MÖGLICHER BEITRAG CESARE ROSSINI ALESSANDRIA

Da der Markt die Spielregeln vorschreibt, sind dessen Angaben im Basso Piemonte unmissverständlich.

Deutlich wird dies anhand einer einzigen Zahl: In einem Jahr wurden allein in Tortona Logistikanlagen (überdacht) mit einer Fläche von mehr als 1 Mio. qm realisiert, und heute steht kein einziger Quadratmeter mehr für die Logistik zur Verfügung. Das geht so weit, dass die benachbarten Gemeinden ins Auge fassen, mit Tortona die Abtretung von Baugelände für den Logistikmarkt auszuhandeln, um dann die Gebühren und Steuern einzunehmen. Dieser Prozess begann in Pozzolo Formigaro, dehnt sich heute aber auf die angrenzenden Gemeinden aus.

Beim wirklichen Match um die Logistik geht es jedoch nicht um den möglichen Eintritt großer Wirtschaftsteilnehmer, die an Einrichtungen wie dem Rivalta Terminal Europa (RTE) oder ähnlichen Versuchen, sonstige Logistikbereiche zu penetrieren, sowie an wichtigen Gesellschaften dieser Produktionskette interessiert sind.

Es geht um das Bahngüterverteilungszentrum Alessandria.

Dabei handelt es sich nicht um einen Umschlagplatz, damit das klar ist, sondern um eine Infrastruktur, die in der Lage ist, das wirtschaftlich rentabel zu machen, was bis gestern für den Markt noch unrealistisch schien.

Es geht um ein Areal mit einer Fläche von 1 Mio. qm (wieder einmal diese Ziffer), das ein pulsierendes Herzstück aufweist: das 200.000 qm große Gelände, auf dem 40 Gleisbündel zusammenlaufen.

Was den Markt und somit die Häfen des ALTO TIRRENO angeht, vertraten Logistikexperten jahrelang folgende These:

Für Container und Güter, deren Herkunfts- oder Zielorte die Häfen Genua und Savona sind, dürfen zur Verschiffung keine zusätzlichen Kosten für die Löschung der Ladung entstehen: Sie dürfen also im Hafenhinterland an der Straße, die sie direkt vom Hafen (oder zum Hafen) zu den Industrie- und Verteilungsstandorten bringt, nicht zu einem Zwischenhalt gezwungen werden.

Aufgrund einer Reihe von Faktoren ändern sich heute jedoch die Bewertungen, die immer noch hastig erfolgen. Sie betreffen

1. die erneut zunehmende Bedeutung des Mittelmeers;

2. die Globalisierungskrise;
3. die Verkürzung der Lieferkette;
4. die Suche nach neuen Industriestandorten;
5. die fehlgeschlagene Möglichkeit des Reshorings in Osteuropa aufgrund des Ukrainekonflikts;
6. das Zurückrudern bei der Herstellung von Schiffsgiganten. Seit Monaten sind aus dem Auftragsbestand der Werften Schiffe der Größenklasse über 20.000 TEU verschwunden, und die Nachfrage orientiert sich auf Schiffe zu 14/15 TEU, die natürlich für kürzere Routen vorgesehen sind;
7. das endgültige Fehlschlagen der Seidenstraße.

All diese Faktoren könnten potenziell zur Neulancierung der Mittelmeerhäfen und insbesondere derer am Tyrrhenischen Meer führen.

Diese Häfen weisen Probleme und Verzerrungen auf.

Bei den Problemen geht es um chronischen Platzmangel, Staus auf den Kaianlagen, den Autobahnen und Stockungen im Schienenverkehr.

Bei den Verzerrungen geht es um untragbare Kosten für die Bahnverladungen, Verzug bei der Digitalisierung und somit der Rationalisierung der Güterbewegungen.

Die Chancen korrelieren dagegen mit der Errichtung neuer Infrastrukturen, dem Bau eines neuen Damms und insbesondere

- dem neuen Eisenbahnknoten Genua, dank dessen eine direkte Verbindung zu den Kaianlagen der Häfen in Genua und Voltri geschaffen wird;
- der Entwicklung eines neuen Knotens in Savona-Vado.
- Die Bahnlinie Terzo Valico zwischen Genua und Tortona soll in der Nähe des Güterverteilungszentrums Alessandria münden und gleichzeitig genau an diesem Knotenpunkt mit den neuen vervierfachten Verbindungen nach Mailand und Mitteleuropa vernetzt werden.

In diesem neuen Szenario nimmt das Güterverteilungszentrum einen ausschlaggebenden strategischen Wert für die Häfen, aber auch für das große Industriegebiet im Nordwesten Italiens und die Schweiz ein. Erlauben Sie mir, an eine Tatsache zu erinnern: In den 1960er-Jahren gingen zirka 80 % des internationalen Warenverkehrs mit der Schweizerischen

Eidgenossenschaft über die Kaianlagen des Hafens Genua. Soweit ich weiß, geht heute über die Kaianlagen in Genua und Savona nicht einmal mehr ein Gramm an Schweizer Gütern.

Im Güterverteilungszentrum Alessandria wird das, was unmöglich und undenkbar war, zum strategischen Schlüssel für das Logistiksystem im Nordwesten Italiens.

Nicht nur zufällig beschloss die Bahn, erhebliche Investitionen in diese Anlage zu tätigen, und bestätigte somit zum ersten Mal deren Rolle als vitales Herzstück der italienischen Logistik.

Ebenso ist es kein Zufall, dass große Hafenterminal- und Logistikanbieter am Kauf von Teilen dieses Zentrums interessiert sind, das JEDOCH NICHT ZUM VERKAUF STEHT.

Die Hafenbetreiber können momentan und in Zukunft in diesem Zentrum im Rahmen einer Vereinbarung wirken, jedoch darf niemand die Verfügungsgewalt über dieses Zentrum haben, damit das öffentliche Interesse gewahrt wird.

Wie aber funktioniert das Güterverteilungszentrum? Die Antwort ist einfach: Mit den gegenwärtigen Eisenbahnlinien ist es nicht oder nur marginal möglich, auf den Kaianlagen in Genua oder Savona die berühmten 750 m langen Containerzüge zu bilden, die allen Stimmen zufolge wirtschaftlich rentabel sind.

Also?

Auf den Kaianlagen von Genua und Savona können Züge mit einer Länge von 200, vielleicht 300 m gebildet werden. Diese Züge können als Shuttle-Dienst zwischen den Kaianlagen und dem Güterverteilungszentrum fungieren, wo nacheinander die berühmten 750 m langen Züge gebildet werden, indem Wagons und Container aneinandergereiht werden und in logistischer Hinsicht ein Gebiet bedient wird, das potenziell jedes Jahr erweitert werden könnte. Der Aktionsradius der Häfen am Tyrrhenischen Meer und der Referenzmarkt verlagern sich vom Norden nach Osten und Westen dank der baryzentrischen Fähigkeit des Verteilungszentrums, jenen Prozess für die Rationalisierung der Logistik auf der Schiene zu steuern, den die Häfen am Tyrrhenischen Meer auch morgen nicht lenken werden können.

Dann werden Digitalisierung, Rationalisierung der Abfolgen und Wettbewerbsfähigkeit Werte sein, die in einem einzigen Logistiksystem gebündelt werden können, in dem das Verteilungszentrum in Alessandria zum Epizentrum eines neuen großen Logistikgebiets wird, das in der Lage ist, mit denen in Nordeuropa zu wetteifern.

Liebe Freunde aus der Schweiz, verstecken wir uns nicht hinter einem erhobenen Finger und denken wir daran, dass ein erheblicher Teil des Erfolgs der nordeuropäischen Häfen auf vergünstigten Bahnpreisen basiert, die gewährt werden, um Güter aus einer Entfernung von 1200 km, aus Italien, an die nördlichen Gestade des europäischen Kontinents zu locken.

JETZT IST DER ZEITPUNKT FÜR EINE TRENDWENDE GEKOMMEN.

Wie gesagt, werden im Verteilungszentrum Alessandria 200.000 qm von Gleisbündeln eingenommen. Das Verteilungszentrum verfügt aber auch über eine Fläche von 800.000 qm, die Mercitalia gehört und hinsichtlich derer nicht durch Zufall Interesse seitens der großen Konzerne laut wurde. Diese Konzerne haben auch ein Auge auch auf die Umschlagplätze geworfen.

ALLE SIND ÜBERZEUGT, dass das große Logistikmatch in Europa dort, im Basso Piemonte und insbesondere in Alessandria, ausgetragen wird.

Das geht so weit, dass – vielleicht mit übertriebenen Ambitionen – auch von einem funktionalen Bündnis zwischen weit voneinander entfernten Hafenhinterlandarealen wie Alessandria und dem Gelände hinter dem Hafen in Triest die Rede ist.

Sicher wird das Logistikmatch dort ausgetragen. Und es hängt von uns, aber auch von der Fähigkeit von Ländern wie der Schweiz ab, dieses Match zu gewinnen.

Auch die schweizerischen Verlader haben heute die Möglichkeit, Italien auf eine im Wesentlichen andere Weise als in den letzten Jahren in den Fokus zu nehmen. Prognostiziert wird ein Kurswechsel im Hinblick auf die wirtschaftlich erfolgreiche Strategie von Hupac. Das Unternehmen baute in Italien ein Netzwerk logistischer und Eisenbahninfrastrukturen auf, das im Wesentlichen in der Lage ist, einen riesigen Staubsaugereffekt, was italienische Güter (die theoretisch in den Zuständigkeits- und Kompetenzbereich der ligurischen Häfen fallen) betrifft, auf die Eisenbahnstrecken Nordeuropas einzuleiten.

Dies ist eine große Chance. Es stimmt zwar, dass der Apennin die Häfen des Alto Tirreno, des Ligurischen Meers von der Poebene trennt, jedoch wird 2026 die Terzo-Valico-Bahnstrecke in Betrieb genommen. Daneben wird es vermutlich neue Infrastrukturen geben und vielleicht wird sich das Land endlich darüber klar werden, dass eine effiziente Logistik den Erfolg und die Wettbewerbsfähigkeit eines ganzen Wirtschaftssystems ausmacht.

Heute Abend geht es nicht um die Fahrgastbeförderung, sondern um Güter. Aber für einen Augenblick richten wir unseren Blick jenseits des Horizonts und denken an die Bahninfrastrukturen zwischen dem Tyrrhenischen Meer und der Schweiz Ende dieses Jahrzehnts mit den durch die neuen Strecken garantierten Fahrzeiten.

Genua–Alessandria/Tortona:	15 Minuten
Genua–Mailand:	45 Minuten
Mailand–Lugano (mit der Vervierfachung in der Brianza):	50 Minuten
Lugano–Zürich:	1 Std. 50 Minuten

Liebe Freunde, damit möchte ich sagen, dass das Meer und die Grenzlinie für den internationalen Warenverkehr potenziell weniger als zwei Stunden von Lugano und vier Stunden von Zürich entfernt sind.

Think about it!