

**Imprese & logistica.** Ricerca Liuc: la Lombardia vale il 26% del mercato dei servizi logistici italiani e occupa il 29% degli addetti

# Milano hub nazionale per le merci

La sfida: più collegamenti con porti liguri e valichi alpini per competere in Europa



**Marco Morino**  
MILANO

La regione logistica milanese, un'area di addensamento logistico che va da Novara a Brescia includendo a sud Piacenza e a nord la provincia di Como fino al confine con la Svizzera, si conferma il principale polo di attrazione di merci da/per l'Italia. La regione logistica milanese, nella quale sorgono 14 terminal intermodali e la cargo city di Malpensa, il maggiore scalo merci del Paese, rappresenta il più importante snodo italiano con i mercati mondiali, connettendo il Nord Italia con il resto del mondo. Nell'area sono insediate 1.500 imprese di servizi logistici e oltre 15 mila società di autotrasporto, che realizzano un giro d'affari di 20 miliardi di euro. La Lombardia, da sola, vale il 26% del mercato dei servizi

logistici nazionali, conta il 22% delle imprese e occupa il 29% degli addetti del settore. Inoltre nella regione logistica milanese, che include le provincie di Piacenza e Novara, è presente il 35% di tutti i magazzini conto terzi in Italia.

È la sintesi a cui giunge un'ampia ricerca sulla regione logistica milanese condotta da Fabrizio Dallari, direttore del centro di ricerca sulla logistica della Liuc (Università Cattaneo di Castellanza), presentata ieri alla Camera di commercio di Milano durante l'assemblea pubblica di Alsea, Associazione lombarda spedizionieri e autotrasportatori.

Per elevare il suo livello di competitività e attirare i grandi operatori internazionali che spesso puntano verso i grandi porti marittimi del nord Europa (Rotterdam, Anversa, Amburgo) è indispensabile che la regione logistica milanese potenzi i collegamenti e le relazioni sia con i porti liguri (Savona, Genova e La Spezia senza trascurare il

porto toscano di Livorno) sia con i valichi transfrontalieri, soprattutto con la Svizzera e con l'Asse del Gottardo. In particolare i valichi alpini del Sempione, del Gottardo e anche del Brennero, passando per la Svizzera e l'Austria, connettono l'Italia con il Centro-Nord Europa, che rappresenta la metà circa del nostro commercio estero. Verso sud assumono rilevanza le connessioni con i porti del Nord Tirreno, in particolare Genova e La Spezia, le porte della regione logistica milanese ai mercati d'Oltremare.

«Il terminal intermodale di Mortara - spiega Dallari - ha annunciato il primo treno merci diretto Cina-Italia-Cina ma non ha collegamenti né con Savona né con Genova. Il terminal di Melzo ha un collegamento solo con Savona». Potenziare le relazioni tra i terminal intermodali della regione logistica milanese e i porti marittimi dell'Alto Tirreno è strategico se il Nord-Ovest vuole cogliere appieno le opportunità offerte sia dal corridoio Genova-Rotterdam basato sui tunnel del Gottardo (già in funzione), del Ceneri (attivo dal 2020) e sul Terzo Valico dei Giovi (2022), sia dal corridoio Scandinavia-Mediterraneo, che transita dal Brennero.

I valichi alpini, sottolinea la ricerca, hanno pertanto un valore strategico per la regione logistica milanese: come noto dal lato svizzero è operativa dal 2007 la galleria ferroviaria del Lötschberg sull'asse del Sempione e da pochi mesi la nuova galleria ferroviaria di base del Gottardo. Ma la sola costruzione delle gallerie non è sufficiente a garantire più rapide connessioni e maggiori volumi di traffico merci se non viene accompagnata dal completo ammodernamento delle tratte di adduzione alle stesse, essendo gli standard di una linea ferroviaria condizionati da quelli delle singole tratte.

Sul versante delle spedizioni aeree internazionali, la cargo city di Malpensa, con i progetti di

## La regione logistica milanese

### I CONFINI



### IL FATTURATO

In miliardi di euro



espansione in corso, si troverà a svolgere ancor di più il ruolo di aeroporto merci per l'intero Nord Italia. Questo progetto, unito agli sforzi per migliorare l'efficienza dei servizi a terra, compresi quelli relativi alle operazioni di controllo sulle merci potrebbe consentire di recuperare ulteriormente quella quota di traffico "aviocamionato" che attualmente si rivolge ancora agli scali esteri, quali Francoforte, Zurigo, Parigi e Amsterdam.

Dall'alto di questi numeri, il presidente di Alsea, Betty Schia-

voni, chiede ai decisori politici di considerare l'Italia, da un punto di vista logistico, come un sistema, il cui cuore si trova in Lombardia. «L'Italia - nota Alsea - negli anni passati ha investito ingenti risorse in opere infrastrutturali slegate fra loro, nate forse troppo spesso per accontentare localismi diffusi». Ora è il momento di fare sistema. Anche nella logistica.

