

## Primo piano

### L'INCHIESTA

# La logistica a rischio punta su Vado e Tav

Aziende importanti come Lannutti, Bcube, Trasgo. Tre interporti, un terminal in costruzione, una posizione al crocevia di due corridoi fondamentali. Eppure il Piemonte può finire nell'angolo. Battuto dal quadrante Milano-Piacenza-Verona-Pavia

**L'**altra Tav che rischia di uscire dai «binari» del traffico merci è la logistica del Nord Ovest. Un comparto che oggi in Piemonte genera 6,7 miliardi di euro di giro d'affari, conta 1.795 mila imprese, ha 10mila addetti, dispone di tre interporti (Torino, Rivalta e Novara) e un terminal in costruzione (Mondovì). E ha tanti campioncini nazionali come Lannutti (Cuneo), Bcube (Casale Monferrato), Trasgo (Novara), Mole Logistica (Torino) e Ambrogio Trasporti che cercano di fare business mettendo in collegamento i porti del Mar Ligure con il mercato domestico e quelli al di là delle Alpi.

Eppure in Italia, nel biennio 2018-2019, i grandi fondi immobiliari hanno messo a sviluppo 2 milioni di metri quadri di investimenti a uso logistico: quasi tutti ben lontani dalle mappe del Nord

Ovest. Un milione di metri quadrati sono in cantiere in Veneto, 900mila in Emilia-Romagna e in Lombardia. Secondo le stime raccolte da Scenari Immobiliari, ad attirare i progetti industriali futuri è il Quadrante Logistico Piacenza-Pavia-Milano-Verona, lambendo il Piemonte solamente grazie alla presenza di Novara. «Si capisce: queste aree industriali sono diventate in pochi anni i grandi hub logistici italiani, ben collegati con le direttrici europee e in un'ottica che abbraccia la logistica integrata e intermodale, treno e gomma», osserva Fabrizio Dallari, direttore del Centro sulla supply chain e logistica della Liuc Business School.

Per capire perché quei magazzini sono così decisivi per lo sviluppo dei rispettivi territori bisogna guardare in alto, alle insegne che sovrastano i capannoni: Nike raddoppia gli spazi a Piacenza, Zalando amplia il suo hub a Stradella (Pavia) e apre un nuovo centro a Verona, dove in ballo c'è anche Ikea. E poi ancora Geodis, Gls, Xpo, Leroy Merlin. I big dell'e-commerce e i «padroni» del nastro trasportatore globale operano insieme, fino a intrecciarsi. «Le multinazionali si insediano dove la logistica funziona», continua Dallari, «sarà pure vero che la Torino Lione non basterà per rimettere al centro dei grandi flussi il Nord Ovest, ma senza infrastrutture del genere è probabile che

il Piemonte rimarrà fuori gioco, soprattutto le aree di Torino e Cuneo».

Il Nord Est viaggia forte in fatto di logistica e trasporti. Il sorpasso sul Nord Ovest è stato certificato dall'ufficio studi Cgia di Mestre: 240 mila tir transitano ogni giorno nel triangolo industriale Milano-Padova-Bologna, contro i 148 mila di Torino-Milano-Genova. Il quadrante della logistica si è spostato dall'altro lato dell'Italia. «Piacenza di per sé è il baricentro del nostro Paese ma non è in concorrenza con noi», sostiene Cristoforo Canavese, vicepresidente di Cim, l'interporto di Novara.

«Noi possiamo diventare l'hub più forte d'Italia perché con Rivalta possiamo raccogliere le merci dai porti liguri e poi sfruttare la direttrice del Gotardo verso il Nord Europa».

In attesa che la Torino-Lione possa garantire una porta anche verso Ovest, tutti gli occhi degli operatori sono puntati verso il Mar Ligure. Tra 18 mesi sarà pronta la mega piattaforma al terminal di Vado (Savona), dove potranno attraccare le grandi navi container. James Pingani, amministratore delegato di Rivalta Terminal Europa, vede solo opportunità di sviluppo. A patto che la politica identifichi le infrastrutture come volano per l'industria. «Piemonte e Liguria si trovano all'ingresso del più grande mercato d'Europa quanto a densità di popolazione, che è la Pianura Padana», dice il manager, «l'unico svantaggio è dettato dalle Alpi. Per creare valore aggiunto si devono realiz-

zare sistemi logistici che manipolino e gestiscano la merce. E per intercettare le merci servono infrastrutture come la Tav, il Terzo Valico per i porti dell'Alto Tirreno e infine la Gronda di Genova». Rivalta e Novara godono di una posizione privilegiata, potendo operare sulla direttrice Nord-Sud, dai porti liguri fino al Nord Europa. Chi invece rischia di rimanere tagliato fuori dai giochi è l'interporto Sito di Torino Orbassano. «Ma c'è l'idea di partire con un nuovo treno per Genova e poi lavorare anche in direzione di Vado», spiega Ezio D'Alicandro Pompilio, ad del sito logistico torinese che carica circa 700-800 treni merci l'anno, «però, certo, senza uno sbocco verso la Francia sarà

# 6,7

#### Miliardi

È il giro d'affari della logistica in Piemonte che conta 1.795 imprese (fonte: Polimi) e vanta 10mila addetti



veramente dura per noi. Ormai il nostro mestiere si regge su un elemento: il tempo di resa. Noi abbiamo impegni per portare merci ad Anversa in 24 ore. Questo lavoro oggi devo farlo con i tir organizzando soluzioni complesse tipo la staffetta tra autisti. Ne faccio due alla settimana, con la Tav ne potrei fare quattro: quanto vale questo in termini di costi- benefici?».

Si dice che dalle parti di Torrazza, dove Amazon sta costruendo il suo magazzino per la logistica dell'ultimo miglio, ci siano diversi investimenti in «ghiacciaia». In attesa di capire se la Torino-Lione si farà. Anche Rfi, che nel primo trimestre 2019 darà corpo all'accordo di programma sugli investimenti, è sul chi va là. In ballo ci sono risorse per l'adeguamento delle linee di accesso alla nuova linea ferroviaria Torino-Lione, ma anche l'allungamento delle banchine ad Orbassano per ospitare treni lunghi fino a 750 metri e capienti fino a 2.000 tonnellate.

**Christian Benna**

cbenna@rcs.it

**Andrea Rinaldi**

arinaldi@rcs.it

© RIPRODUZIONE RISERVATA

