italiano nella geografia mercantile europea e in particolare le potenzialità del territorio novarese in ragione della sua posizione strategica nell’ambito delle rotte europee e globali che oggi si stanno sviluppando maggiormente.

Considerando la distribuzione dei flussi di trasporto nell’Europa centro-meridionale, emerge con chiarezza l’importanza del territorio considerato in virtù della sua collocazione lungo la direttrice transpadana che incrocia a Novara l’asse Genova-Sempione-Rotterdam.

Il Novarese gode di una condizione peculiare determinata dalla nodalità infrastrutturale (all’incrocio tra due direttrici europee), dalla prossimità all’area metropolitana milanese nonché dalla vicinanza all’aeroporto internazionale di Malpensa.

La città di Novara in particolare svolge la funzione di un nodo ad alta connettività trasportistica caratterizzato da una configurazione che consente un transito veloce delle merci e in cui la rete dei trasporti e i relativi terminali rappresentano corridoi e porte di accesso per flussi commerciali di scala globale (Tadini, 2008).

Quanto detto evidenzia come le possibilità di sviluppo e la competitività del Novarese vadano inquadrati all’interno di una piattaforma di scala più estesa utilizzando un approccio trans-scalare. Pertanto appaiono rilevanti le rappresentazioni e le future trasformazioni del sistema trasportistico novarese delineate dagli scenari programmatici europeo e nazionale.

Il territorio novarese ha visto riconosciuta la sua rilevanza strategica nello scacchiere europeo attraverso la definizione della rete europea di trasporto (TEN-T) per il potenziamento della quale sono stati individuati 30 progetti prioritari (approvati nel 2003).

Nell’elenco di tali progetti è stata inclusa la direttrice transpadana (il Corridoio V Lisbona-Kiev), il collegamento Genova-Rotterdam (Corridoio XXIV o “Corridoio dei due mari”) e il suo naturale prolungamento a sud attraverso le “Autostrade del Mare”.

Per il Novarese è stato prefigurato uno scenario caratterizzato dall’attivazione di due corridoi intermodali suddetti e imperniato sulla valorizzazione del sistema portuale ligure, sul potenziamento della direttrice ferroviaria del Sempione nonché sul rafforzamento del nodo infrastrutturale cittadino, importante crocevia dei suddetti corridoi europei (Tadini, 2013a).

La realizzazione dello scenario delineato trova conferma nella recente scelta europea (2010) di istituire i cosiddetti “corridoi ferroviari internazionali per il trasporto merci” finalizzati a incentivare il trasporto su ferro, migliorando la gestione e l’interoperabilità lungo gli assi ferroviari Anversa/Rotterdam-Milano-Genova e Almeria-Lione-Torino-Trieste-Budapest-confine ucraino.

Gli obiettivi perseguiti sono quelli di assegnare una priorità sufficiente al traffico delle merci, di istituire collegamenti efficaci e adeguati con le altre modalità di trasporto e di stabilire condizioni favorevoli allo sviluppo della concorrenza tra gli operatori del settore in modo da attirare ulteriori clienti verso questa modalità “ecologica”, favorendo l’utilizzo della ferrovia per il trasporto delle merci su distanze superiori ai trecento chilometri (Tadini, 2013b).

A prova del rafforzamento della volontà di portare a compimento l’integrazione europea dei trasporti e di aumentare il ricorso all’intermodalità come elemento essenziale della nuova organizzazione logistica, nel mese di ottobre del 2013, nell’ambito della revisione delle reti trans-europee di trasporto, la Commissione Europea ha riconfermato i corridoi intermodali V e XXIV (rinominati rispettivamente Mediterraneo e Reno-Alpi) e li ha inseriti nell’elenco dei dieci progetti prioritari per la creazione della nuova “rete centrale” TEN-T da completare entro il 2030.

Con questa scelta l'Unione Europea ha deciso di adottare una nuova strategia di sistema che prevede la definizione di una "rete centrale" (*core network*) e di una "rete complementare" (*comprehensive network*). Il concetto di rete centrale richiede l'individuazione di tutte le strutture strategiche primarie (porti, aeroporti, terminali, interporti), cioè dei punti di concentrazione e di smistamento del traffico, la cui connessione attraverso i corridoi plurimodali costituirà l'ossatura della nuova organizzazione del trasporto merci.

Per il territorio in esame ciò ha significato la conferma degli assi di attraversamento est-ovest e nord-sud nonché il riconoscimento della nodalità novarese come centrale (Fig. 1).

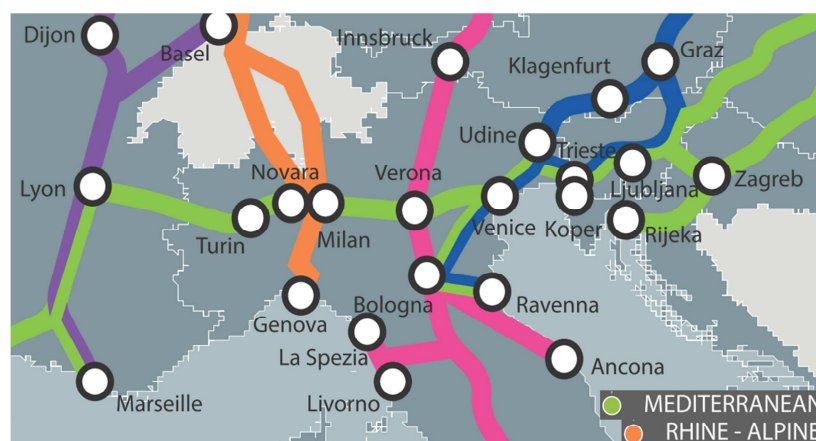


Fig. 1 – I corridoi della rete centrale europea che interessano il Novarese.

Fonte: elaborazione da TENTec – European Commission.

3. IL RADICAMENTO DELLA LOGISTICA NEL NOVARESE. — In virtù della posizione geografica strategica, della collocazione rispetto al mercato del Nord-Ovest e della dotazione del sistema infrastrutturale, il territorio novarese è oggi caratterizzato da importanti nodi logistici e intermodali che si avvalgono dell'accessibilità e della connettività offerte dalla rete stradale e ferroviaria esistente.

Per valutare il radicamento dell'attività logistica nel Novarese, si è ritenuto prioritario comporre il quadro conoscitivo attraverso un censimento dei principali siti, cioè di quelle aree in cui siano presenti uno o più nodi logistici che si ritengono di primaria rilevanza per la loro localizzazione territoriale, per il loro ruolo funzionale nel sistema economico di riferimento, per le integrazioni/relazioni in grado di sviluppare lungo i Corridoi europei Mediterraneo e Reno-Alpi.

Sono state prese in considerazione le localizzazioni a prevalente vocazione logistica (formate da singoli insediamenti/nodi o da più insediamenti/nodi agglomerati) la cui superficie complessiva fosse uguale o superiore a 15.000 mq. Il sito può coincidere con un singolo nodo oppure essere formato da più nodi che condividono la localizzazione (Tadini, Violi, 2013a).

L'analisi della posizione dei siti logistici presenti sul territorio (che occupano una superficie complessiva pari a circa 4 milioni di metri quadrati) evidenzia una maggior densità di insediamenti nell'ambito urbano novarese, nella zona dell'Ovest Ticino, lungo l'asse autostradale della A4 Torino-Milano nonché lungo gli assi di comunicazione stradale nord-sud tra Novara e Borgomanero e tra il capoluogo e Arona (Fig. 2).

La vocazione logistica del territorio ha trovato espressione nei decenni passati nella realizzazione di diversi insediamenti all'interno del contesto urbano novarese (quartiere industriale di S. Agabio e nella zona di Agognate) che hanno contribuito al progressivo radicamento del settore in affiancamento alla più tradizionale specializzazione industriale.

Negli ultimi anni si è assistito ad una particolare tendenza relativa all'occupazione e all'utilizzo dei siti logistici dell'area: abbandono delle strutture di più vecchia concezione (con presenza di siti non più

utilizzati per il trasferimento delle attività) a favore di insediamenti moderni e meglio attrezzati (Tadini, Violi, 2013a).

La realizzazione di questi ultimi testimonia l'evoluzione delle esigenze settoriali e l'ulteriore radicamento della logistica sul territorio novarese ma nel contempo evidenzia i relativi aspetti problematici legati ai siti abbandonati.

La distribuzione delle attività logistiche evidenzia inoltre una tendenza alla frammentazione che si è creata in tempi recenti con la realizzazione di nuove strutture (a Biandrate, San Pietro Mosezzo, Caltignaga, Cameri e Romentino) localizzate in aree limitrofe al polo urbano novarese, attestate in prossimità della rete viaria principale e prive di connessione con le infrastrutture ferroviarie. I recenti insediamenti, frutto soprattutto di operazioni immobiliari, si avvalgono unicamente della connettività stradale e sfruttano la vicinanza della rete autostradale per il transito verso l'area milanese e lombarda (*ibidem*).

I siti novaresi, alla luce di un sistema di relazioni con la vicina metropoli meneghina, possono essere considerati parte integrante della cosiddetta "regione logistica milanese" (Dallari, Curi, 2008; 2009) di cui formano la componente occidentale insieme alle strutture localizzate in territorio lombardo ma vicine al confine piemontese (Fig. 2).

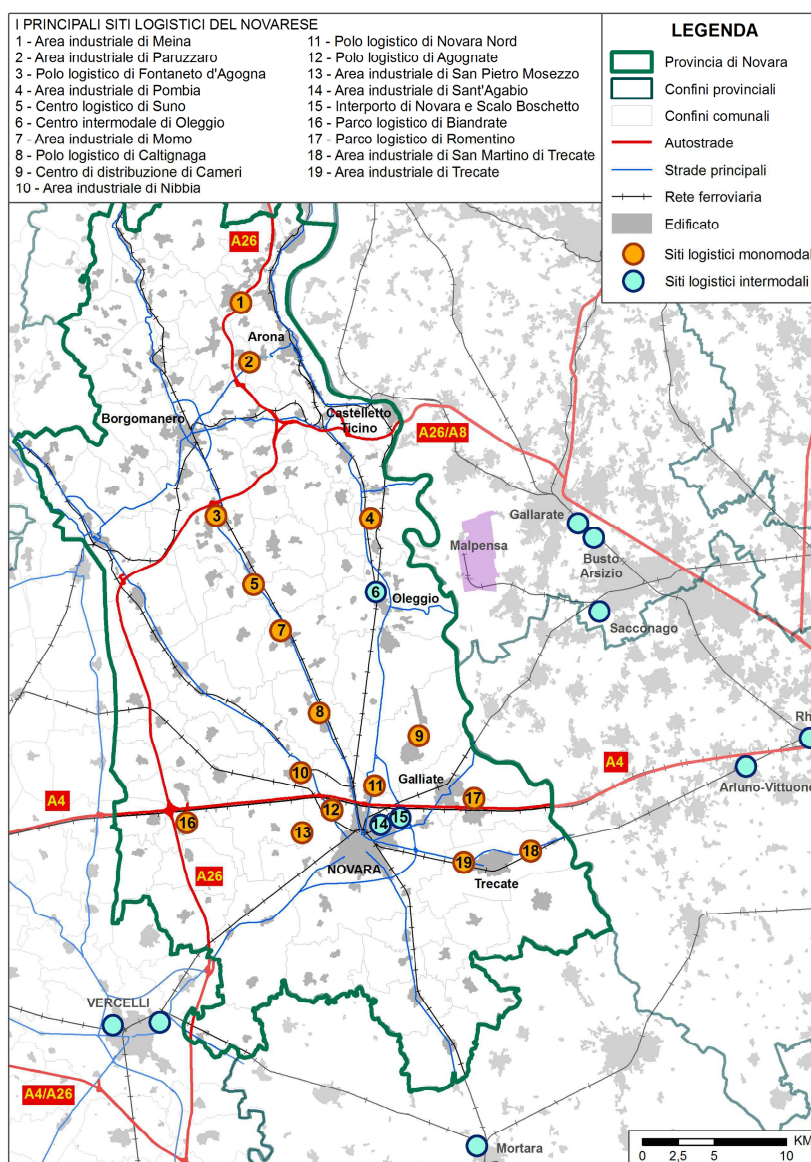


Fig. 2 – Le localizzazioni dei principali siti logistici del Novarese.

Fonte: elaborazione da fonti varie.

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, attratte principalmente dalla buona accessibilità associata a valori fondiari e immobiliari più bassi rispetto alle direttrici lombardo-occidentali dell'espansione metropolitana (Tadini, 2008).

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

La posizione dell'area urbana novarese, localizzata lungo il corridoio che unisce i porti del Nord Europa con quelli del Mediterraneo e prossima al confine occidentale lombardo, garantisce ovvie condizioni favorevoli allo sviluppo di attività logistiche e, in particolare, di funzioni di smistamento nell'area metropolitana milanese tramite il trasporto stradale di container e casse mobili in arrivo dai porti del nord attraverso la ferrovia.

In questa configurazione della logistica basata sull'intermodalità, gioca un ruolo determinante l'Interporto di Novara (CIM).

L'interporto (Centro Interportuale Merci) si estende attualmente su una superficie di 640.000 mq e comprende un terminale intermodale (170.000 mq, formato da un fascio di 7 binari di 600 m di lunghezza dove operano gru mobili), tre magazzini, uffici e anche un centro di manutenzione per rimorchi, container e cisterne.

Il recente sviluppo della struttura è stato caratterizzato dalla realizzazione di magazzini (per oltre 200.000 mq di superficie complessiva e 66.000 mq coperti) che ospitano più di trenta operatori del settore.

La struttura è raccordata sia alla ferrovia, tramite le linee Torino-Milano e Sempione-Genova (oltre all'interconnessione con la linea AV/AC), sia alla viabilità stradale, attraverso il sistema tangenziale di Novara e il collegamento diretto con l'autostrada A4 e indiretto con la A26.

L'interporto gestisce attualmente circa 160 treni a settimana con destinazione/provenienza Europa centro-occidentale (Olanda, Belgio, Francia, Germania) nonché Italia orientale e centrale.

In particolare le origini/destinazioni dei treni intermodali sono Rotterdam, Colonia, Noisy, Genk, Charleroy, Valenton, Zeebrugge, Ludwigshafen, Worms, Rostock, Trieste, Pescara, Frosinone. Si aggiungono Terni e Ugine, considerando le movimentazioni con treni convenzionali.

Il traffico complessivo movimentato nel 2016, compreso quello di CIM nello scalo Boschetto, ammonta a 178.000 UTI (25).

Lo scalo ferroviario Boschetto è attiguo all'interporto e collegato ad esso attraverso un accesso dedicato, il ponte sul torrente Terdoppio (recentemente ampliato). Nello scalo sono stati effettuati lavori di ammodernamento e di rifunzionalizzazione delle strutture esistenti; inoltre nel 2013 è stato siglato un accordo con le Ferrovie dello Stato per la cessione a CIM di un'area (approssimativamente la metà meridionale dello scalo) di 205.000 mq, in cui è stato realizzato un nuovo terminal, vengono svolte operazioni di presa e consegna per i convogli serviti dall'interporto, sono ospitati altri operatori del settore e in cui vengono offerti servizi aggiuntivi come la manutenzione dei convogli, attraverso il recupero delle officine già esistenti nell'area.

Va evidenziato altresì come sempre all'interno del suddetto scalo (nella porzione nord-orientale) sia operativa la cosiddetta Autostrada Viaggiante, cioè un servizio intermodale di trasporto combinato (accompagnato) delle merci in cui gli autoarticolati vengono caricati sul treno presso speciali terminal e i conducenti viaggiano al seguito, in una carrozza dedicata. Dal 2001 è attiva la gestione del servizio tra Friburgo in Brisgovia (Germania) e Novara che costituisce un'alternativa per l'attraversamento delle Alpi svizzere.

(25) Unità di trasporto intermodale (UTI): sono le unità di carico utilizzate per il trasporto intermodale. Si fa riferimento in particolare a container, cassa mobile e semirimorchio/veicolo stradale per il trasporto di merci.

4. CONCLUSIONI. — La concretizzazione della vocazione territoriale e il conseguente radicamento della logistica nel Novarese derivano in primo luogo dalla posizione strategica dell'area, collocata all'intersezione di due corridoi europei e in un ambito di cerniera tra Piemonte e Lombardia.

La vicinanza al principale mercato di sbocco italiano per le merci, vale a dire la Lombardia e l'area metropolitana milanese in particolare, costituisce un punto di forza che connota l'attività logistica del territorio novarese.

Da molti anni quest'ultimo si è rivelato interessante per ospitare le espansioni progressive delle industrie milanesi e ciò vale anche per il settore logistico. La carenza di aree libere e l'eccessivo costo dei terreni prossimi alla metropoli hanno reso conveniente per le imprese localizzare all'interno della provincia di Novara nodi logistici e magazzini, anche in considerazione dell'eccellente dotazione infrastrutturale (Tadini, Violi, 2013a).

La combinazione dei fattori sopra descritti (vicinanza all'area milanese, sistema infrastrutturale di supporto) unitamente al posizionamento lungo due fondamentali direttrici europee ha permesso all'area di ospitare funzioni logistiche che consentono in particolare il raccordo tra i porti del Nord Europa e il Nord Italia.

Pertanto appare evidente il radicamento dell'attività logistica nel Novarese considerando la sua dotazione in termini di nodi e funzioni ospitate: sono infatti presenti strutture intermodali che fungono da "porta d'accesso" verso altri terminal e grandi aree per il magazzinaggio e la distribuzione a breve e lunga distanza.

Le previsioni sui flussi ferroviari di merci provenienti da nord (in aumento dai trafori svizzeri, dal Sempione ma soprattutto dal Gottardo con l'entrata in esercizio del nuovo tunnel di base a dicembre del 2016) evidenziano la necessità di un incremento delle aree attualmente utilizzate per la ricezione e lo smistamento delle merci nel novarese (interporto in primo luogo).

Per lo sviluppo della logistica novarese risultano determinanti i livelli di interconnessione infrastrutturale, il sistema delle relazioni di prossimità, l'offerta di servizi e le funzioni che può svolgere nell'assetto complessivo del Nord-ovest italiano, considerando il ruolo peculiare che gioca Novara in quanto nodo di connessione intermodale per il traffico merci.

Il rafforzamento del radicamento della logistica del Novarese (e il suo maggiore orientamento verso l'intermodalità e le attività ad alto valore aggiunto) necessita in primo luogo delle trasformazioni previste dalla progettualità infrastrutturale: in particolare il completamento dell'anello tangenziale di Novara, il nuovo accesso da nord allo scalo Boschetto e la realizzazione dell'asse ferroviario merci Vignale-Novara Boschetto.

È tuttavia necessaria anche 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 (Tadini, 2008).

Seguendo questa direzione strategica diventa possibile potenziare e rendere maggiormente visibili e fruibili le attività logistiche dell'interporto basate sul trasferimento intermodale delle merci lungo le direttrici transnazionali e incrementare l'operatività di quelle 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 la connessione con l'interporto (Tadini, Violi, 2013b).

Inoltre, con queste condizioni, la tendenza attuale all'inserimento in CIM di servizi dedicati allo stoccaggio delle merci potrebbe proseguire, affiancata da una maggiore presenza di servizi ad alto valore aggiunto.

A questo proposito, va sottolineato come l'attuale progettualità riguardante l'interporto preveda nel breve periodo uno sviluppo dell'immobiliare (per una superficie coperta pari a 11.500 mq) desti-

nato a garantire nuovi spazi per gli operatori del settore già insediati e ad ospitarne di nuovi (CIM, 2016).

Alla luce di quanto affermato è possibile evidenziare come sul territorio novarese si sia registrato negli ultimi anni un progressivo rafforzamento del radicamento dell'attività logistica e si preveda in futuro un ulteriore incremento dello stesso basato su un percorso di sviluppo che segue due tendenze complementari: da un lato il potenziamento delle funzioni intermodali e dei relativi servizi e dall'altro la concentrazione e l'incremento delle attività logistiche a valore aggiunto presso l'interporto.

Ciò è stato possibile attraverso la scelta pubblica di evitare la localizzazione di semplici funzioni a servizio della regione logistica milanese a favore invece di attività logistiche ad alto valore aggiunto che consentano un concreto radicamento locale anche attraverso le significative ricadute occupazionali generate sul territorio.

BIBLIOGRAFIA

- CIM INTERPORTO DI NOVARA, *Piano industriale CIM SPA, Linee guida per un aggiornamento*, Novara, dicembre 2016.
- CREAZZA A., CURI S., DALLARI F., *Il sistema logistico in Lombardia: infrastrutture e accessibilità*, LIUC Papers, 2012, n. 252.
- DALLARI F., CURI S., *Quadro competitivo del sistema logistico in Lombardia*, LIUC Papers, 2008, n. 223.
- IDD., "I flussi logistici della regione logistica milanese", *Impresa&Stato*, 87, 2009, pp. 95-110.
- EUROPEAN COMMISSION, *New EU Transport Infrastructure Policy. Background*, Memo/13/897, Brussels, ottobre 2013.
- IANNONE F., APONTE D., "La pianificazione e la promozione di un sistema logistico territoriale: linee guida ed esperienze nazionali ed europee", in *Atti della XXVII Conferenza scientifica annuale AISRE*, Pisa, 12-14 ottobre 2006.
- TADINI M., "L'offerta logistica del territorio novarese: scenario attuale e prospettive future", *Annali di Ricerche e Studi di Geografia*, 64, 2008, n. 1-2, pp. 16-32.
- ID., "Il sistema infrastrutturale e l'offerta logistica del Piemonte orientale", in TADINI M., VIOLI C., *Logistica, intermodalità e territorio. Scenari e prospettive di sviluppo del Piemonte orientale*, Milano, Franco Angeli, 2013a, pp. 151-219.
- ID., "La lettura geografica: il Novarese nell'attuale dinamica dei flussi commerciali e dei sistemi trasportistici", in AA.VV., *La vocazione logistica del novarese. Radicamento territoriale e prospettive di sviluppo*, Milano, Franco Angeli, 2013b, pp. 29-50.
- TADINI M., VIOLI C., "L'attuale offerta logistica del Novarese e le relative prospettive di sviluppo", in AA.VV., *La vocazione logistica del novarese. Radicamento territoriale e prospettive di sviluppo*, Milano, Franco Angeli, 2013a, pp. 51-85.
- IDD., "Il futuro della logistica novarese", in AA.VV., *La vocazione logistica del novarese. Radicamento territoriale e prospettive di sviluppo*, Milano, Franco Angeli, 2013b, pp. 117-119.

Università del Piemonte Orientale; marcello.tadini@uniupo.it

RIASSUNTO: Le recenti trasformazioni del Novarese legate all'attività logistica sono interpretate secondo le categorie concettuali del radicamento. Ciò al fine di comprendere quali fattori di localizzazione abbiano contribuito a determinare l'attuale configurazione del territorio e quali siano le traiettorie evolutive in grado di favorire la valorizzazione dello stesso.

SUMMARY: Recent logistics transformations in Novara area are interpreted according to the concept of "roots". This evaluation underlines the localization factors that have determined the current territory pattern and permits to understand the development direction that could characterize Novara area in the future.

Parole chiave: logistica, radicamento territoriale, Novarese, regione logistica milanese

Keywords: logistics, local roots, Novara area, Milanese logistics region