

Alessandria provincia logistica

Daniele Borioli

Logistica, chi era costei

Porti, retroporti, interporti, piattaforme logistiche, scali. Da qualche anno a questa parte il dibattito locale alessandrino si è venuto via via riempiendo di una terminologia sino a pochi anni fa pressoché sconosciuta. Che poi non sempre e non da tutti, e certo anche da chi scrive, tale terminologia sia usata appropriatamente, con adeguati nessi di relazione tra significante e significato, è problema tutto sommato secondario. Ciò che importa soprattutto registrare è l'irruzione massiccia di un argomentare che fasce crescenti di amministratori, imprenditori e cittadini hanno trasformato in senso comune. Un senso comune che, oltretutto, impregna di sé i materiali di propaganda elettorale, le attività di svariate amministrazioni locali, la penna di opinionisti e cronisti, la voce di centinaia di relatori a decine di convegni.

Eppure, logistica è un concetto tutt'altro che nuovo. Le confuse e approssimative conoscenze di cui dispongo ne fanno forse risalire l'etimo al mondo militare, e in particolare agli eserciti dell'antica Roma, che furono maestri del settore e che su di esso costruirono parte significativa dei loro successi sui campi di battaglia. Ai nostri tempi, depurato dalle sue origini bellicose, l'armamentario di parole richiamato all'inizio serve a definire un vasto complesso di elementi materiali, di obiettivi strategici e di modalità organizzative nello scambio delle merci, che trova in alcuni peculiari contesti territoriali le condizioni per assurgere, in sé, al ruolo di fattore primario dello sviluppo. Uno di questi peculiari contesti è, certamente la provincia di Alessandria.

Perché Alessandria?

La prima, decisiva ragione ha a che fare con la geografia fisica. Alessandria dista circa novanta chilometri da Milano e Genova, e poco meno di cento chilometri da Torino e Piacenza. Si trova, cioè, in una posizione esattamente baricentrica rispetto ai principali e tradizionali poli di sviluppo economico e finanziario dell'Italia. La qual cosa, anche in virtù dei processi di industrializzazione, delocalizzazione industriale e post-industrializzazione succedutisi nei decenni del secondo dopoguerra, ha guadagnato al capoluogo e alla sua provincia una gamma cangiante di definizioni: da quella più lusinghiera e ambiziosa di "cuore del triangolo industriale", a quella più immaginifica e futuribile di "centro del ge-mi-to", sino a quella più problematica e, probabilmente, realistica di "periferia del Nord-Ovest italiano". La seconda ragione è, invece, collegata all'esistenza di una consistente rete di infrastrutture di accessibilità, nodi e piattaforme di scambio modale e smistamento, la cui presenza è certo derivata in parte significativa dalla forza oggettiva della collocazione territoriale; arricchita però dalla visione e dalla capacità di progettare futuri scenari di sviluppo, che si ritrova in talune iniziative imprenditoriali, addensatesi in particolare nell'area della Valle Scrivia, ma non solo.

Appartengono alla prima categoria le linee ferroviarie che convergono su Alessandria da molteplici direttrici (e particolarmente le cinque che la collegano con Genova e Savona), tre autostrade, uno scalo ferroviario merci di primaria importanza (Alessandria smistamento) e uno di non minori potenzialità (Novi S. Bovo). Mentre nel novero della seconda fattispecie rientrano l'interporto di Rivalta Scrivia (inventato da Giacomino Costa alcuni decenni fa e oggi, dopo anni

difficili, in fase di grande rilancio), l'interporto di Arquata Scrivia (significativo polo per le merci sfuse), il polo logistico di Pozzolo Formigaro, quello di Coniolo nel Casalese, la logistica S. Guglielmo a Tortona e, più di recente, gli impianti logistici di Capriata d'Orba.

Su questa cospicua dotazione di infrastrutture, competenze, esperienze imprenditoriali, cui potrebbero essere aggiunti come elementi di rinforzo la solida tradizione dell'autotrasporto, che sin dall'immediato secondo dopoguerra ha connotato lo sviluppo di talune aeree della provincia, nonché il recente innesto delle realtà universitarie (Amedeo Avogadro e Politecnico), molto dinamiche nel ritagliarsi, sul terreno della formazione e della ricerca, spazi di iniziativa e radicamento nel tessuto socio-economico locale, si innerva quella che ormai molti protagonisti della vita pubblica piemontese e nazionale qualificano come la "vocazione logistica dell'Alessandrino".

Da Cengio al Limonte

In realtà, questa presunta vocazione, più che della naturale propensione di un territorio che ha nei decenni seguito con alterne fortune altre piste di sviluppo, è frutto di una determinata e caparbia volontà di costruzione politica, scaturita dall'azione delle amministrazioni locali, e in particolare della Provincia di Alessandria, e solo molto più tardi (a partire dal 2005) approdata all'attenzione delle Regioni e dello stesso Governo nazionale. È vero che da qualche anno a questa parte pare ormai essere acquisito, negli atti della programmazione nazionale e regionale, il concetto di "piattaforma logistica del Nord-Ovest", racchiudente in sintetica formula quel complesso di infrastrutture (esistenti o da realizzare), attività e impianti di servizio o produttivi, flussi di relazioni commerciali e informazioni, situato tra i porti liguri, il Piemonte e i settori occidentali della Lombardia e dell'Emilia e concepito quale sistema attraverso cui progettare l'organizzazione ottimale del movimento delle merci dai luoghi della produzione globale ai mercati finali. Non si può, tuttavia, trascurare come questo disegno ambizioso, talvolta conclamato persino con eccessiva enfasi, costituisca il punto di approdo di un lavoro lungo, che non è inappropriato connotare quale vero e proprio esempio di costruzione dal basso di un'idea di sviluppo territoriale, cresciuta attraverso un processo partecipato, non esente da contraddizioni, contrasti e conflitti, ma alla fine consolidatosi in una sintesi largamente condivisa.

Come dicevo poco sopra, l'embrione di tale processo è da rintracciarsi nel nucleo di programma che, intorno alla metà degli anni Novanta, l'amministrazione provinciale di Alessandria prese ad articolare a partire dagli esiti di uno studio predisposto dall'Istituto di ricerche economiche e sociali del Canton Ticino, cui fu affidato l'incarico di formulare una valutazione obiettiva circa le potenzialità di sviluppo del territorio alessandrino, collegate alla vicinanza con i porti di Genova e Savona. Sullo sfondo della domanda fondamentale formulata allo studio, stavano alcuni elementi di contesto che è bene richiamare: la ripresa del ruolo strategico di Suez e la conseguente, recuperata centralità del Mediterraneo nell'ambito dei processi di globalizzazione; i limiti fisici posti all'espansione di due porti (in particolare quello di Genova) caratterizzati da un lato da cospicui fondali, in grado di accogliere le titaniche navi portacontainers di nuova generazione, e dall'altro schiacciati tra la costa e le montagne incumbenti.

Fu la suggestione del "porto oltre l'appennino", per riprendere il titolo di un progetto recente di cui darò qualche cenno in conclusione, il motore di una ricerca di alleanze attivata verso le istituzioni liguri e costruita con paziente tessitura. Avvicinando via via i lembi di una faglia profonda tra due mondi che, pur condividendo innumerevoli fattori comuni, quali il dialetto quasi sovrapponibile tra l'estremo sud alessandrino e la fascia ligure o, sul terreno della storia contemporanea, l'esperienza resistenziale della Divisione "Pinan Cichero", apparivano orgogliosamente connotati da quel rapporto di diffidente parentela che Paolo Conte ha mirabilmente cantato in una sua famosissima canzone.

Naturalmente, a rendere più complicato il percorso di avvicinamento intervenivano alcuni problemi di grande e oggettivo rilievo, soprattutto sul versante ligure. La paura di un depauperamento e, quindi, di una ulteriore regressione economica e occupazionale, della gloriosa tradizione portuale genovese e savonese, già di suo attraversata da pesanti dinamiche di crisi. E, più ancora, la lacerante conflittualità maturata tra comunità liguri e piemontesi intorno alla tragica secolare vicenda dell'Acna di Cengio, divenuta nel tempo vero e proprio simbolo di un'apparentemente insanabile antinomia tra sviluppo e ambiente, coincidente per di più, in questo caso, con lo spartiacque territoriale e il confine amministrativo tra due regioni.

Sarebbe, ora, troppo lungo ripercorrere tutte le tappe di un cammino fatto di infinite riunioni, costituzioni di comitati promotori, passi avanti coraggiosi e frettolose retromarcie. E culminato, però, con un atto di portata storica: la nascita di SLALA. Con questo acronimo fu battezzata, nei primi anni del nuovo secolo la Società per la logistica dell'arco ligure-alessandrino. Società a responsabilità limitata, partecipata da tutte le principali istituzioni pubbliche delle Province di Alessandria, Genova, Savona e La Spezia, autorità portuali comprese. Se qualcuno volesse, in un ipotetico futuro, rintracciare le tracce genetiche di un'altrettanto ipotetica (almeno per ora) entità, quel "Limonte" con cui diversi organi di informazione catalogano le molte iniziative comuni, in una pluralità di settori amministrativi, che con sempre maggiore intensità Liguria e Piemonte promuovono, non c'è dubbio che dovrebbe procedere a ritroso sulla strada che in queste poche righe è sommariamente raccontata.

Vale la pena?

La domanda non è solo retorica. Il processo partecipato, e per larghissima parte condiviso dalle comunità locali, ha posto costantemente di fronte ai suoi protagonisti questioni non banali. Che hanno richiesto sforzo di elaborazione, capacità di ascolto, mediazione e compromesso. Dando luogo a un esito che non ha pacificato del tutto i dissensi, non ha risolto tutti i dubbi, non ha convinto tutti coloro che sarebbe stato meglio riuscire a convincere.

Paradigmatico, in questo senso, è la vicenda che riguarda la progettata realizzazione del cosiddetto "Terzo Valico dei Giovi". Una nuova infrastruttura ferroviaria ad "alta capacità" (che si differenzia dall'"alta velocità" per essere dedicata prevalentemente al trasporto delle merci) e a "doppia canna" (come si definiscono le infrastrutture in cui i flussi di traffico nelle due direzioni sono separati in due gallerie separate). L'attuale ancoraggio di una peripezia ben lungi dall'essere conclusa (le difficoltà della finanza pubblica rendono tuttora molto incerta la concreta realizzazione della linea) è certamente quello di una solida base di consenso da parte delle comunità locali, oltretutto in molti casi guidate da coalizioni in cui sono ricomprese quelle forze politiche che, di solito, manifestano le maggiori opposizioni verso le grandi opere. Si tratta, cionondimeno, di un ancoraggio che ha modificato radicalmente, in virtù di una robusta spinta dal basso, una discutibilissima impostazione iniziale, molto più spinta verso un modello di alta velocità finalizzato a connettere Genova e Milano, e volgendola verso un disegno totalmente altro: quello di un geometrico potenziamento del trasporto ferroviario merci tra Genova e Novi Ligure, finalizzato a decongestionare il nodo del capoluogo ligure, ad alimentare le attività delle piattaforme logistiche e intermodali dell'alessandrino, a migliorare il saldo ambientale attraverso un tendenziale riequilibrio tra ferro e gomma.

In questo modo, le fortune del "Terzo Valico" si sono inestricabilmente legate, sul terreno del consenso, a quelle più generali del progetto del sistema logistico ligure-alessandrino, in forza di una dinamica oggettiva per quanto non sempre appropriata nel campo delle definizioni problematiche. È accaduto, insomma, schematizzando un po', che quanti pensano che la logistica possa essere davvero un'opportunità utile di sviluppo del territorio, vedono la realizzazione della nuova

ferrovia quale elemento necessitante; mentre al contrario quanti ancora si oppongono alla nuova linea, espongono una sostanziale contrarietà al più generale progetto logistico, giudicato troppo invasivo, dequalificate e scarsamente incisivo sul piano occupazionale.

Naturalmente, alcune delle risposte alle molte questioni ancora aperte le scopriremo solo vivendo. Certo, però, che lo sforzo di qualificare un progetto tanto cospicuo come quello del sistema logistico del Nord-Ovest, armonizzando i diversi obiettivi strategici che in esso convivono, non può essere banalmente risolto e va, da parte dei pubblici poteri, accompagnato da un costante impegno di governo delle regole e dei processi.

Sul fronte dello sviluppo economico e occupazionale, l'idea che attraverso la logistica si possa recuperare una parte della capacità di produrre ricchezza, che si è persa nei settori maturi della manifattura, e che una buona organizzazione sistema logistico-infrastrutturale possa concorrere a restituire competitività al nostro tessuto di imprese e ad attrarre investitori, generando lavoro buono e stabile, va concretamente tradotta e misurata in progetti industriali credibili. Così come l'assunto che sviluppo delle attività logistica e tutela delle risorse ambientali non siano concetti tra loro antagonisti ma complementari, rischia di apparire come una declamazione apodittica; se non la si inquadra in una serie di misure di politica trasportistica volte a incentivare il trasferimento dei traffici dalla strada alla rotaia e a porre vincoli sempre più cogenti sull'espansione incontrollata del flusso veicolare. E allo stesso modo, sarà difficile alla fine presentare un bilancio ambientale soddisfacente, se non si orienterà la politica degli insediamenti verso il riutilizzo e la rifunzionalizzazione delle aree già compromesse nelle precedenti fasi di sviluppo economico, senza occupare nuove porzioni di territorio, al di là di quanto strettamente indispensabile.

In-conclusioni

La partita è, in qualche modo, ancora aperta. Anche se ormai, dopo lunghi anni di riscaldamento, forse si sta davvero cominciando a giocare. Il gruppo Ferrovie dello Stato, attraverso il suo nuovo braccio operativo di FS Logistica, si accinge a liberare investimenti consistenti, per decine di milioni di euro, sull'area dello scalo merci di Alessandria, per realizzare una piattaforma logistica di poco meno di mezzo milione di metri quadri. Intorno a essa sorgerà, sempre nell'area di scalo, una prima base retroportuale, di riferimento per Genova e Savona. Nel contempo, gli importanti gruppi imprenditoriali del settore insediati nella realtà di Rivalta Scrivia stanno procedendo alla realizzazione di un terminal, che alimenterà ulteriormente le già crescenti attività dell'interporto. Altri impianti di carattere logistico si vanno via via realizzando tra Pozzolo Formigaro e Capriata d'Orba.

Mentre sul piano infrastrutturale, all'annoso busillis riguardante il "Terzo Valico" (si fa, non si fa; ci sono i soldi, non ci sono più, ci risono), si aggiunge ora un interessantissimo e innovativo progetto sviluppato a Torino, che ipotizza la realizzazione di un sistema di trenini automatici a bassa velocità e a ciclo continuo, in grado di trasportare nelle aree retroportuali alessandrine milioni di container all'anno, prelevandoli direttamente dalle navi. Detta così, la faccenda può anche assomigliare a una sorta di catastrofe merceologica destinata ad abbattersi sul territorio alessandrino con deflagranti effetti. Ma si può anche guardare il problema da un'altra prospettiva e cercare di governarlo, volgendo i rischi inevitabilmente connaturati all'essere, come noi siamo, terra di passaggio, nell'opportunità di rivoltare i nostri obiettivi di crescita verso modelli più governabili e meno impattanti.

D'altro canto, quello che oggi abbiamo di fronte tra Genova e il Po, se non è il peggiore dei mondi possibili non è neppure un paradiso terrestre. Basta muoversi ogni tanto lungo la rete autostradale che ci attraversa per constatarlo. E, al tempo stesso, constatare le ancora consistenti potenzialità di una rete ferroviaria sottoutilizzata, anche per la totale pluridecennale latitanza di politiche trasportistiche adeguate. E forse oggi, alla luce di quanto accadendo sui mercati finanziari mondiali, ci facciamo un po' tutti meno illusioni sulle magnifiche sorti e progressive della new economy, o sulle

dimensioni reali delle fertili praterie del turismo, come ambito di sviluppo sostitutivo della gloriosa tradizione manifatturiera. Sempre ammesso che il turismo, quando si fa davvero industria, non comporti guasti ambientali altrettanto rilevanti.

Anche se è evidente che chi scrive ha sull'argomento una posizione precisa e, quindi, per ciò stesso discutibile, è invece oggettivamente fondato dire che il tema della logistica ci restituisce spunti di riflessione che vanno ben al di là dello specifico ambito disciplinare, o del dibattito politico di breve momento. E riguardano piuttosto la complessa relazione tra locale e globale, il difficile comporsi delle dinamiche di costruzione del consenso tra le prerogative inalienabile dei territori e delle loro rappresentanze e le funzioni decisionali dei livelli di governo d'area vasta, il mai risolto ossimoro della crescita sostenibile.