

Alessandria, città logistica

*Mauro Brancaccio e Fabrizio Ferrari**

Lo sviluppo del commercio internazionale è stato senza dubbio favorito dall'introduzione del container, unità di carico standardizzata, che ha rappresentato nel secolo scorso forse la più grande innovazione nel settore, e da cui è partita la rivoluzione nel mondo del trasporto merci (1). A partire dalla sua introduzione alla fine degli anni Sessanta ha, infatti, conosciuto una crescita inarrestabile fino ai giorni nostri: questo è avvenuto anche grazie ad altri fattori legati alla globalizzazione, come la liberalizzazione degli scambi, la divisione internazionale del lavoro, le delocalizzazioni. Ma, allo stesso tempo, possiamo affermare che la globalizzazione, senza l'introduzione del container e la successiva rivoluzione nel trasporto marittimo, non avrebbe avuto l'impatto che oggi noi tutti conosciamo.

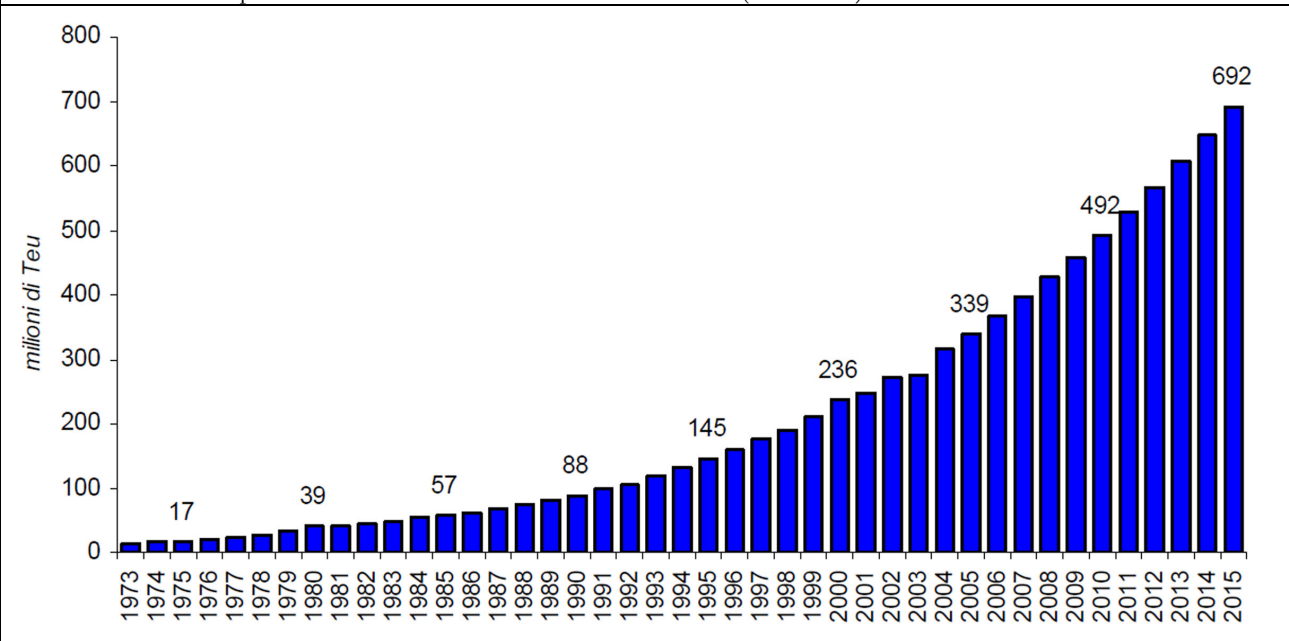
Dall'introduzione del container, nel campo del trasporto marittimo si è assistito a un continuo processo di innovazione infrastrutturale, tecnologica e organizzativa. Si è innanzitutto avuto un adeguamento delle infrastrutture portuali, con la costruzione di aree attrezzate per rispondere all'arrivo di navi sempre più grandi. Si è pertanto passati alla realizzazione di grandi porti di *transshipment*, chiamati anche *hub*, localizzati in posizione strategica, con un'area di riferimento di solito molto ampia, in cui si sono concentrati elevati volumi di traffico. In questi grandi porti arrivano le navi-madri (*mother*) che trasferiscono a navi-figlie (servizio *feeder*) i carichi diretti ai porti minori. Allo sviluppo delle infrastrutture portuali è corrisposto un deciso aumento delle navi, sia in termini numerici che in termini di stazza. Dagli anni settanta ad oggi, lo sviluppo della containerizzazione sulle rotte intercontinentali ha registrato un notevole incremento dei traffici marittimi e della movimentazione portuale. Negli anni, infatti, con il continuo aumento del traffico containerizzato, sono nati nuovi porti e terminal che hanno ridisegnato la geografia degli scambi su scala mondiale, facendo emergere le rotte che collegano i principali mercati di produzione e consumo mondiali, e che possiamo riassumere in tre macro aree: Nord America, Asia e Europa.

I dati disponibili fino al 2006 evidenziano con chiarezza quale è stato lo sviluppo del traffico containerizzato marittimo.

Si è passati da poco più di 5 milioni di TEU (2) movimentati nel 1973 a circa 440 milioni di TEU nel 2006, con tassi di crescita, dagli anni Novanta in poi, sempre più alti. Questa rapida evoluzione dei traffici è giustificata, prima ancora che da fattori economici, dal mutamento dello scenario geo-politico internazionale: fenomeni come il crollo del comunismo, l'ascesa delle "tigri asiatiche", l'apertura al mercato mondiale dell'economia cinese.

* L'articolo è stato scritto a partire da una ricerca realizzata da Marco Brancaccio con una borsa di studio post-master finanziata dal Comune di Alessandria (tutor aziendale Fabrizio Ferrari, tutor per la Facoltà di Scienze Politiche dell'Università del Piemonte Orientale "A. Avogadro", Flavio Ceravolo, e con la collaborazione di Franco Fragnelli e Fabio Gastaldi della Facoltà di Scienze Matematiche Fisiche e Naturali dell'Università del Piemonte Orientale "A. Avogadro").

Tab. 1 - Evoluzione e previsioni del traffico marittimo containerizzato (1973-2015)



Fonte: Censis su dati Drewry Shipping Consultans 2006, 2007

Interessante risulta analizzare il mercato dei flussi direzionali, lungo le principali rotte intercontinentali o rotte giramondo, sulle quali si concentra la stragrande maggioranza dei traffici containerizzati. La principale direttrice mondiale di traffico containerizzato è la rotta est-ovest, che rappresenta il 43% del totale, e che può essere a sua volta suddivisa in rotta transpacificca (Estremo Oriente-Nord America), rotta transatlantica (Nord America-Europa) e rotta Asia-Europa.

La più importante in termini di volumi di traffico delle rotte est-ovest è la direttrice transpacificca. Sulla rotta che ci interessa più da vicino, quella Asia-Europa (Nord Europa e Mediterraneo), si stima che nel 2006 il volume di traffico si sia attestato sui 18,3 milioni di TEU (direzione Asia-Europa 12,5 milioni di TEU, in direzione opposta 5,8 milioni di TEU).

Tutto ciò mette in chiara evidenza il costante ruolo delle economie emergenti come motore del commercio globale, dovuto a vari fattori, principalmente la delocalizzazione dei centri di produzione dall'Occidente nei paesi in via di sviluppo.

Per quanto riguarda il traffico portuale containerizzato mondiale, si può notare dai dati riportati nella tabella 2 che nel 2008 tra i 20 porti più importanti in termini di movimentazione, i porti cinesi dominano la scena internazionale. Prima di tutto, evidenziamo che i 20 porti movimentano circa la metà del traffico container mondiale. Secondariamente, ci sono 13 porti di paesi in via di sviluppo (quasi tutti situati in Asia, 8 dei quali si trovano in Cina.) tra i primi 20; solamente 4 sono situati in Europa (nord Europa, nessun porto nel Mediterraneo) e 3 negli Stati Uniti. Singapore rappresenta il porto leader mondiale per movimentazione di container.

Tab. 2 - Traffico container nei 20 principali porti mondiali. (Anni 2000, 2008, e 2009 – migliaia di TEUs)

Pos. 2000	Pos. 2008	Pos. 2009	Porto	Paese	2000	2008	2009	Diff. % 2000 – 2008	Diff. % 2009 – 2008
2	1	1	Singapore	Singapore	17.040	29.918	25.866	76	-13,5
6	2	2	Shanghai	Cina	5.613	27.980	25.002	398	-10,6
1	3	3	Hong Kong	Cina	18.098	24.248	20.983	34	-13,5
11	4	4	Shenzhen	Cina	3.994	21.414	18.250	436	-14,8
3	5	5	Busan	Corea del Sud	7.540	13.425	11.955	78	-10,9
13	6	7	Dubai	Emirati Arabi Uniti	3.059	11.828	11.124	287	-6,0
65	7	8	Ningbo	Cina	902	11.226	10.502	1.145	-6,4
38	8	6	Guangzhou	Cina	1.430	11.001	11.190	669	1,7
5	9	10	Rotterdam	Olanda	6.280	10.800	9.743	72	-9,8

24	10	9	Qingdao	Cina	2.120	10.320	10.260	387	-0,6
9	11	15	Hamburg	Germania	4.248	9.700	7.010	128	-27,7
4	12	12	Kaohsiung	Taiwan	7.426	9.677	8.581	30	-11,3
10	13	14	Antwerp	Belgio	4.082	8.664	7.309	112	-15,6
32	14	11	Tianjin	Cina	1.708	8.500	8.700	398	2,4
12	15	13	Port Klang	Malesia	3.207	7.970	7.309	149	-8,3
7	16	16	Los Angeles	USA	4.879	7.850	6.749	61	-14,0
8	17	18	Long Beach	USA	4.601	6.488	5.067	41	-21,9
113	18	17	Tanjung Pelepas	Malesia	418	5.600	6.000	1.239	7,1
17	19	23	Bremen/Bremerhaven	Germania	2.712	5.501	4.536	103	-17,5
14	20	21	New York/New Jersey	USA	3.050	5.265	4.562	73	-13,4

Fonte: 2000 e 2007: U.S. Department of Transportation, Research and Innovative Technology Administration, Bureau of Transportation Statistics, based on Maritime Administration; 2008: Containerisation International Online, www.ci-online.co.uk.

Nella tabella che segue sono elencati i principali porti italiani in termini di movimentazione di container. Confrontando la tabella 2 con la tabella 3 notiamo che il solo porto di Rotterdam movimentava più container di tutto il sistema portuale italiano.

<i>Pos. 2010</i>	<i>Porto</i>	<i>2000</i>	<i>2008</i>	<i>2010</i>	<i>diff. % 2000/2008</i>	<i>diff. % 2008/2010</i>
1	Gioia Tauro	2.653	3.468	2.851	30,7	-17,6
2	Genova	1.501	1.767	1.759	17,7	-13,2
3	La Spezia	910	1.246	1.285	36,9	-16,1
4	Livorno	501	779	635	55,5	-24,0
5	Taranto	3	787	582	26133,3	-5,8
6	Cagliari	22	308	576	1300,0	139,3
7	Napoli	397	482	532	21,4	7,1
8	Venezia	218	379	393	73,9	-2,6
9	Trieste	206	336	282	63,1	-17,6
10	Salerno	276	330	275	19,6	-18,5
11	Savona	37	253	220	583,8	-22,5
12	Ravenna	181	214	183	18,2	-13,6
13	Ancona	84	119	110	41,7	-10,9
	Totale	6.989	10.468	9.683	49,8	-10,0

Fonte: Assoport (il dato 2011 non è ancora ufficiale)

L'impatto della crisi sui traffici marittimi mondiali

L'attuale crisi economico finanziaria, iniziata a giugno del 2007 negli Stati Uniti e diffusasi poi in tutto il globo, non sembra volgere a termine, nonostante le misure massicce messe in campo da vari governi nazionali e banche centrali per ridurre gli effetti e per sostenere la ripresa.⁽³⁾ La crisi si è trasferita con una forza dirompente dalla finanza all'economia reale: interi settori produttivi, come l'industria dell'automobile, devono far fronte a fallimenti di famosi marchi come General Motors, a profonde ristrutturazioni e fusioni (Fiat-Chrysler), al ricorso imponente a cassa integrazione e licenziamenti.

Nel paragrafo precedente abbiamo visto l'incredibile espansione che negli anni ha avuto il mondo dello *shipping*, dalla crescita esponenziale dei container movimentati, allo sviluppo incessante della flotta portacontainer e dei porti. È stato il

settore che maggiormente ha goduto della crescita economica mondiale degli ultimi 30 anni, ma è stato anche uno di quelli che per primi hanno accusato la crisi economico-finanziaria.

Inevitabilmente, i primi ad essere coinvolti dalla crisi mondiale sono stati gli armatori e società di navigazione, che si sono visti, dopo anni di grandi ricavi, costretti a cambiare le loro strategie commerciali. Il risultato è stato che, dopo anni di forte espansione della flotta mondiale, da ottobre del 2008 gli armatori hanno iniziato a fermare le navi, a partire da quelle più datate. Si conta che da febbraio a marzo 2009 circa 1.300 navi (portacontainer, *dry bulk* e *reefer*) siano state fermate nei porti. Inoltre, gli operatori marittimi, per far fronte alle gravi perdite, passano dalla cancellazione degli ordinativi di nuove navi alla loro demolizione. (4)

Analizzando la tabella 2, sono evidenti le conseguenze della crisi sul traffico mondiale marittimo nei principali porti: dai dati risulta evidente una marcata riduzione dei traffici nei maggiori scali, anche se i primi dati relativi al 2010 sono abbastanza positivi.

Un discorso a parte merita la portualità italiana, che sembra essere l'unica a non aver approfittato in pieno dell'aumento generalizzato dei volumi di traffico mondiale. Infatti, il trend di crescita dei porti italiani resta positivo ma con percentuali inferiori (escludendo Gioia Tauro, che è però un porto di *transshipment*) rispetto ai porti del nord Europa e ai porti spagnoli. Se si confrontano i trend di crescita dei *range* (*northern*, spagnolo e italiano)(5) dal 2000 al 2008, risulta evidente che i porti italiani sono cresciuti meno degli altri: *Northern range* +100%; *Spanish* +90%; *Italian* + 50%. Soprattutto se letto in chiave competitiva, è evidente che i porti spagnoli (che rappresentano i nostri più diretti concorrenti nel bacino del Mediterraneo) hanno superato i porti italiani in meno di un decennio.

La ragione principale della crescita troppo lenta della portualità italiana, secondo gli studi realizzati da più istituti, CNEL (*La competitività della portualità italiana. Osservazioni e proposte*, 2006) e CENSIS (*La portualità come fattore di sviluppo e modernizzazione*, 2008) in testa, consiste nel ritardo nella realizzazione di infrastrutture adeguate al rilancio della portualità italiana. La riforma del settore portuale (Legge 84/94) ha introdotto il principio di libera concorrenza (seppur in modo decisamente ambiguo) attraverso la gestione privata dei porti, istituendo le Autorità Portuali, enti di diritto pubblico dotati di autonomia amministrativa, ma con pochissima autonomia finanziaria. Proprio le Autorità Portuali chiedono oggi una nuova riforma che le doti di piena autonomia finanziaria; è auspicabile che essa punti soprattutto a stabilire un assetto normativo finanziario differenziato, che assicuri ai porti di importanza strategica (sia dal punto di vista della produzione del gettito fiscale che del traffico), i finanziamenti necessari per la realizzazione delle opere indispensabili al rilancio della loro competitività. Dal nostro punto di vista, ciò rappresenta solo una parte del problema (al di là delle legittime rivendicazioni da parte delle Autorità portuali): il discorso è molto più complesso e riguarda soprattutto la sfera politica.

Per quanto riguarda il porto di Genova, bisogna fare una riflessione sull'evoluzione dei suoi traffici. Sono più volte stati previsti aumenti considerevoli dei traffici container per il capoluogo ligure. Queste previsioni sono realizzate, evidentemente, in virtù dell'aumento generalizzato dei traffici marittimi globali a cui si accennava nel precedente paragrafo, e che avrebbe dovuto interessare anche Genova. A puro titolo esemplificativo mostriamo uno studio recente: i dati del traffico container effettivamente realizzati dal porto di Genova nel 2010 sono evidentemente ben inferiori rispetto alla previsione di pochi anni prima.

Tab. 4 - Porti liguri. Movimentazione container e previsioni (TEU)			
	2006	2010	2015
VTE	925.105	1.700.000	2000.000
SECH	353.772	350.000	900.000
Messina	244.194	250.000	700.000

Rebora	88.067	100.000	150.000
Grendi	38.771	40.000	50.000
Altri	7.091	10.000	50.000
Totale Genova	1.657.000	2.450.000	3.850.000
La Spezia	1.137.000	1.250.000	1.350.000
Savona	231.000	300.000	800.000
Totale Porti Liguri	3.025.000	4.000.000	6.000.000
Fonte: Arghenini (2007) su dati OSC			

A tal proposito, alla luce dei dati a nostra disposizione, possiamo notare che il mancato raggiungimento dei traffici previsti esula dall'attuale crisi globale: il porto di Genova da molti anni cresce a ritmi più bassi dei concorrenti. Le ragioni per cui tali aumenti di traffico non si sono realizzati (e non si realizzeranno) sono principalmente due. Il primo è infrastrutturale: il porto di Genova è carente di spazi fisici tali da poter accogliere un numero maggiore di contenitori, dovuto principalmente alla bassa interoperabilità del porto con altre infrastrutture 'lato terra'; mancano infatti adeguati collegamenti con la ferrovia, tale da incentivare l'intermodalità, e infrastrutture logistiche, che consentirebbero una razionalizzazione dei flussi logistici e quindi una maggiore penetrabilità nei mercati di produzione e consumo. Il secondo motivo, interconnesso al primo, è la dimensione economica del porto, che rappresenta ancora un porto che si limita alla sola movimentazione dei container senza intercettare il bisogno crescente della logistica a valore aggiunto. Infatti il porto non è concepito secondo la moderna logistica, come nodo di una filiera ben più complessa, integrato con il sistema produttivo e le attività economiche, a loro volta interconnesse con la rete terrestre come accade già da tempo nei porti del nord Europa. Il porto è invece guidato ancora da logiche campanilistiche e dall'assenza di una *vision* che la proietti nel futuro. Ciò è dovuto alla carenza di una pianificazione strategica del territorio, e dall'assenza di una *governance* che dovrebbe essere la sede naturale in cui contemperare le esigenze della logistica privata e pubblica, attraverso la fissazione di linee prioritarie d'intervento, la gestione del territorio in modo sostenibile e l'utilizzo ottimale delle infrastrutture già esistenti.

La politica dei trasporti europea

Focalizziamo l'attenzione sull'Europa: l'UE, a metà degli anni Novanta, per implementare una politica dei trasporti efficiente, vista come uno dei fattori chiave per il raggiungimento degli obiettivi dell'integrazione economica e della coesione sociale, ha disegnato una rete di trasporto transeuropea (TEN-T, *Trans-European Networks - Transport*),(6) che consiste in un insieme di infrastrutture di trasporto integrate (porti, aeroporti, strade e ferrovie) con lo scopo di coprire l'intero territorio comunitario, migliorare l'accessibilità di persone e merci all'interno di esso e ridurre la marginalità delle aree periferiche dell'Unione.

I progetti della rete TEN-T nascono nel 1996, con una decisione del Consiglio e del Parlamento Europeo (1692/96/CE), e vengono successivamente aggiornati, anche in seguito all'allargamento verso est dell'Unione Europea.. Il Libro Bianco sui trasporti, pubblicato nel 2001(7) mette in risalto lo squilibrio nelle varie modalità di trasporto (il trasporto su strada è predominante e in continuo aumento, mentre il trasporto su ferrovia e per vie navigabili è sempre più marginale) e auspica

una strategia che metta al centro dell'attenzione il riequilibrio fra modi di trasporto e la sostenibilità ambientale. Infine, il Rapporto Van Miert(8) del 2004 individua infine 30 progetti prioritari da realizzare entro il 2020.

Dei trenta progetti prioritari della rete TEN-T, tre attraversano il territorio nazionale:

- Il primo progetto prioritario è la linea ferroviaria Berlino-Palermo (PP1) che attraverserà il nostro territorio dal valico alpino del Brennero e dovrà interconnettersi con Verona, Bologna, Napoli e Palermo.
- Il secondo progetto prioritario è la linea ferroviaria Budapest-Lione (PP6) che interesserà il territorio italiano di Trieste, Venezia, Milano e Torino.
- Il terzo e ultimo progetto prioritario è la linea ferroviaria Rotterdam-Genova (PP24) che attraverserà il confine svizzero mediante i tunnel del Lotschberg e del Gottardo per poi interconnettersi con Milano, Novara fino a Genova.

Il "Corridoio dei due mari" Genova-Rotterdam

La nostra analisi ha come riferimento il corridoio TEN-T n.24 Genova-Rotterdam e si focalizza soprattutto sulle opere infrastrutturali in territorio svizzero. Gli interventi pianificati dalla Svizzera sono opere di grande rilievo, che stanno cambiando la geografia dei trasporti sulla direttrice nord-sud e hanno un duplice obiettivo: integrare la nuova trasversale alpina con la rete europea ad alta velocità (merci e passeggeri), e ridurre la quota del traffico merci su gomma a favore del traffico ferroviario. Le opere a cui ci riferiamo sono il tunnel del Lotschberg e la galleria del Gottardo.

Il primo, lungo 34,6 Km, è già stato realizzato: è un'opera iniziata nel 1999 e conclusa nel 2007 (rispettando i tempi previsti) che insieme al tunnel del Sempione costituirà il primo collegamento veloce nord-sud. Nel tunnel circoleranno a regime 110 treni (di cui 80 merci e 30 passeggeri) ogni giorno.(9)

L'altra opera di grande importanza che gli svizzeri stanno realizzando è la Galleria di base del Gottardo (AlpTransit San Gottardo), che con i suoi 57 km sarà la galleria più lunga del mondo. I lavori per la sua realizzazione sono iniziati nel 1999 e finiranno (secondo le previsioni delle autorità svizzere) nel 2018. Altre opere collegate alla galleria del Gottardo in ordine di intervento sono la galleria di base del Ceneri e dello Zimmerberg. Secondo le previsioni dell'Ufficio Federale dell'Ambiente svizzero (ARE) la domanda di trasporto subirà un aumento del 78% circa fino al 2030: la politica dei trasporti elvetica si sta quindi attrezzando per assorbire l'aumento del traffico merci soprattutto tramite ferrovia. Attualmente sull'asse del Gottardo transitano fino a 150 treni al giorno di merci; con la costruzione di AlpTransit San Gottardo la capacità aumenterà di oltre 200 treni al giorno e inoltre i convogli potranno essere più lunghi di quelli attuali. La capacità di trasporto di merci passerà pertanto dai 20 milioni di tonnellate/anno attuali a 40 milioni di tonnellate/anno. Ciò genererà inevitabili opportunità di sviluppo del traffico merci, dai treni completi isolati al traffico combinato non accompagnato.(10)

Pertanto, nel giro di pochi anni lo scenario dei trasporti sul versante del valico alpino svizzero subirà una trasformazione importante, ma avrà un impatto marginale sul versante italiano se non si realizzeranno nei tempi previsti le opere necessarie per rendere interoperabili le linee ferroviarie svizzere con quelle italiane. Le opere previste sul versante italiano che interessano l'asse prioritario n.24 Genova-Rotterdam riguardano l'accesso ai tunnel ferroviari del Lotschberg e del Gottardo con l'adeguamento delle linee esistenti al traffico merci. Questi interventi di parte italiana sono in parte completati, e in parte in via di realizzazione, mentre per quanto riguarda il basso Piemonte, e in particolare il Terzo Valico, siamo ben lontani dalla realizzazione. (11)

Un breve excursus sulla logistica alessandrina

La provincia di Alessandria è, per posizione geografica e configurazione morfologica, un'area a vocazione logistica. Il capoluogo nasce, anche per questioni di logistica militare, a cavallo di due fiumi e in una piana equidistante dai centri più importanti del nord ovest italiano.(12)

Nel territorio alessandrino la pianura padana ha due importanti collegamenti con la Liguria: la valle Bormida e la valle Scrivia; quest'ultima, in particolare, ha storicamente rappresentato lo sbocco naturale per il porto di Genova (il passo dei Giovi, è stato per Genova fin dal Medioevo il valico principale per la pianura). La Valle Scrivia è diventata un retroporto naturale, ospitando i principali insediamenti logistici a supporto del sistema portuale genovese.

Il primo insediamento, in ordine di tempo, è quello di Arquata Scrivia, attivo fin dagli anni Venti, e attualmente specializzato nella movimentazione di merci varie. Negli anni Sessanta nasce invece l'insediamento di Rivalta Scrivia, da un'idea dell'armatore genovese Giacomino Costa, come retroporto di Genova. L'insediamento si estende oggi su una superficie di oltre un milione di metri quadrati ed è collegato al capoluogo ligure dalla ferrovia, attraverso la quale giunge una parte della merce; oltre alla movimentazione, nel centro si eseguono anche alcune lavorazioni.

La storia della logistica alessandrina, fino agli anni Novanta, è pertanto la storia di imprenditori privati che, sfruttando la vicinanza con Genova e il suo porto, creano strutture nella zona della Valle Scrivia a supporto dei terminalisti. Solo a cavallo del nuovo millennio le istituzioni locali iniziano a interessarsi del settore: per primo Fabrizio Palenzona, allora Presidente della Provincia di Alessandria, che vede la logistica come opportunità di sviluppo per l'intero territorio, come possibile antidoto alla crisi delle attività tradizionali, entrate in recessione anche per colpa della globalizzazione e della delocalizzazione produttiva. Lo stesso fenomeno che mette in difficoltà tante aziende tradizionali può rappresentare, per un territorio così strategicamente posizionato, un'occasione.

Da questa consapevolezza nascono una serie di iniziative: la prima, datata 1999, è un protocollo di intesa firmato da alcune amministrazioni locali; seguono altre intese, che coinvolgono anche le autorità portuali liguri, le regioni Piemonte e Liguria, Trentino. L'iniziativa più importante è senza dubbio SLALA (Sistema logistico dell'arco ligure ed alessandrino), che nasce nel 2003 come SRL e si trasforma poi in Fondazione, con il compito di promuovere l'allocatione di insediamenti dedicati alla logistica, di studiare azioni di marketing territoriale e con l'ambizione di diventare una Authority per la logistica nel nordovest.

Anche l'Università del Piemonte Orientale si specializza nel settore della logistica, producendo una serie di ricerche sui possibili sviluppi, anche occupazionali, e proponendosi quale polo formativo e centro di ricerca sulla logistica integrata. Per quanto riguarda la città di Alessandria, la situazione è particolarmente confusa: il progetto di Piattaforma Logistica Alessandrina, presentato nel 2002 dalla Giunta Scagni, non è mai decollato, e nel 2007, con il cambio di maggioranza a Palazzo Rosso, è tramontato definitivamente. Nello stesso anno la Giunta Fabbio ha presentato, nell'ambito dei Programmi Territoriali Integrati regionali, due nuovi progetti relativi allo scalo merci (società per il Retroporto di Alessandria) e all'insediamento nella zona di San Michele. Entrambi, però, sono attualmente fermi: il primo aspetta i finanziamenti promessi dagli enti soci, mentre a proposito del secondo, che doveva realizzarsi in un'area di proprietà comunale, l'unica notizia è che i terreni sono stati ceduti a privati.

Nel frattempo altre iniziative private sono maturate sul territorio: il polo logistico Fridocks di Pozzolo Formigaro, la logistica del Gruppo Logistico Gavio (a S. Guglielmo, Tortona), la ARGOL di Coniolo nel Casalese, e altre. Complessivamente le piattaforme esistenti sono stanziate su una superficie di circa 3 milioni di mq (dei quali 515.000 mq coperti), con un volume di affari di circa 80 milioni di euro/anno. Volendo tracciare una sorta di bilancio, possiamo dire che ci sono stati interventi immateriali, di autopromozione del territorio (le partecipazioni della Provincia a diverse edizioni del Salone Internazionale della Logistica, la costituzione della Comunità delle Camere di Commercio dell'asse ferroviario Genova-Anversa), di condivisione di obiettivi, anche se probabilmente non si è giunti alla creazione di un vero e forte

network tra gli attori coinvolti, né pare SLALA abbia assunto il ruolo di attore collettivo in grado di governare le politiche settoriali. Anzi, ci sono stati episodi di conflittualità tra le istituzioni, mentre l'interesse degli operatori liguri nei confronti di questi progetti retroportuali sembra altalenante.

E sugli investimenti materiali? In dieci anni non è stato realizzato nulla, un po' per la proverbiale incapacità italiana di realizzare infrastrutture, un po' per la crisi internazionale degli ultimissimi anni. Per questo motivo sembra opportuno sfruttare interventi realizzati da altri Paesi, più efficienti del nostro.

Uno scenario alternativo per Alessandria

Sulla vocazione logistica del territorio alessandrino si discute dunque ormai da decenni, ma poco o nulla sembra muoversi. Lo stesso si può dire dell'Italia, definita la 'piattaforma logistica del Mediterraneo' per la sua posizione strategica: i dati mostrati in precedenza dimostrano che questa posizione da sola non basta per rendere un paese competitivo dal punto di vista logistico.

Prima di iniziare l'analisi dello scenario è opportuno richiamare i motivi che ci portano a immaginare una traiettoria di sviluppo alternativo per il futuro logistico di Alessandria. Il sistema portuale ligure ha eletto anni fa il territorio alessandrino come sede naturale per l'insediamento di infrastrutture logistiche con funzioni retroportuali. Il motivo principale di questa elezione è dovuta principalmente a un fattore che possiamo definire 'spaziale',⁽¹³⁾ in quanto le previsioni sui traffici nei porti liguri (come abbiamo già visto in precedenza) stimavano un aumento considerevole dei container, tale da mettere in crisi il sistema portuale ligure (soprattutto quello genovese).

Nel progetto che vede protagonista Alessandria come retroporto genovese, un ruolo fondamentale è rappresentato dalla realizzazione del Terzo Valico, che rappresenta un intervento di parte italiana all'interno del progetto TENT-T n.24 Genova-Rotterdam. Il progetto, secondo gli intendimenti iniziali, ha come obiettivo l'eliminazione di un collo di bottiglia sul nodo genovese e contestualmente il potenziamento delle linee lasciate libere al traffico merci. Il progetto definitivo dell'opera è stato approvato nel 2006, ma i lavori non sono ancora iniziati. A rendere ancora più critica la situazione è l'attuale crisi economica, che evidenzia ancora di più l'assenza di adeguati fondi per finanziare la realizzazione dell'infrastruttura (a oggi sarebbero stanziati i primi 500 Milioni di euro, meno di un decimo del costo previsto).

Per questi motivi, proponiamo uno scenario alternativo che, riconoscendo sempre la centralità di Alessandria all'interno dello sviluppo logistico del nord-ovest, e in particolare lungo la direttrice Genova-Rotterdam, effettua una sorta di 'inversione a U' e rivolge lo sguardo allo sviluppo delle infrastrutture terrestri di collegamento a nord di Alessandria in direzione Rotterdam. Questa ipotesi per il futuro logistico di Alessandria nasce da una riflessione sullo stato dell'arte delle opere, finora solamente progettate, per portare a compimento lo scenario che prevede Alessandria retroporto di Genova. Quindi ci si chiede se non sia doveroso per Alessandria rivolgere l'attenzione anche allo sviluppo delle infrastrutture terrestri che si stanno realizzando in direzione nord, verso Rotterdam.

La nostra idea di fondo, basata sull'opportunità di costruire un network di relazioni con attori presenti al di là dei confini italiani (per intenderci con i porti e gli operatori del *Northern Range*), è confermata dalla perdita di competitività della portualità italiana, nella fattispecie di quella genovese. Abbiamo evidenziato nel capitolo sui traffici marittimi che l'evoluzione dei traffici nel porto di Genova prescinde dall'attuale crisi economica e che le stime fatte negli anni passati sull'aumento dei volumi non si sono verificate. Quindi, ancorare le sorti di Alessandria a un presente (e a un futuro) incerto di Genova ci sembra limitato, se non addirittura azzardato: date le condizioni attuali la scelta della retroportualità non deve essere considerata l'unica opzione percorribile.

I porti del nord Europa sono invece estremamente competitivi: lo dimostra il fatto che hanno esteso la loro area di mercato in territori prossimi ai porti del Mediterraneo. Il successo dei porti del nord Europa è dovuto alla capillarità e all'alto grado di efficienza dei collegamenti terrestri, quindi a un 'costo logistico totale' basso, che consente di servire anche territori molto lontani in modo affidabile ed efficiente. Per questo motivo, nel prossimo futuro le opportunità insediative diventeranno sempre maggiori, anche in vista della conclusione delle opere prima analizzate.

Pertanto, bisogna già da ora proiettare Alessandria nel futuro, osservando come evolve lo scenario ai nostri confini in un contesto altamente competitivo come quello della logistica, e trovarsi pronti all'occasione appena si presenta.

Conclusioni

Il nostro lavoro si conclude con la rappresentazione di due opzioni per lo sviluppo dello scenario prima esposto e si basa su due aree: la prima si tratta dello scalo merci di Alessandria e il secondo dell'area di San Michele.

Iniziando da Alessandria smistamento, si tratta di un'infrastruttura ferroviaria di grandi dimensioni sito nel cuore della città. Allo stato attuale lo scalo merci è sottoutilizzato e per il nostro scenario rappresenta un elemento di grande importanza nel prossimo futuro. Ormai il trasporto merci non può prescindere dallo sviluppo dell'intermodalità, sia dal punto di vista del riequilibrio modale, che della sostenibilità ambientale; la presenza in Alessandria di un'infrastruttura ferroviaria già dotata di un terminal intermodale rappresenta quindi un elemento di forza per il territorio. Infatti, nello scenario prima esposto sulle opere che si stanno realizzando oltre il nostro confine e sulle opere che si stanno e si dovranno realizzare sul nostro territorio, lo scalo merci di Alessandria rappresenta un nodo fondamentale della futura rete di trasporto. La presenza di un terminal intermodale all'interno dello scalo consente lo scambio modale sia ai treni merci completi che al traffico combinato, che poi prosegue su gomma verso le destinazioni finali. Rafforza la nostra tesi sulle enormi potenzialità dello scalo di Alessandria la situazione del sistema logistico lombardo che dal punto di vista dell'intermodalità rappresenta un mercato già maturo con la presenza di 18 terminal intermodali. Lo sviluppo del traffico intermodale nella regione ha reso necessario il potenziamento o la costruzione di nuovi terminal; inoltre in Lombardia sono presenti terminal dedicati al traffico container internazionale, soprattutto con i porti del *Northern Range* (Amburgo, Anversa, Rotterdam e Brema). Solo per fare un esempio, in Lombardia nel 2007 sono entrati 250.000 container via ferrovia dai porti del nord Europa contro i 350.000 dei porti liguri (di cui solo 140.000 via ferrovia).(14) Questi dati ribadiscono la grande influenza che i porti del nord Europa hanno sul nostro sistema economico territoriale.

Oltre tutto, anche in Lombardia si presenta un problema di tipo spaziale: il graduale esaurimento di aree da poter dedicare alla realizzazione di terminal lascia supporre che, quando le opere infrastrutturali dei valichi alpini saranno concluse, l'area milanese si troverà prossima ai livelli di saturazione e dovrà cercare nuove opportunità oltre i confini regionali: già oggi nel sistema logistico lombardo rientrano territori contigui, come Novara e Piacenza, con il loro terminal intermodali.

L'area di San Michele, circa 800.000 metri quadrati, presenta una buona dotazione infrastrutturale dal punto di vista stradale e dista circa 4 Km dallo scalo merci di Alessandria. Bisogna tenere presente che la superficie è situata a circa 80 km dall'area milanese, che rappresenta il mercato di produzione e consumo più importante d' Europa. L'opzione che noi prefiguriamo per San Michele è la realizzazione di un'infrastruttura logistica a valore aggiunto, che non si presta solo alla semplice movimentazione delle merci, ma a operazioni di manipolazione e lavorazione delle merci (etichettatura, imballaggio, controllo qualità, ecc). Questa opzione è interconnessa a quella precedentemente illustrata dello scalo merci di Alessandria, in cui dovrebbero giungere i carichi provenienti dal Nord Europa; una parte di questi potrebbero essere diretti anche a San Michele, in cui si realizzerebbe la cosiddetta logistica ad alto valore aggiunto, per poi raggiungere le destinazioni

finali. Sempre analizzando il sistema lombardo, è stato evidenziato come la stragrande maggioranza degli operatori logistici in conto terzi si sia localizzato nei pressi dei terminal intermodali.

Questa opportunità risulta plausibile per diverse ragioni: la vicinanza del mercato di riferimento (area milanese), il basso costo dei terreni nell'alessandrino, la saturazione di aree logistiche nel milanese che costringe sempre di più gli operatori logistici a delocalizzare la loro attività nelle aree circostanti (come è accaduto per esempio con Piacenza).

In conclusione: dobbiamo volgere lo sguardo verso il Nord Europa, prendere atto della prossima entrata a regime dei nuovi valichi alpini in territorio svizzero, che consentiranno alle merci sbarcate nei porti del *Northern Range* di raggiungere la pianura Padana, e arrenderci al paradosso per cui la merce in arrivo dalla Cina passerà dai porti tedeschi e olandesi per arrivare sui mercati del Nord Italia.

Una volta preso atto di questa situazione, occorrerà cercare legami con la logistica del nord Europa e attrezzare il nostro Scalo ferroviario, oggi praticamente abbandonato, per il ricevimento dei treni che, attraverso i nuovi tunnel del Lötschberg e del Sempione, arriveranno in Italia.

In caso contrario, resteremo, come il generale Drogo, su un bastione della Cittadella, la nostra Fortezza Bastiani, ad aspettare un segnale dalla Liguria che potrebbe non arrivare mai, o comunque troppo tardi.

1) Si veda al proposito l'interessante volume di Marc Levinson, *The box, La scatola che ha cambiato il mondo*, Milano, EGEA, 2007.

2) Il TEU (acronimo di Twenty-Foot Equivalent Unit) è la misura standard di volume del trasporto dei container ISO. La maggior parte dei container ha lunghezze standard rispettivamente di 20 e di 40 piedi: un container da 20 piedi (6.1 m) corrisponde a 1 TEU.

3) Galimberti F., *SOS economia. Ovvero la crisi spiegata ai comuni mortali*, Roma-Bari, Laterza, 2009.

4) De Forcade R., *Ordini crollati da 151 a 9* in "Il Sole24ore", del 13 marzo 2009.

5) I porti del *northern range* qui considerati sono: Le Havre (Francia), Anversa (Belgio), Amsterdam e Rotterdam (Olanda), Bremerhaven e Amburgo (Germania). I porti spagnoli che affacciano sul mediterraneo sono: Algeciras, Valencia e Barcellona. I porti italiani considerati, che rappresentano il 97% della movimentazione totale del traffico, sono quelli indicati nella Tabella 3.

6) Le reti trans-europee (TEN, *Trans-European Networks*) sono state definite dall'UE con gli articoli 154-155-156 del Trattato di Maastricht del 1992. Il Trattato ha l'obiettivo di creare un mercato interno europeo e di sviluppare la coesione economica e sociale, e tale mercato unico, con libertà di movimento per beni, persone e servizi, necessita di infrastrutture efficienti e moderne. Le reti TEN sono state dunque definite anche a questo scopo, oltre che per garantire l'interconnessione e l'interoperabilità delle reti nazionali. Inoltre, la costruzione delle reti trans-europee è anche vista come un importante elemento di crescita economica e occupazionale. Il trattato ha definito tre classi di reti: Reti di trasporto (TEN-T); Reti energetiche (TEN-E); Reti di telecomunicazioni (e TEN).

7) Commissione Europea, *Libro Bianco. La politica europea dei trasporti fino al 2010: il momento delle scelte*, 2001.

8) Approvato da Parlamento e Consiglio Europeo (decisione 884/2004/CE).

9) Pellegatta C., *Il tunnel di base del Lötschberg. Visita al cantiere di Raron*, in "Bollettino FIMP", n. 264, Luglio 2005.

10) AlpTransit San Gottardo SA, *La nuova linea ferroviaria del San Gottardo*, Lucerna, 2005.

11) OTT Nordovest, *Rapporto 2009*, Gennaio 2010

12) Cfr. Bargerò, C. e Ferlino, F., *Logistica territoriale integrata. Il ruolo del Piemonte*, Torino, IRES Piemonte, 2004; Brancaccio, M. *Logistica*, in Brancaccio, M. e Loparco P., *Logistica e city logistic per la città di Alessandria*, Tesi finale Master in Sviluppo locale, Università del Piemonte Orientale "Amedeo Avogadro", Alessandria, 2007; Borioli, D., *Alessandria provincia logistica*, in "Quaderno di storia contemporanea", n. 44, 2006; Cabodi, C., *Logistica e territorio. I nodi logistici nelle trasformazioni territoriali e nello sviluppo locale dell'area padana*, Torino, IRES Piemonte, 2001; Podestà, N., *Le componenti strutturali dei processi di governance territoriale: analisi e valutazione delle politiche di sviluppo logistico in provincia di Alessandria*, Tesi finale Master in Sviluppo locale, Università del Piemonte Orientale "Amedeo Avogadro", Alessandria, 2005.

13) Un fattore di debolezza del porto di Genova è infatti l'esiguità di spazi. Tale criticità pone, in particolare, un inevitabile interrogativo: la scelta del territorio alessandrino come retroporto non servirà solo per dare sfogo alla sosta dei contenitori (vuoti) che non trovano spazio nel recinto portuale?

14) Curi S., Dallari F., *Quadro competitivo del sistema logistico in Lombardia*, Liuc papers, Serie Tecnologica, Dicembre 2008.