

L'analisi

Crollato il traffico pesante su Torino

Tir scesi a doppia cifra in 10 anni. **Pompilio**: «I camion tornano vuoti»

CHRISTIAN BENNA - Il traffico pesante gira alla larga da Torino. Negli ultimi dieci anni, stando a dati Aiscat, il transito di Tir è crollato a doppia cifra. Tra il 2007 e il 2017 il traforo del Frejus, che collega Francia e Italia, ha perso il 19,2% dei camion che lo attraversano. Flessione marcata anche per le strade della pianura Padana: sulla Torino-Piacenza il traffico è sceso del 15%. Male anche il collegamento con Savona, che arretra del 7%. Tiene solo la Torino-Milano, in leggera flessione dello 0,1%. Dati che sembrano dar ragione agli studi della Cgia di Mestre secondo cui la geometria dei trasporti, e quindi degli affari, si orienta verso il triangolo industriale del Triveneto.

A Nordest le merci viaggiano spedite, a ritmi pre-crisi: 240 mila camion al giorno. A Nordovest si arriva a male pena a 148 mila tir. Una buona notizia per la qualità dell'aria ma un pessimo segnale per chi analizza i percorsi della logistica come una cartina tornasole della dinamicità dell'economia. Perché in questa mappa Torino rischia di essere messa all'angolo. Lo ammette **Enzo Pompilio D'Alcandro**, imprenditore torinese che può permettersi una doppia visuale sul tema del trasporto: è amministratore delegato di Mole Logistica, e ad di Sito Logistica ferroviaria.

«Se analizziamo i traffici delle merci riscontriamo una profonda asimmetria tra ingressi e uscite». Ci sono tir che viaggiano fino a **Francoforte** e Amsterdam, scaricano la merce di qualità che poi salirà a bordo di aero cargo verso Asia e Nord America.

«Ma quei camion tornano spesso vuoti in Piemonte. Come se il territorio, all'improvviso, fosse diventato un binario morto. A questa logica dobbiamo reagire realizzando infrastrutture in grado di aprirci uno sbocco verso la Francia e verso i porti della Liguria». Il braccio di ferro, tutto politico, tra rotaia «lenta o veloce», e gomma, per chi fa impresa non esiste. La parola d'ordine è «intermodalità»: la capacità per un territorio di utilizzare più modelli e piattaforme di trasporto. Al centro: la logistica, in grado di processare, valorizzando, le merci. «Oggi il Brennero ha più traffico perché tante imprese hanno delocalizzato nell'Est Europa. Ma quando verrà completato il tunnel Monte Ceneri del Gottardo ci sarà

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promopress 2013-2017



un' alternativa, soprattutto per il trasporto su rotaia, che collegherà il nord Europa con Novara e con Genova. Senza uno sbocco verso la Francia, Torino rimane tagliata fuori, completamente isolata». La pensa in modo diametralmente opposto Paolo Perulli, docente di sociologia economica e direttore del Master in sviluppo locale dell' Università del Piemonte Orientale, secondo cui: «Le infrastrutture devono rispondere a esigenze del territorio e non il contrario». Che poi avverte: «Nel Nordest si sono imposti corridoi fertili di impresa grazie alla forza dei distretti industriali che poi determinano lo sviluppo delle infrastrutture. In Piemonte è successo il contrario. Pensiamo all' alta velocità Torino Milano, in mezzo alla linea non c' è più nulla, la piccola impresa è scomparsa».