

SaronnoNews

Logistica lombarda, la sfida europea si gioca oltre le infrastrutture

Michele Mancino · Tuesday, May 19th, 2026

In occasione di **Transpotec Logitec** che si è svolto a Rho Fiera, **ALSEA** (Associazione Lombarda Spedizionieri e Autotrasportatori) ha portato al centro del dibattito il tema della **competitività logistica italiana** con il convegno “**La logistica come leva strategica per lo sviluppo**”.

Cuore dell’iniziativa è lo studio “L’attrattività della Regione Logistica Milanese in confronto con l’Europa”, realizzato dal centro **i-LOG** della **Liuc Università Cattaneo** con il supporto di **Camera di commercio Milano Monza Brianza Lodi** e **ALSEA**.

La ricerca confronta la **Regione Logistica Milanese (RLM)** con i principali cluster europei, tra cui **Renania-Westfalia, Île-de-France** e **Catalogna**, misurandone efficienza, competitività, accessibilità, sostenibilità e innovazione. Ne emerge il ritratto di un **sistema forte sul piano industriale e infrastrutturale**, ma chiamato oggi a una sfida diversa, ovvero **diventare più veloce nelle decisioni**, più **innovativo** e più attrattivo per gli investimenti internazionali.

Dottor Curi, dal vostro studio emerge una domanda centrale: dove dovrebbero insediarsi le aziende internazionali che vogliono investire in Europa?

«Tradizionalmente le grandi multinazionali scelgono l’asse Olanda-Belgio. Rotterdam e Anversa sono ancora i grandi gateway logistici europei e questo pesa molto nelle strategie di localizzazione. Però la Lombardia è assolutamente appetibile: ha costi mediamente inferiori rispetto a Germania e Francia, sia per i magazzini sia per il lavoro e la gestione operativa. Questo rende la Regione Logistica Milanese molto competitiva».

E Malpensa che ruolo può avere in questo scenario?

«Malpensa è già oggi il principale hub cargo italiano. La sua forza è nella capacità di connessione internazionale e nella Cargo City. Ma può crescere ancora, soprattutto se si rafforza l’integrazione con l’intermodalità ferroviaria e con i corridoi europei TEN-T. Il punto è che gli operatori globali guardano all’efficienza complessiva del sistema, non solo all’aeroporto».

Nel confronto con i grandi cluster europei, quali sono oggi i limiti strutturali della RLM (Regione Logistica Milanese)?

«Noi italiani tendiamo sempre a dire che mancano infrastrutture. In parte è vero, ma il problema non è solo quello. Se confrontiamo la Lombardia con la Renania-Westfalia sui chilometri di autostrade o ferrovie sembriamo meno dotati, ma bisogna considerare anche la geografia: la parte realmente utilizzabile della Lombardia è una fascia molto concentrata tra Milano, Bergamo, Brescia e la pianura. In quell’area la densità infrastrutturale è tutt’altro che scarsa».

Quindi il vero problema non è infrastrutturale?

«Il vero tema è l'infrastruttura immateriale: burocrazia, tempi autorizzativi, incertezza normativa. Sono questi gli aspetti che un investitore internazionale guarda con maggiore attenzione. In Lombardia abbiamo autostrade, aeroporti, terminal ferroviari, collegamenti portuali. Però se per costruire un magazzino servono anni di autorizzazioni, il rischio è che gli investimenti vadano altrove».

Nel vostro modello ReLAI, il Regional Logistics Attractiveness Index , quali indicatori pesano di più?

«Efficienza, competitività e accessibilità. Sono i tre pilastri principali. E sull'efficienza, cioè sui costi logistici, la Lombardia è messa bene. La competitività dipende invece dalla capacità del sistema di attrarre imprese e garantire servizi affidabili».

Il trasporto su gomma continua però a dominare. È un rischio competitivo?

«Non necessariamente. In Italia la gomma resta la modalità più efficiente sulle distanze medio-brevi. La struttura industriale del Nord Italia è molto concentrata: Milano, Bologna, Verona sono relativamente vicine. Su percorrenze di 200-300 chilometri il camion resta più efficace del treno. L'intermodale invece funziona molto bene sulle relazioni internazionali verso il Nord Europa».

Quali investimenti servono allora nei prossimi dieci anni?

«Più che nuove autostrade serve innovazione tecnologica. Le reti di base esistono già. Oggi bisogna investire in digitalizzazione, automazione, intelligenza artificiale applicata alla logistica, formazione delle competenze. Su questo siamo ancora lenti, anche perché il nostro sistema produttivo è composto soprattutto da piccole e medie imprese».

La legge regionale sugli insediamenti logistici può aiutare?

«Sì, perché introduce un principio importante: evitare nuovo consumo di suolo e favorire il riuso delle aree dismesse. In Lombardia esistono enormi spazi industriali inutilizzati che possono essere rigenerati. È una logica più sostenibile rispetto alla continua espansione dei poli logistici».

Nel settore crescono sempre di più i grandi player internazionali. È un'opportunità o un rischio per le imprese italiane?

«Entrambe le cose. I grandi operatori globali portano investimenti e organizzazione, ma il rischio è che le aziende italiane restino troppo piccole per competere. Noi abbiamo ottime imprese logistiche, molto capaci, ma raramente riescono a fare il salto dimensionale necessario per diventare multinazionali. A un certo punto servono capitali enormi e spesso le aziende finiscono per essere acquisite».

Quindi la logistica italiana rischia di perdere autonomia?

«Più che altro rischia di restare frammentata. Però non bisogna dimenticare che il sistema italiano continua a essere straordinariamente competitivo. Siamo tra i maggiori esportatori mondiali pur essendo un Paese di piccole imprese. Significa che produciamo beni che il mondo vuole comprare. La logistica deve diventare il fattore che accompagna questa forza industriale, non il suo collo di bottiglia».

This entry was posted on Tuesday, May 19th, 2026 at 11:42 am and is filed under [Brianza](#). You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. You can skip to the end and leave a response. Pinging is currently not allowed.

