

GEOGRAFIA, INFRASTRUTTURE E LOGISTICA PER LO SVILUPPO ECONOMICO LOCALE: IL CA- SO DI ALESSANDRIA

di

Lanfranco Senn, Università Bocconi

Le infrastrutture costituiscono l'ossatura, lo "scheletro" su cui si articola e prende forma lo sviluppo economico locale. Il ruolo della geografia non è marginale nello sviluppo locale, purchè le infrastrutture - e i servizi - garantiscano accessibilità e connessioni. Per cui, pur in presenza di una localizzazione geografica favorevole, un territorio rischia di non essere in grado di innescare, favorire condizioni di competitività e sviluppo se non è strategicamente e sistemicamente interconnesso alle reti infrastrutturali, e con le filiere integrate produzione-logistica-distribuzione che su di esse operano.

L'alessandrino, data la sua collocazione geografica centrale, e nodale sugli assi/corridoi Est-Ovest e Nord-Sud (Figura 1), offre in questo senso un esempio particolarmente significativo. Da un lato infatti avrebbe una vocazione naturale ad una alleanza forte con i porti liguri per costituire lo sbocco naturale (funzione retroportuale) e distribuire le merci prevalentemente in direzione Est - Ovest nel Nord Italia; similmente, potrebbe svolgere una funzione logistica polare del Sud Europa nella prospettiva dell'integrazione lungo un corridoio Nord - Sud, che preveda anche un'alleanza con l'Interporto di Novara.

Alcune dinamiche a livello scenariale dipingono un quadro favorevole per questa funzione di nodo infrastrutturale e logistico della provincia di Alessandria nella macro-regione padana.

I porti liguri, Savona, La Spezia e Genova, denotano una crescente competitività, talchè nel 2010 i traffici container da essi movimentati hanno raggiunto la cifra di circa 3,3 milioni di TEU (corrispondente ai livelli pre-crisi, del 2008), quando nel 2000 ne movimentavano "appena" 2,5 milioni (Figura 2).

Dal lato dell'offerta di infrastrutture e servizi portuali, e ferroviari, i porti liguri registrano del resto un aumento dei loro investimenti (Tabella 1), al punto che nel 2017 si stima che la portualità ligure sarà in grado di gestire quasi 6 milioni di TEU (Figura 3).

Interventi nei porti liguri (2009 - 2017)	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Piattaforma multifunzionale del porto di Vado Ligure												
Progetto Voltri (ambito VP5 bis)												
Riempimento Calata Ronco Canepa												
Riempimento di Calata Bettolo												
Terzo Bacino La Spezia												

Più in generale, va osservato che a livello globale il traffico marittimo containerizzato si prospetta sempre più non solo come il segmento di traffico con i tassi di crescita più

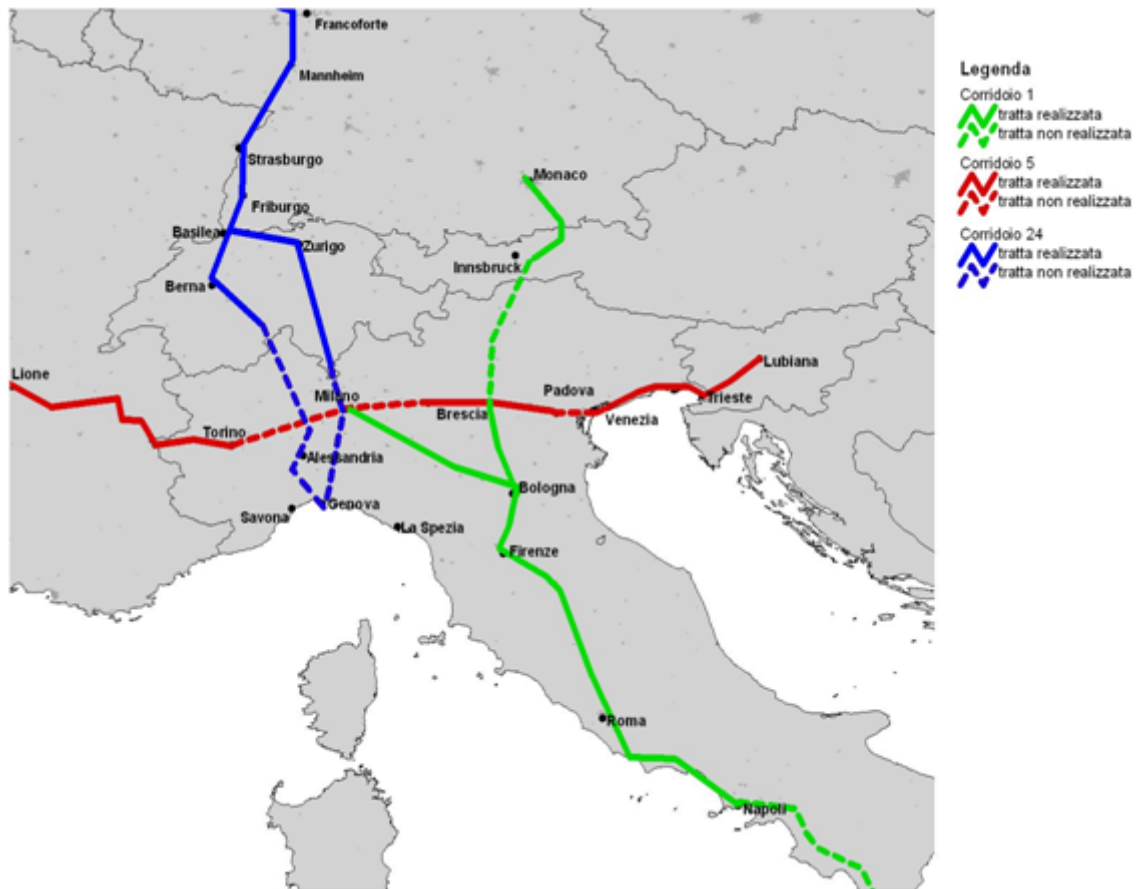


Figura 1: Corridoi europei

rilevanti, ma anche come il segmento dove le economie di scala e i fenomeni di concentrazione dei flussi sono più forti. Basti solo rilevare che le strategie delle compagnie di navigazione prevedono che nei prossimi anni i porti del Mediterraneo siano collegati con i mercati asiatici, ritenuti i mercati più dinamici e con maggiori potenzialità nel medio-lungo periodo, da navi da 18.000 TEU.

In questa prospettiva, le grandi compagnie marittime (Maersk e MSC), le autorità portuali e i terminalisti hanno quindi effettuato ingenti investimenti a Savona, La Spezia e Genova per poter gestire grandi volumi in tempi ridotti, i quali richiedono giocoforza un'alta percentuale di inoltro delle merci via ferrovia verso le destinazioni finali, determinando di fatto una ridefinizione degli schemi delle relazioni fra porti e retroporti.

Nel quadro di queste dinamiche dal lato della domanda e dell'offerta, le iniziative logistiche localizzate nell'alessandrino appaiono caratterizzate da una condizione di crescente concorrenza, che è certamente il fattore decisivo per avere una spinta al miglioramento dei servizi. Pur tuttavia, la frammentazione delle iniziative porta con sé un problema di insufficienti economie di scala che, in una logica di grandi volumi e tempi ridotti, rischia di risultare particolarmente penalizzante per le prospettive di sviluppo del comparto logistico

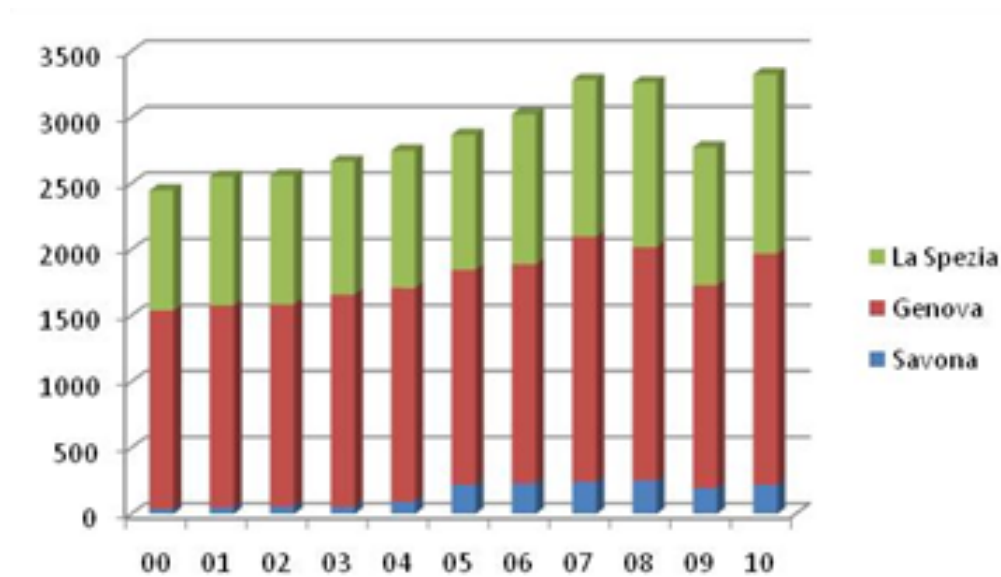


Figura 2: Traffico container (2000-2010; migl. di TEU)

dell'area.

Le imprese del settore possono superare questa condizione di svantaggio operando in una logica non solo di competizione ma anche di cooperazione, o per meglio dire di “coopetizione”, sotto una guida, una “cabina di regia” unica che faccia valere in sinergia le logiche del mercato insieme alle logiche di programmazione utili alla competitività dell'intero sistema alessandrino.

Il policy-maker, dal canto suo, deve innanzitutto “lavorare” per evitare l’“atomizzazione” del settore, coordinando le iniziative logistiche, “almeno” quelle che hanno vocazione ferroviaria, in una logica di sistema; deve “inventare” l'integrazione tra porti e ferrovie con soluzioni societarie e finanziarie coraggiose e determinate, e deve infine costruire alleanze “oltre” i confini amministrativi con grande libertà e sull'aggregazione di interessi reali.

Alla base di queste azioni è necessario adottare un approccio teso a superare la distinzione tra ruoli privati e pubblici in una prospettiva strategica e non forzata, ed essere orientati ad agire in una logica di problem solving e di time to market. L'istituzione di una conferenza permanente della logistica a livello locale tra tutti gli stakeholders è infine un passaggio probabilmente determinante per porre le basi del azioni efficaci e condivise di sistema. Lanfranco Senn, Università Bocconi

Note

[1] Questo articolo trae spunto dalla partecipazione dell'autore ad una ricerca realizzata da European House Ambrosetti di Milano per la Fondazione Gianfranco Pittatore di Alessandria.

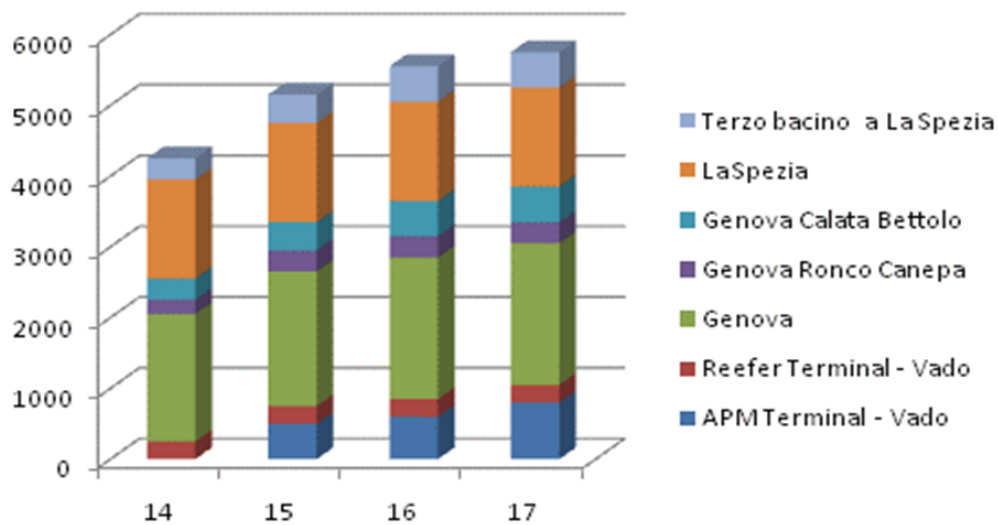


Figura 3: Traffico container previsto (2014-2017; migl. di TEU)

[2] La scelta dei porti del Mediterraneo come destinazione delle navi da 18.000 TEU va letta anche alla luce del probabile - e già iniziato - incremento del costo del petrolio, che spinge le grandi compagnie di navigazione a razionalizzare i percorsi marittimi. Le navi da 15.000 TEU collegheranno invece i mercati asiatici con i grandi porti del Northern Range.

[3] A Vado Ligure nel 2015 sono attese le navi da 18.000 TEU.

[4] Nell'alessandrino, in cui è localizzato uno scalo ferroviario con cento chilometri di binari ormai in gran parte inutilizzato, sono presenti a Tortona due piattaforme logistiche e intermodali (Rivalta Scrivia e Gruppo Gavio). A Nord opera il Gruppo Bonzano che ha rilevato la ligure Gimax con sede a Genova.