

TERZO RAPPORTO TRIENNALE

## Scenari per il Piemonte del 2015

# I QUADRANTI DEL TERRITORIO PIEMONTESE: LE PROSPETTIVE DEL SUD-EST

CRISTINA BARGERO

IRES **SCENARI** 2008/19



ISTITUTO DI RICERCHE ECONOMICHE SOCIALI DEL PIEMONTE

# Irescenari Irescenari

I QUADRANTI DEL TERRITORIO PIEMONTESE:  
LE PROSPETTIVE DEL SUD-EST



L'IRES PIEMONTE è un istituto di ricerca che svolge la sua attività d'indagine in campo socioeconomico e territoriale, fornendo un supporto all'azione di programmazione della Regione Piemonte e delle altre istituzioni ed enti locali piemontesi.

Costituito nel 1958 su iniziativa della Provincia e del Comune di Torino con la partecipazione di altri enti pubblici e privati, l'IRES ha visto successivamente l'adesione di tutte le Province piemontesi; dal 1991 l'Istituto è un ente strumentale della Regione Piemonte.

L'IRES è un ente pubblico regionale dotato di autonomia funzionale disciplinato dalla legge regionale n. 43 del 3 settembre 1991.

Costituiscono oggetto dell'attività dell'Istituto:

- la relazione annuale sull'andamento socioeconomico e territoriale della regione;
- l'osservazione, la documentazione e l'analisi delle principali grandezze socioeconomiche e territoriali del Piemonte;
- rassegne congiunturali sull'economia regionale;
- ricerche e analisi per il piano regionale di sviluppo;
- ricerche di settore per conto della Regione Piemonte e di altri enti e inoltre la collaborazione con la Giunta Regionale alla stesura del Documento di programmazione economico finanziaria (art. 5 l.r. n. 7/2001).

### **CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE**

Angelo Pichierri, *Presidente*

Brunello Mantelli, *Vicepresidente*

Paolo Accusani di Retorto e Portanova, Antonio Buzzigoli, Maria Luigia Gioria,  
Carmelo Inì, Roberto Ravello, Maurizio Ravidà, Giovanni Salerno

### **COMITATO SCIENTIFICO**

Giorgio Brosio, *Presidente*

Giuseppe Berta, Cesare Emanuel, Adriana Luciano,  
Mario Montinaro, Nicola Negri, Giovanni Ossola

### **COLLEGIO DEI REVISORI**

Emanuele Davide Ruffino, *Presidente*

Fabrizio Allasia e Massimo Melone, *Membri effettivi*

Mario Marino e Liliana Maciariello, *Membri supplenti*

### **DIRETTORE**

Marcello La Rosa

### **STAFF**

Luciano Abburrà, Stefano Aimone, Enrico Allasino, Loredana Annaloro, Maria Teresa Avato,  
Marco Bagliani, Cristina Bargerò, Giorgio Bertolla, Paola Borriore, Antonino Bova, Paolo Buran,  
Laura Carovigno, Renato Cagno, Luciana Conforti, Alberto Crescimanno, Alessandro Cunsolo,  
Elena Donati, Carlo Alberto Dondona, Fiorenzo Ferlino, Vittorio Ferrero,  
Filomena Gallo, Tommaso Garosci, Maria Inglese,  
Simone Landini, Antonio Larotonda, Eugenia Madonia, Maurizio Maggi,  
Maria Cristina Migliore, Giuseppe Mosso, Carla Nanni, Daniela Nepote, Sylvie Occelli,  
Santino Piazza, Stefano Piperno, Sonia Pizzuto, Elena Poggio, Lucrezia Scalzotto,  
Filomena Tallarico, Luigi Varbella, Giuseppe Virelli

© 2008 IRES – Istituto di Ricerche Economico – Sociali del Piemonte  
via Nizza 18 – 10125 Torino  
Tel. 011.66.66.411 – Fax 011.66.96.012

Iscrizione al Registro tipografi ed editori n. 1699,  
con autorizzazione della Prefettura di Torino del 20/05/1997

Si autorizza la riproduzione, la diffusione e l'utilizzazione del contenuto  
del volume con la citazione della fonte.

# Irescenari

## **TERZO RAPPORTO TRIENNALE SUGLI SCENARI EVOLUTIVI DEL PIEMONTE**

Coordinamento scientifico: Paolo Buran

**2008/19**

### **I QUADRANTI DEL TERRITORIO PIEMONTESE: LE PROSPETTIVE DEL SUD-EST**

di Cristina Bargerò

Questo contributo di riflessione rappresenta lo sviluppo di un lavoro collettivo di ricognizione sulle tendenze evolutive del Piemonte, svolto su incarico dell'Assessorato alla Programmazione e alle Politiche Territoriali della Regione Piemonte, in funzione dell'elaborazione del Programma Strategico Regionale e del Piano Territoriale Regionale. Ad esso hanno partecipato – oltre all'IRES – il Dipartimento Interateneo Territorio dell'Università di Torino, e l'Università del Piemonte Orientale.

Alcuni passi del ragionamento presentato sono appunto debitori rispetto ad analisi e contributi provenienti dalle strutture accademiche che hanno partecipato alla ricerca: in particolare, per questo quadrante regionale sono stati preziosi i lavori coordinati da Giuseppe Dematteis sui sistemi locali del Piemonte e le analisi di Paolo Perulli sulle progettualità espresse dal territorio. Sono state inoltre analizzate le proposte presentate dai territori nell'ambito del Bando Regionale per i Programmi Territoriali Integrati, e si sono svolte interviste a testimoni privilegiati che l'IRES ringrazia per la collaborazione dimostrata. Tra di essi:

Cesare Paonessa (Agenzia mobilità, ex dirigente trasporti Provincia di Alessandria), Giuseppe Monighini (Ufficio Studi Unione Industriale), Massimo Mensi (Assessore Attività produttive Comune di Valenza), Fabrizio Riva (Direttore Unione Industriale Alessandria), Rita Rossa (Assessore Attività produttive Provincia di Alessandria), Ing. Piero Cavigliasso (Direttore Proplast). Durante il lavoro ci si è inoltre avvalsi a più riprese di consigli e materiali forniti da Carlo Beltrame, la cui profonda conoscenza del territorio regionale – e di quello alessandrino in particolare misura – rappresenta un ausilio prezioso per ricognizioni strategiche come quella messa in campo nel presente quaderno.

Naturalmente le opinioni qui espresse devono essere considerate di responsabilità esclusiva dell'autrice e dell'IRES.

Elaborazioni statistiche: Lucrezia Scalzotto

Carte tematiche: Paolo Zeppetella

#### **UFFICIO EDITORIA IRES PIEMONTE**

Maria Teresa Avato, Laura Carovigno

#### **PROGETTO GRAFICO**

Clips – Torino

#### **IMPAGINAZIONE**

Edit 3000 srl – Torino



## INDICE

---

INTRODUZIONE	1
1. PUNTI DI FORZA E GAP STRUTTURALI	3
2. IL NODO LOGISTICA-PRODUZIONE NELLE PROSPETTIVE DELL'ALESSANDRINO	14
3. IL DISTRETTO DEL BENESSERE NEL BASSO MONFERRATO	22
4. LA VALORIZZAZIONE DEL BACINO DEL PO	24
5. TRE SCENARI PER IL PIEMONTE SUD-ORIENTALE	25
RIFERIMENTI BIBLIOGRAFICI	29
SITI WEB	29



## INTRODUZIONE

---

Il quadrante sud-orientale del Piemonte è il solo – insieme a quello torinese – nel quale la delimitazione funzionale e prospettica del territorio coincide sostanzialmente con la delimitazione amministrativa. Certo anche in questo territorio si riscontrano **differenziazioni interne**, e anche **fenomeni di gravitazione geografica su territori esterni**: ad esempio la simbiosi tra Casale Monferrato e Vercelli riaffiora periodicamente nei disegni progettuali o nelle ipotesi di riagggregazione della partizione delle Province, mentre i territori appenninici intrattengono rapporti stretti con il polo genovese. In effetti la stessa posizione geografica, a cavallo di tre – se non di quattro – regioni la rende storicamente un crocevia di transito, favorendone le dinamiche centrifughe. E proprio il posizionamento nodale al centro del Nord-ovest italiano rappresenta il primo fattore di identità progettuale che occorre tenere in considerazione, potendo costituire tanto un fattore di dispersione quanto la base per una progettualità integrata. Da sempre quest'area si configura come **una piattaforma di relazioni e di scambi** e un importante nodo stradale, autostradale e ferroviario; come l'entroterra dei porti liguri, dotato di forte accessibilità alle metropoli padane. Nel tempo l'area ha saputo dotarsi di funzioni di servizio e smistamento (si pensi alla densità di strutture logistiche intermodali e retroportuali) destinate verosimilmente a un ulteriore notevole sviluppo nel caso in cui la posizione della portualità ligure sullo scacchiere geoeconomico le consenta di intercettare un flusso consistente dei traffici marittimi tra centro Europa ed estremo Oriente (ma anche dei movimenti relativi alle “autostrade del mare” che connettono i porti liguri agli scali mediterranei, a iniziare da quelli dell'Europa dell'Est).

La seconda caratteristica macroscopica di questo territorio è **l'accentuata fragilità demografica**, che in certa misura l'accomuna alla situazione ligure, soprattutto in rapporto ai livelli di invecchiamento della popolazione residente. Si tratta di una condizione che in forma ricorrente solleva preoccupazione per le sue possibili ripercussioni sulle capacità di innovazione e di crescita economica. La questione non è certo trascurabile, anche se va riconosciuto che né in Liguria né nell'alessandrino il fattore demografico ha inibito nell'esperienza recente l'acquisizione di ottimi livelli di prosperità economica, o il superamento delle crisi settoriali che periodicamente investono questa, al pari di altre aree di avanzata industrializzazione. Il permanere – almeno su un piano teorico – di elementi di rischiosità appare chiaro se si considerano congiuntamente i due caratteri cruciali del territorio alessandrino appena delineati: **la sottodotazione quantitativa del fattore umano**, soprattutto nelle sue fasce giovanili, e la **posizione intermetropolitana a fortissima accessibilità**. Non sembra irrealistico, in simili circostanze, evocare l'immagine di una “terra di mezzo”, nella quale la fortissima connettività possa agire da via di fuga anziché come veicolo di attrazione, o essere investita da decisioni localizzative esogene che atterrano sul territorio senza istituire con esso efficaci relazioni di scambio e di riverbero economico e sociale. Fortunatamente il portafoglio di competenze detenuto dall'alessandrino appare notevolmente solido, e un suo ammodernamento dinamico sembra in grado di reggere il carico di trasformazioni che comunque si profilano al suo orizzonte temporale: i distretti dell'oreficeria valenzana e della refrigerazione industriale nel casalese, le specialità nel campo della meccanica, della plastica, del dolciario e del viticolo, dei cavi, dell'agricoltura innovativa, del cemento accompagnano le attività logistiche e i nuovi servizi componendo un mix produttivo, nel suo insieme, a forte tenuta. Tutto ciò, in un contesto caratterizzato da una struttura imprenditoriale diffusa (con l'elevata densità di numero di imprese) e potenzialmente in grado di sfruttare le positive condizioni accennate, da una soddisfacente struttura formativa (dal sistema scolastico all'Università), da una buona collaborazione e cooperazione tra le istituzioni (che si misurano efficacemente con le opportunità dello sviluppo locale) e le rappresentanze delle categorie.

A fronte di questo insieme di vantaggi competitivi non vanno sottaciute anche alcune rilevanti criticità, quali la struttura idrogeologica degli argini dei fiumi, soggetta ad alluvioni (il tratto del Po tra





Crescentino e Bassignana, il Tanaro, la Scrivia), e i disastri ambientali (ad esempio, l'amianto nel casalese e l'ACNA nell'acquese).

Ritornando ai fattori di vantaggio competitivo, la cui consistenza è vitale per evitare un'emorragia di risorse connessa alla fragilità della struttura demografica, merita sottolineare la presenza di attività imprenditoriali di orizzonte nazionale e mondiale, e cioè la forte presenza dei grandi gruppi nazionali, la notevole presenza di gruppi esteri (sono circa cinquanta le imprese e le unità locali a capitale estero), la capacità di internazionalizzazione del capitalismo locale grazie al numero di consociate e di unità locali estere dei principali gruppi della provincia.

## 1. PUNTI DI FORZA E GAP STRUTTURALI

Sotto il profilo della produzione realizzata e del reddito disponibile, le principali stime disponibili – proposte rispettivamente dall’Istituto Centrale di Statistica e dall’Istituto G. Tagliacarne che si relaziona al mondo delle Camere di Commercio – concordano nell’assegnare all’insieme del quadrante sud-orientale del Piemonte un livello di ricchezza per abitante superiore al livello nazionale, con una valutazione più generosa da parte dell’Istituto Tagliacarne, che lo posiziona al centro della graduatoria regionale, con valori non molto inferiori alla media piemontese. Le recenti stime del valore aggiunto provinciale per abitante proposte dall’ISTAT (gennaio 2008) attribuiscono invece al quadrante alessandrino **un indice di ricchezza superiore del 5,5% alla media nazionale**, facendo comunque rilevare una dinamica 2001-2005 più favorevole rispetto al contesto piemontese e a quello nazionale. Integrando tale valutazione con le stime prodotte sempre dall’ISTAT alla scala dei “sistemi locali del lavoro” (primavera del 2007) si ottiene tuttavia una visione più articolata, che – come in altri sistemi territoriali – **evidenzia il vantaggio della polarità raccolta intorno al capoluogo provinciale** (che al 2004 sembrerebbe detenere un PIL per abitante superiore a quello dell’area metropolitana torinese) e segnali di criticità che emergono dalle aree più periferiche, come le valli appenniniche dell’Acquese e dell’Ovadese e talune aree collinari della Val Cerrina nel sistema del Casalese. Un aspetto positivo che merita di essere segnalato è invece rappresentato dal **buon posizionamento del sistema locale di Tortona**, che condivide con il polo alessandrino alcune **eccellenze sul fronte delle specializzazioni tecnologiche e del ruolo logistico**.

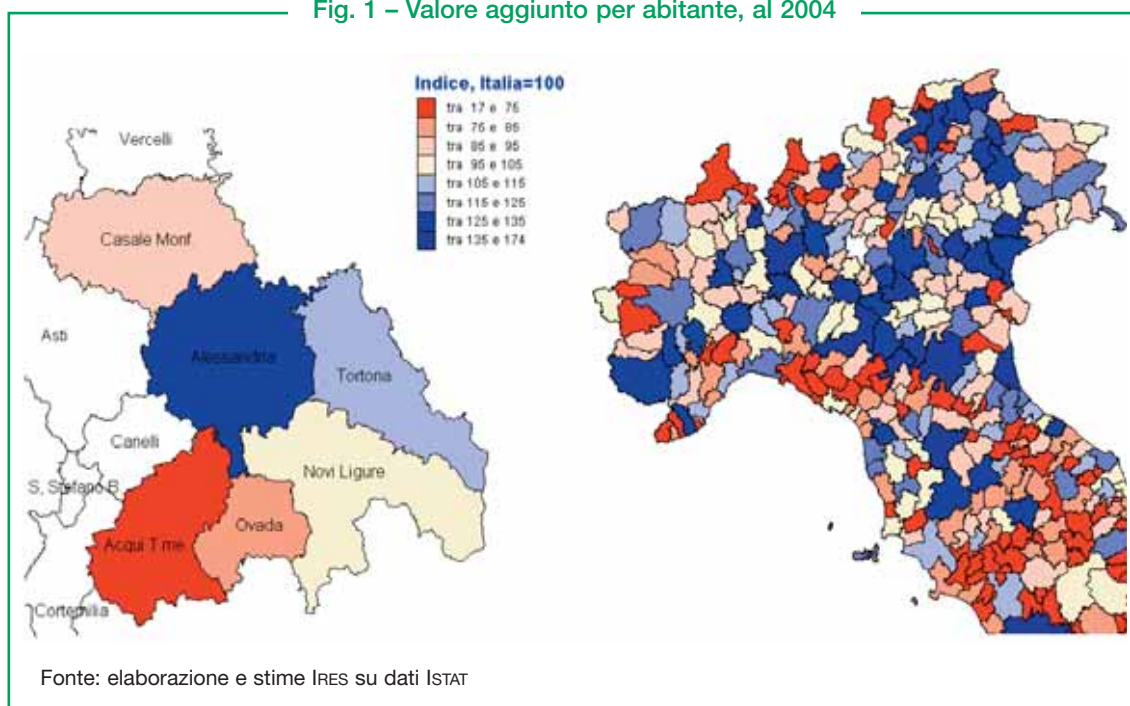
La differenziazioni ora segnalate riflettono infatti alcune caratteristiche strutturali del territorio, costituito per ben 12% da montagna e per il 53% da collina, una parte della quale contrassegnata da una difficile accessibilità e da una notevole dispersione insediativa: non a caso la provincia conta ben 190 comuni, di cui solamente sei superiori ai 20.000 abitanti. Il quadrante sud-est concentra alcune realtà territoriali nelle quali le tendenze all’invecchiamento demografico che caratterizzano la situazione piemontese raggiungono la maggiore intensità, in modo analogo a quanto avviene nella vicina Liguria. Un secondo interessante indicatore economico di natura strutturale è rappresentato dal livello e dall’andamento nel tempo delle esportazioni. **La provincia di Alessandria nell’ultimo decennio è riuscita a conservare il suo vantaggio** (non elevatissimo, ma pur attestato su un livello del

Tab. 1 – Prodotto lordo per abitante 2001-2005

	000 EURO 2004	INDICE 2004	VAR. INDICE 2001-2005
SLL Alessandria	26,9	125,4	
SLL Tortona	24,5	114,0	
SLL Novi Ligure	21,3	99,2	
SLL Casale Monferrato	19,5	91,0	
SLL Ovada	16,5	76,6	
SLL Acqui Terme	15,5	72,3	
Prov. Alessandria	22,7	105,5	0,6
Piemonte	23,8	110,5	-1,1
Italia	21,5	100,0	-

Fonte: elaborazioni e stime IRES su dati ISTAT. I dati provinciali e regionali sono ricavati dall’aggiornamento delle statistiche di contabilità territoriale pubblicate dall’ISTAT nel gennaio 2008. Le stime relative ai sistemi locali del lavoro (SLL) sono ottenute riparametrando sui nuovi dati provinciali le precedenti stime pubblicate dall’Istat nella primavera 2007.

Fig. 1 – Valore aggiunto per abitante, al 2004

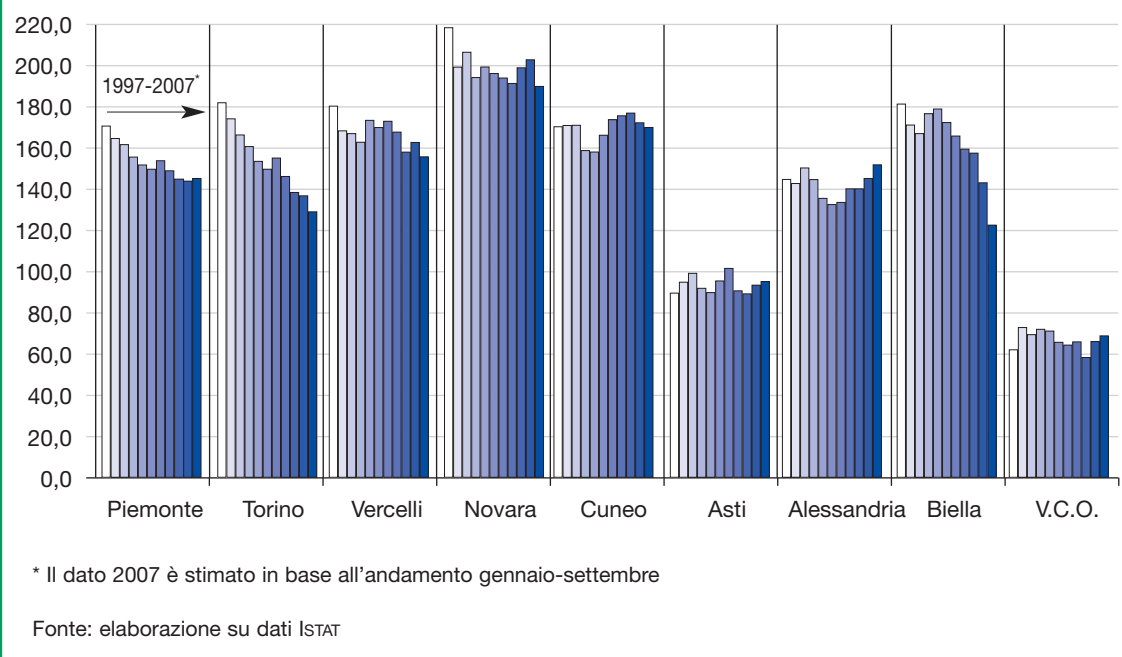


40% in termini di valore delle esportazioni per abitante) rispetto al livello nazionale, superando nel 2006 altre province piemontesi tradizionalmente esportatrici – come Torino e Biella – che hanno subito nel periodo a cavallo del cambio di secolo un consistente arretramento. L'andamento riscontrato nel corso del decennio, con una perdita di posizioni nel periodo iniziale, seguita da un vigoroso recupero a partire dal 2003, rappresenta **un ulteriore sintomo positivo**, in quanto potrebbe attestare **una capacità di iniziativa dell'economia provinciale** all'interno del nuovo contesto competitivo contrassegnato dal passaggio all'euro e dall'emersione della concorrenza asiatica. Tanto nel 2006 che nei primi nove mesi del 2007 l'export alessandrino prosegue la sua corsa, portando la sua incidenza sul totale nazionale dall'1,03% all'1,11% in soli due anni.

Le informazioni – disaggregate settorialmente e aggiornate – sulle variazioni dell'esportazione ci offrono squarci interessanti sui motori di queste dinamiche: considerando le diverse specializzazioni del territorio, anche sui motori locali, giacché questi dati consentono anche di formulare ipotesi sensate **a una scala territoriale subprovinciale**, ad esempio di distretto.

Si può stimare che la provincia di Alessandria abbia accresciuto il suo export in termini reali di circa il 21%: una dinamica molto vicina a quella registrata a livello nazionale, e ben diversa dalla quasi-stagnazione (+3%) messa a consuntivo dall'insieme dell'economia piemontese. **Nel determinare questa evoluzione positiva hanno giocato un ruolo rilevante l'espansione delle esportazioni meccaniche** (che da sole hanno originato un aumento dell'export pari a oltre 10 punti percentuali e **di quelle di prodotti chimici** (6 punti percentuali), **alimentari e plastici** (3-4 punti per ciascun comparto). Si tratta dei settori di **tradizionale specializzazione**, ma sarebbe sbagliato dedurre da questo fatto un quadro di sostanziale stabilità strutturale, come di può riscontrare portando l'analisi a un maggiore livello di dettaglio. Infatti, per il settore metalmeccanico i dati ci descrivono una forte espansione estera del comparto orafa – quindi del distretto valenzano – che dà quasi ragione dell'intero incremento del settore, a cui si aggiunge una buona affermazione dell'export di macchine, mentre una contrazione nell'export di "apparecchi per uso domestico" (che se non compensata abbatterebbe l'ex-

Fig. 2 – Valore delle esportazioni per abitante nelle province piemontesi, 1997-2007.  
Indice, Italia = 100\*



port complessivo di oltre il 5%) appare riconducibile alla crisi del settore del frigorifero a uso familiare che angustia il Casalese. Per gli altri settori, **i progressi sui mercati esteri sembrano da riconnettere al dinamismo delle imprese della plastica, alle lavorazioni di prodotti chimici di base e di vernici, al comparto vinicolo.** Nonostante le preoccupazioni sollevate dalla difficile ristrutturazione di alcune imprese e alcuni settori, si direbbe che **l'economia alessandrina non evidenzia tendenze declinanti, ma piuttosto uno sviluppo a macchia di leopardo.**

Sotto il profilo infrastrutturale le valutazioni dell'Istituto G. Tagliacarne assegnano alla provincia un ottimo punteggio per quanto riguarda le infrastrutture economiche, ma un giudizio sfavorevole per le infrastrutture sociali. Nel complesso, **la dotazione provinciale risulta migliore rispetto alla media piemontese**, e sostanzialmente allineata al dato nazionale. La forza delle reti infrastrutturali dell'Alessandrino si deve ovviamente **al ruolo di snodo trasportistico** ricoperto da quel territorio, in relazione alle reti stradali e ferroviarie (e in parte all'accessibilità delle strutture portuali di Genova e La Spezia), mentre in campo telematico e nel campo dei servizi alle imprese la situazione appare meno soddisfacente. **In ambito sociale troviamo sottorappresentati i servizi culturali, formativi, sanitari, evidenziando una condizione di dipendenza** dalle città circostanti (Milano, Torino, Genova, Pavia). Una condizione complessiva certo ricca di opportunità competitive, legate a un possibile potenziamento del ruolo logistico della provincia, ma che per la relativa debolezza degli altri tipi di esternalità positive potrebbe alimentare i **rischi di subalternità rispetto alle metropoli circostanti**, come diffusamente argomentato in altre parti della presente pubblicazione. **Il capitale umano** insediato in questo quadrante regionale **appare estremamente debole sotto il profilo quantitativo, ma relativamente favorito dal punto di vista qualitativo**: si potrebbe ritenere che la penuria di risorse umane che da decenni affligge questo territorio abbia generato nel tempo **processi di adattamento che conducono a una miglior valorizzazione delle basi demografiche endogene** (oltreché un permanente processo di alimentazione della popolazione

Tab. 2 – Struttura delle esportazioni al 2006 e dinamica 1997-2006 – Provincia di Alessandria

Var. % export a prezzi costanti 1997-2006 - Provincia di Alessandria	21,1
Var. % export a prezzi costanti 1997-2006 - Totale Piemonte	3,6
Var. % export a prezzi costanti 1997-2006 - Totale Italia	24,2

COMPOSIZIONE, SPECIALIZZAZIONI, CONTRIBUTI ALLA VARIAZIONE COMPLESSIVA	COMP.%	SPEC.	CONTR.VAR.
Agricoltura caccia e pesca	0,1	0,038	-0,1
Estrazione di minerali	0,0	0,112	0,0
Coke, raffinerie di petrolio	0,1	0,040	-0,7
Alimentari bevande tabacco	8,5	1,565	3,8
Tessile abbigliamento	1,5	0,122	-1,0
Minerali non metalliferi	0,3	0,112	-0,3
Prodotti chimici	15,0	1,514	6,4
Metallo, prodotti in metallo	19,4	1,694	10,9
Macchine e apparecchi meccanici	19,7	0,975	-3,4
Macchine elettriche	6,3	0,695	0,2
Mezzi di trasporto	2,3	0,218	0,5
Pasta-carta, carta-editoria	0,4	0,176	0,0
Gomma e materie plastiche	11,2	3,054	1,1
Altre manifatturiere	15,1	2,850	3,7
Non manifatturieri	0,0	0,012	-0,1
Totale	100,0	1,000	21,1

CONTRIBUTO ALLA VARIAZIONE COMPLESSIVA PER SINGOLA MERCE

Metalli preziosi e metalli placcati o ricoperti di metalli preziosi	5,4
Gioielli e articoli di oreficeria	3,8
Pitture, vernici e smalti, inchiostri da stampa e mastici	3,7
Ferro, ghisa e acciaio di prima trasformazione e ferroleghie CECA	3,4
Bevande	2,9
Articoli in materie plastiche	2,7
Prodotti chimici di base	2,0
Altre macchine di impiego generale	1,3
Tubi	1,3
Fili e cavi isolati	1,1
Prodotti della macinazione, amidi e fecole	0,9
Altri prodotti alimentari	0,9
Merci a variazione positiva di modesto impatto	4,7
Merci a variazione negativa di modesto impatto	-1,3
Mobili	-0,2
Prodotti petroliferi raffinati	-0,3
Carne e prodotti a base di carne	-0,3
Orologi	-0,4
Combustibili nucleari	-0,5
Apparecchiature per la distribuzione e il controllo dell'elettricità	-0,5
Calzature	-0,5
Altre macchine per impieghi speciali	-0,5
Articoli a maglia	-0,6
Apparecchi medico chirurgici e apparecchi ortopedici	-0,6
Preparati e conserve di frutta e di verdura	-0,8
Articoli in gomma	-1,6
Apparecchi per uso domestico, NCA	-4,9
Totale	21,1

La dinamica è valutata a prezzi costanti, applicando il deflatore nazionale del PIL ai prezzi base. L'operazione – certo arbitraria per la non omogeneità dei prezzi interni ai prezzi internazionali – ha il vantaggio di valutare il ruolo delle esportazioni nella formazione del prodotto provinciale e nazionale. I contributi alla variazione 1997-2006 dei settori Ateco e delle singole merci sono calcolati con il metodo dell'imputazione, che consente di misurare l'impatto di ciascuna voce sulla variazione dell'export complessivo, grazie alla formula:

$$Cv = (Exp2006_j - Exp1997_j) / \sum_j Exp1997_j * 100$$

Fonte: elaborazioni su dati ISTAT

Tab. 3 – Indici di infrastrutturazione provinciale (Italia=100)

	ALESSANDRIA		PIEMONTE		NORD-OVEST	
	2004	VAR.	2004	VAR.	2004	VAR.
Rete stradale	227	+	128	=	116	=
Rete ferroviaria	211	-	103	-	93	-
Porti (e bacini di utenza)	30	+	14	+	73	+
Aeroporti (e bacini di utenza)	72	-	82	=	142	=
Impianti e reti energetico-ambientali	98	=	99	=	135	=
Strutture e reti per la telefonia e la telematica	65	-	92	-	147	=
Reti bancarie e servizi vari	83	+	116	+	141	+
Totale infrastrutture economiche	112	=	91	=	121	=
Strutture culturali e ricreative	60	+	87	+	103	+
Strutture per l'istruzione	59	+	85	=	102	=
Strutture Sanitarie	53	-	84	=	123	=
Totale strutture sociali	58	+	85	+	109	=
Totale infrastrutture economiche e sociali	96	=	88	=	116	=

Indice al 2004 e variazione relativa 1991-2004 rispetto alla media nazionale (“+”: dinamica di almeno il 10% superiore; “-”: di almeno il 10% inferiore; “=”: non discosta di oltre il 10%)

Fonte: Istituto G.Tagliacarne

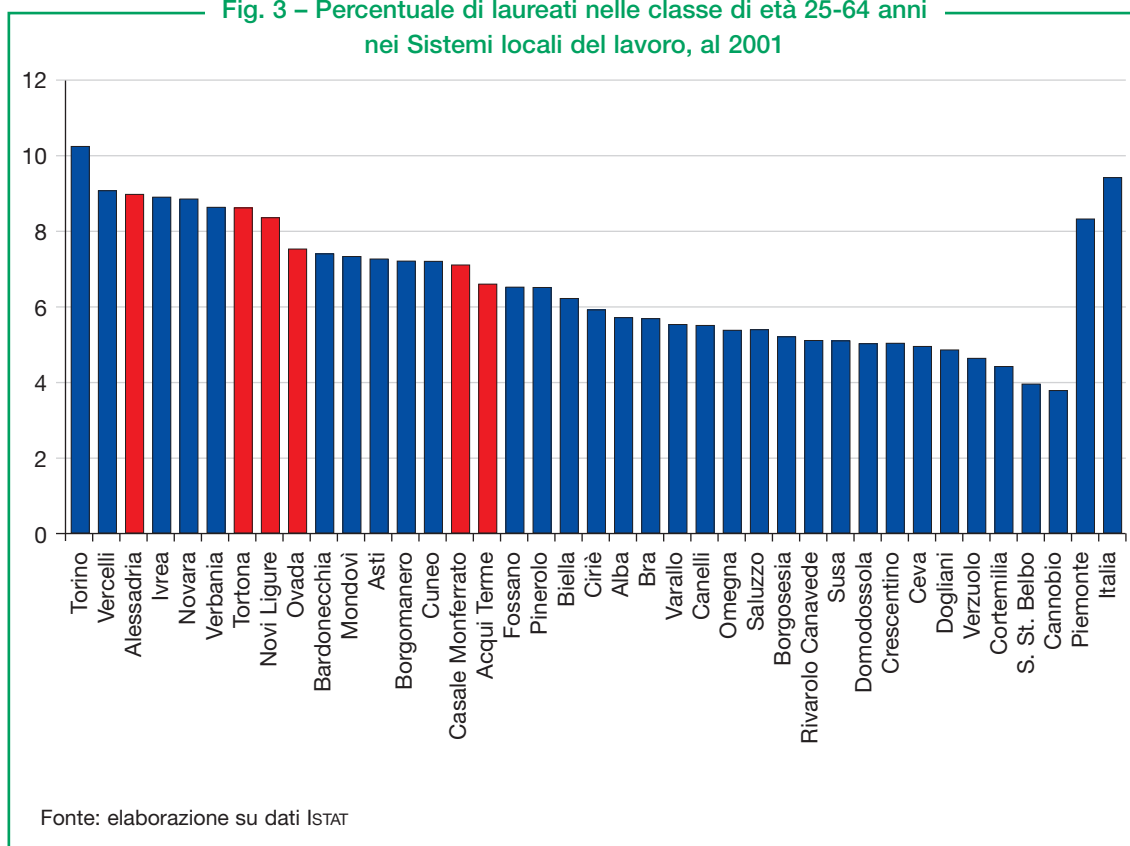
attraverso l’interscambio migratorio). In effetti, al 2001 i sistemi locali della provincia – inclusi quelli a carattere più spiccatamente rurale, o montano-collinare – risultano tutti collocati nella parte superiore della graduatoria regionale per incidenza di laureati.

Dall’altro lato, i sistemi locali periferici nei quali la struttura demografica è stata più compromessa dal fenomeno dell’invecchiamento, **determinando un saldo naturale particolarmente negativo**, sono anche i contesti locali nei quali **il saldo migratorio esercita un più robusto effetto di compensazione**, con un tasso annuo superiore al 5%, in realtà come l’Acquese, il Novese, il Tortonese, e addirittura superiore al 10% nel territorio di Ovada.

Con ciò non si intende sostenere che la fragilità demografica dell’alessandrino non comporti rischi di stagnazione economica e innovativa, tali da richiedere attente politiche di contrasto o di adattamento attivo: basti osservare che al 2006 la provincia contava solo 46 occupati ogni 100 abitanti, tre in meno rispetto alla media regionale. Semplicemente, si vuol richiamare l’attenzione sul fatto che il binomio tra **“malessere demografico”** e **declino economico non rappresenta un aggancio ineludibile**, giacché **il processo di invecchiamento della popolazione è compatibile con processi di qualificazione dell’apparato produttivo**, le buone condizioni di redditualità possono attrarre flussi di immigrati, gli eventuali vuoti creati nel sistema residenziale o nel sistema dell’occupazione tendono ad essere almeno in parte colmati dalla domanda extralocale.

È certo opportuno approfondire l’analisi sulle criticità della situazione demografica del quadrante. Il nucleo centrale gravitante sul capoluogo provinciale risulta meno fragile del resto del territorio, tuttavia anche lì si riscontrano problemi di ricambio della popolazione in età di lavoro e un carico socioassistenziale dei grandi anziani con un indice di gravità superiore per circa un sesto alla media regionale. Il quadrante Sud-est concentra alcune realtà territoriali nelle quali le tendenze all’invecchiamento demografico che caratterizzano la situazione piemontese raggiungono la maggiore intensità, in modo analogo a quanto avviene nella vicina Liguria. In questo contesto non possono essere sottovalutate le preoccupazioni relative a **un possibile deficit di dinamicità di questi** territori (Soro,

Fig. 3 – Percentuale di laureati nelle classi di età 25-64 anni nei Sistemi locali del lavoro, al 2001



2006), anche se l'esperienza dell'ultimo decennio schematizzata nelle cifre prima richiamate presenta riscontri che vanno in direzione opposta, seppure in un'ottica di sviluppo intensivo che si gioca sul piano della qualificazione e del reddito per abitante più che sul piano dell'espansione dei volumi di produzione e della densità di popolazione.

Gli indicatori aggregati a livello di quadrante presentano situazioni meno acute rispetto ai sistemi locali a maggior fragilità demografica, ma comunque rilevabili e coerenti fra loro.

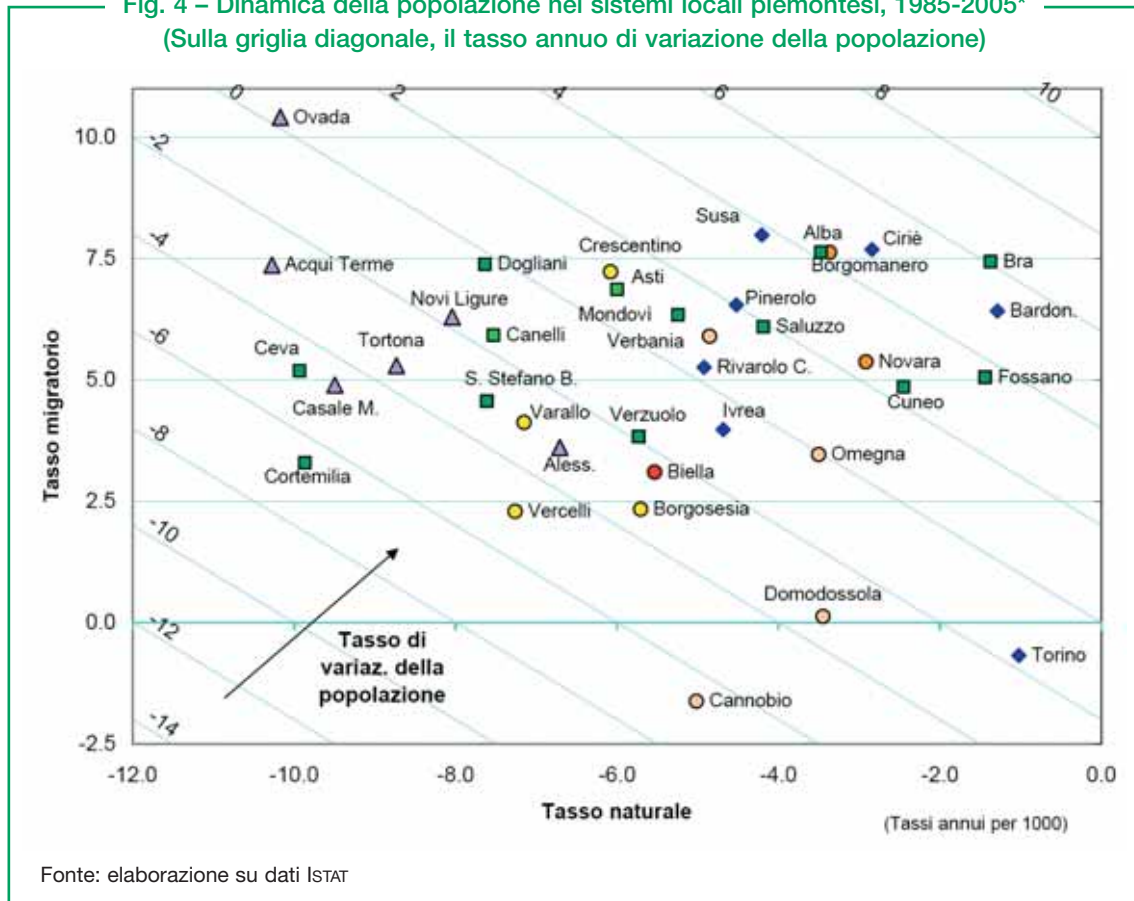
Il tasso di dipendenza (58 abitanti in età non lavorativa per ogni 100 persone in età di lavoro) è sensibilmente superiore alla media regionale (53 su 100); il carico sociale dei grandi anziani rispetto alla generazione successiva su cui grava l'onere di cura è superiore (28 ultraottantenni ogni 100 abitanti in età 45-64 anni, contro 21 nella media regionale); infine – aspetto inquietante per le possibili ripercussioni economiche – il basso tasso di ricambio della popolazione in età di lavoro, un problema serio per l'intera regione, ma più grave nel quadrante che esaminiamo, se è vero che per ogni 100 persone in età di uscita dalla vita lavorativa (55-64 anni) si contano solo 58 ragazzi in età compresa tra 15 e 24 anni, contro i 66 dell'intera regione. Se si esaminano le proiezioni demografiche elaborate dall'IRES nell'ipotesi di una continuazione del sensibile afflusso migratorio registrato nel passato decennio, si può osservare che la situazione media regionale raggiungerà fra circa 10 anni gli indici di scempenso demografico che già oggi contrassegnano il quadrante sud-occidentale, salvo che per il tasso di ricambio della popolazione lavorativa, giacché il movimento delle coorti produrrà a tal proposito un temporaneo effetto di miglioramento in entrambi i contesti entro un trend di stabilità iniziato al cambio del secolo.



Le criticità più acute emergono comunque nell'analisi dei diversi sistemi locali componenti. Mentre il sistema locale di Alessandria presenta indici migliori, i territori di Ovada e Acqui Terme (in minor misura, di Casale Monferrato) evidenziano situazioni assai problematiche, ad esempio nella superiore incidenza degli ultraottantenni, o nel tasso di ricambio della popolazione lavorativa, che vede solo 53 ingressi ogni 100 uscite, contro i 66 ingressi registrati a livello regionale. Questi dati ci restituiscono l'immagine di **contesti locali che meritano attente politiche sociali e interventi di promozione economica**, ma va detto che non appaiono necessariamente leggibili entro un'ipotesi di declino, se si osserva che le proiezioni demografiche elaborate dall'IRES per il periodo 2006-2106 assegnano a entrambi i contesti uno scenario di crescita del numero di abitanti superiore a quella prospettata a livello regionale, addirittura pari al 10% per l'ovadese. Il fatto non appare inspiegabile: **in presenza di una società dotata di un apprezzabile livello di reddito, e collocata in una direttrice di traffico in attuale e potenziale espansione, la riduzione dell'offerta di lavoro e soprattutto delle sue fasce giovanili non può che provocare un inevitabile richiamo di popolazione immigrata**: per restare al caso ovadese tra il 1985 e il momento attuale si è assistito a un saldo migratorio positivo collocato sul 10‰ (il 14‰ nel primo scorcio del nuovo secolo), che compensa un saldo naturale negativo della stessa entità. **L'afflusso migratorio esercita un effetto di ringiovanimento capace di produrre effetti anche sul saldo naturale**, che in effetti le proiezioni demografiche dell'IRES danno in miglioramento per il decennio a venire. Il territorio della Provincia di Alessandria presenta una serie di peculiarità dal punto di vista socio-



Fig. 4 – Dinamica della popolazione nei sistemi locali piemontesi, 1985-2005\*  
(Sulla griglia diagonale, il tasso annuo di variazione della popolazione)





Tab. 4 – Piemonte sud-orientale: le risorse umane

	Nord-est	Aless.	Casale M.	Novi Lig.	Ovada	Tortona	Acqui T.	Piemonte
Incidenza popolazione in età di lavoro (% persone in età 45-64 / totale popolazione)	63.2 0.98	64.5 0.96	62.3 1.00	63.2 0.98	62.2 0.98	63.0 0.98	61.0 0.99	65.1 0.96
Anzianità forza-lavoro (% persone in età 45-64 / persone in età 25-44)	96.3 1.17	93.7 1.20	97.3 1.20	95.6 1.14	100.4 1.03	95.9 1.18	104.7 1.04	90.2 1.22
Ricambio popolazione in età attiva (% persone in età 15-24 / persone in età 55-64)	58.0 1.15	59.0 1.14	58.7 1.12	60.3 1.12	53.0 1.29	57.3 1.14	52.9 1.26	66.3 1.08
Dipendenza (persone in età 0-14 o 65-... / persone in età 15-64)	58.2 1.06	55.1 1.11	60.6 1.01	58.2 1.05	60.7 1.06	58.7 1.07	63.9 1.01	53.5 1.12
Carico sociale grandi anziani (% persone in età 80-... / persone in età 45-64)	27.8 1.14	24.9 1.18	28.0 1.17	28.9 1.13	31.3 1.06	28.8 1.13	32.5 1.11	21.4 1.30
Dinamica complessiva della popolazione prevista (var.%) 2006-2016 (modello demografico Ires)	3.5	4.5	-0.1	4.4	9.9	2.5	4.8	4.2

Legenda:

$V_i$   


---

 $Ind_i$

$V_i$  Valore della variabile nel territorio i

$Ind_i$  Valore previsto della variabile nel territorio i al 2016, fatto 100 il valore al 2006

Colore rosso: Valori o variazioni sfavorevoli rispetto al contesto regionale  
 Colore azzurro: Valori o variazioni favorevoli rispetto al contesto regionale  
 Colore nero: Valori o variazioni non molto dissimili rispetto al contesto regionale

Fonte: elaborazioni su dati IRES - modello demografico IRES "STRUDEL"

conomico, con una serie di punti di forza e di debolezza, di opportunità e di minacce come si evince dall'analisi SWOT riportata nella tabella 5.



Passando dunque da **una ricognizione statistica a elementi valutativi di natura più qualitativa**, gli elementi di forza della provincia sono da ravvisare:

- nel potenziale di crescita connesso alla collocazione geografica;
- nella struttura imprenditoriale diffusa (con l'elevato numero di imprese) e potenzialmente in grado di sfruttare le positive condizioni accennate – a patto di evitare attraverso relazioni di rete l'handicap operativo connesso al limite dimensionale;
- nella buona struttura formativa, dalle scuole "tradizionali" (ma pur sempre ricche di elementi innovativi) all'Università;
- nella buona collaborazione e cooperazione tra le istituzioni e le associazioni di categoria;
- nei comparti di eccellenza nell'industria (plasturgia, dolciario);
- nello sviluppo della grande distribuzione;
- nella forte presenza dei grandi gruppi nazionali;
- nella notevole presenza di gruppi esteri (sono circa 50 le imprese e le unità locali a capitale estero);
- nella crescente presenza all'estero di consociate e di unità locali dei principali gruppi della provincia;
- nella presenza di nicchie agricole di qualità;

## 1. PUNTI DI FORZA E GAP STRUTTURALI

Tab. 5 – Analisi SWOT del quadrante alessandrino

	PUNTI DI FORZA	PUNTI DI DEBOLEZZA	OPPORTUNITÀ	MINACCE
Demografia	Sintomi di ripresa delle nascite e diminuzione delle morti	Prolungato calo della popolazione, da cui deriva un evidente stato di fragilità demografica	Miglioramento degli indicatori demografici, dovuta anche alla progressiva integrazione degli immigrati extracomunitari	Difficile consolidamento della ripresa demografica per endemiche tendenze ad un ulteriore indebolimento
	Regolarizzazione/Integrazione dell'immigrazione extracomunitaria	Spopolamento della montagna e di parte della collina	Governo di una società "anziana" con la crescita e lo sviluppo di politiche "active ageing" Politiche di sostegno alla natalità e alla famiglia	Continuazione dello spopolamento della montagna e di parte della collina
Economia	Apprezzabile livello di prosperità diffusa, con una situazione di eccellenza nel sistema locale di Alessandria	Presenza di aree a basso reddito e rischio di spopolamento nei contesti montano-collinari	Possibile valorizzazione dei buoni livelli di scolarizzazione	Possibile innesco di una spirale negativa tra malessere demografico e crisi economiche locali
	Buon livello di crescita del valore aggiunto assoluto e del valore aggiunto pro capite nei primi anni Duemila. Tenuta della produzione industriale e dell'export.	Rapido ridimensionamento dell'agricoltura, crisi aziendali e settoriali nel settore manifatturiero, diffuso disorientamento strategico delle imprese minori dei settori orafa e meccanico	Crescita del settore terziario, riqualificazione di alcuni settori industriali tramite un riposizionamento nella filiera e le connessioni con i centri del sapere	Incapacità di convertirsi di una parte delle attività industriali e agricole tradizionali
	Crescita complessiva dell'occupazione a partire dagli anni Novanta, in gran parte nel terziario	Crescita del ricorso agli ammortizzatori sociali (cassa integrazione e mobilità) dal 2001 al 2006		
Agricoltura	Aumento di produttività in alcune "commodity" Progressivo decollo delle produzioni tipiche e dei vini Doc/Docg	Abbandono di molte aree della montagna e della collina, invecchiamento della forza lavoro occupata Frammentazione fondiaria	Possibile valorizzazione ambientale e turistica Immigrazione extracomunitaria Accorpamento fondiario Sviluppo agroindustriale	Riduzione SAU Pericoli di interruzione della crescita della "catena del valore" nella collina vitata Esasperato localismo Difficili riconversioni (crisi di mercato della barbabietola)
Industria	Vitalità imprenditoriale provinciale, con il rafforzamento di base delle strutture societarie	Struttura industriale della provincia in gran parte composta da artigianato e piccola impresa	Apertura di nuovi mercati internazionali	Aumentata concorrenza internazionale
	Relativa apertura del sistema industriale della provincia, sia in entrata (presenze estere), che in uscita (esportazioni e presenze all'estero)	Sottocapitalizzazione e basso livello tecnologico di molte piccole imprese della provincia	Progressivo ulteriore spostamento della produzione verso produzioni specializzate	Possibili difficoltà di adeguamento a "Basilea 2", soprattutto per le piccole imprese
	Posizione di leadership di imprese grandi e medie Avvio di strutture promettenti per il trasferimento tecnologico	Difficoltà di componenti distrettuali importanti (orafa, frigoriferi domestici)	Costituzione di "sistemi a rete" per accrescere il potenziale tecnologico e di mercato delle imprese minori Connessioni con i centri del sapere	Delocalizzazione traumatica di alcune produzioni Rischi di deindustrializzazione di alcune aree

segue

continua

	PUNTI DI FORZA	PUNTI DI DEBOLEZZA	OPPORTUNITÀ	MINACCE
Terziario	Forte e qualificata specializzazione logistica	Problematicità di un ulteriore assorbimento occupazionale nel terziario	Il sistema logistico integrato della provincia inserito nei grandi assi di comunicazione europei: necessità della "mano pubblica" come coordinamento	Una logistica subita e non governata, con marginalizzazione della provincia dai grandi assi di flussi commerciali
	Grandi strutture della distribuzione organizzata	Diversi comuni privi di servizi commerciali, altri (più di un centinaio) serviti solo da esercizi di vicinato	Possibili strategie di valorizzazione territoriale della presenza dei grandi attrattori commerciali	Possibile impatto negativo della GDO sulle strutture commerciali di presidio e sui canali della tipicità
	Crescita, almeno quantitativa, di servizi alle imprese e alla persona	Necessità di qualificazione nei servizi alle imprese Esigenza di servizi sociali per sostenere i processi di invecchiamento	Sinergie tra Università, Enti Locali e imprese per la crescita dell'"economia della conoscenza"	Rischi di dipendenza eccessiva dalle metropoli circostanti per i servizi di rango superiore
	Netto miglioramento delle strutture turistiche e aumento degli arrivi e delle presenze sul territorio, anche straniere	Un turismo con ancora notevoli potenzialità	Il turismo come chiave per l'avvio di una catena del valore integrata (paesaggio, storia, arte, cultura, produzioni tipiche del territorio)	Un turismo limitato al turismo di giornata (grandi eventi, sagre, ecc.)
	Presenza dell'Università, accessibilità alle strutture universitarie metropolitane	Ancora insoddisfacente interazione industria-sapere	Qualificazione e specializzazione delle strutture universitarie e dei parchi tecnologici	Permanenza di logiche accademiche o campanilistiche
Ambiente e territorio	Presenza di acque termali, ricchezza di falde acquifere e fonti di energie alternative (biomasse)	Assetto idrogeologico fragile (frane, alluvioni) Aree di inquinamento disastroso	Valorizzazione della risorsa acqua sia a fini energetici che turistici	Rischio di dissesti idrogeologici e inquinamento ambientale irreversibile
	Notevole presidio umano sul territorio legato alla disseminazione dei centri abitati	Fragilità del tessuto insediativo diffuso	Sviluppo integrato agro-culturale e di turismo dolce - teleassistenza e residenzialità anziana	Deruralizzazione traumatica

Fonte: rielaborazione e integrazione IRES, a partire da *L'economia della provincia di Alessandria nel 2006*, Carlo Beltrame e Gianfranco Subbrero, Quaderno CE.D.R.E.S. n. 215, Alessandria, giugno 2007.

- nella progressiva riconversione del tessuto produttivo verso il terziario, che vede tra l'altro la nascita di un turismo di nicchia.



**La provincia** è tendenzialmente **policentrica e aperta verso territori contigui**, attraverso:

- il triangolo Alessandria-Genova-Savona, chiamato anche il triangolo della logistica, che guarda alle relazioni forti con il sistema portuale;
- l'asse Cuneo-Alba-Asti-Casale Monferrato/Alessandria, che comprende anche il distretto del vino e aree di soggiorno e per il tempo libero (enogastronomia, enoturismo) ed è pure lo spazio del PRUST del Piemonte Sud;
- l'asse Alessandria-Casale Monferrato-Vercelli-Novara, che non è solo un "asse universitario (l'Università del Piemonte Orientale), ma pure una grande fascia di apertura dei territori piemontesi alla Lombardia.

**Essa è accentrata sui comuni principali** (Casale Monferrato, Valenza, Alessandria, Tortona, Novi Ligure e Ovada) **con diverse attitudini costumi, relazioni e “affinità”**:

- con la Lombardia, per Casale e Tortona e Valle Curone;
- con il Savonese Astigiano e Cuneese, Acqui Terme e soprattutto tramite la valle Bormida;
- con Genova e la Liguria di Levante;
- con Genova e la Liguria Novi Ligure tramite al Valle Scrivia e con Ovada tramite la Valle Stura.

Tra i **punti deboli** si ricordano anche **quelli di natura territoriale e ambientale**, quali:

- le conseguenze non ancora totalmente riparate delle più recenti alluvioni;
- le criticità ambientali (legate, ad esempio, al problema dell’amianto nel Casalese, ma non solo in questa zona, il tema dell’Acna e della zona delle Bormide, che interessa l’Acquese;
- la marginalità di alcune zone;
- la crisi di alcuni settori chiave del manifatturiero quali il freddo e l’orafo;
- un eccessivo carico infrastrutturale del territorio, che va disciplinato.

## 2. IL NODO LOGISTICA-PRODUZIONE NELLE PROSPETTIVE DELL'ALESSANDRINO

---



**La logistica è il settore chiave** su cui si è scelto di investire per il rilancio del territorio alessandrino, **non solo in ragione della sua rilevanza economica diretta, ma per il volano che saprà offrire nel prossimo futuro a gran parte dell'economia regionale, e in particolar modo al comprensorio alessandrino che potrà sviluppare robuste interazioni tra logistica e attività manifatturiere e di servizio.** Da tempo si è acquisita consapevolezza del notevole apporto economico che la **"logistica a valore aggiunto"** può mettere a disposizione dei suoi snodi fondamentali.



**La creazione di una forte infrastruttura retroportuale a ridosso di Genova** dovrebbe consentire lo sviluppo di servizi qualificati (già in parte presenti nell'interporto di Rivalta), di attività di packaging e trasformazione terminale delle produzioni, e in prospettiva eventuale di localizzazione nell'area di attività di perfezionamento e commercializzazione sul mercato europeo di semilavorati provenienti dalle economie a basso costo dei fattori. Il vantaggio temporale connesso all'accorciamento delle rotte potrebbe consentire alla logistica ligure-piemontese di recuperare il grande svantaggio organizzativo e infrastrutturale rispetto alla portualità del Nord dell'Europa, a patto che si curi efficacemente l'integrazione del sistema, **si eviti la frantumazione e dispersione delle aree dedicate, si superi un'ottica immobilista e si punti decisamente sui servizi a valore, si produca una efficiente complementarità con il nodo di Novara-Malpensa e con i valichi svizzeri.**



Recentemente si è rilevato, da indicatori di tendenza, che, anche solo con un impatto del 10% dei traffici cinesi attesi sui porti del Sud dell'Europa (principalmente Barcellona, Valencia, Genova e gli hub del Mezzogiorno, risultando del tutto incerto il ruolo che potrebbe essere giocato dal sistema dell'alto Adriatico) significherebbe quantomeno 10 milioni di contenitori che il sistema italiano dovrà essere nelle condizioni di gestire e che oggi i nostri porti non sono attrezzati a ricevere. Più precisamente, i traffici prospettici da e verso la Cina a breve indicano come le potenzialità per il Mediterraneo siano davvero importanti se solo il sistema ferroviario di connessione con i mercati infraeuropei funzionasse, e se esso fosse coordinato con le infrastrutture portuali e retroportuali di sostegno.



**A tal fine sarà indispensabile garantire l'assoluta efficienza nei collegamenti ferroviari di alimentazione del sistema genovese con il mercato svizzero, bavarese e del Centro dell'Europa. L'area economica del Baden-Wuttemberg, della Svizzera, e soprattutto della Baviera, vede da sempre con estremo favore l'opportunità di sottrarsi al monopolio dei porti del Nord e si candida a svolgere un ruolo proprio rispetto al sistema portuale del Mediterraneo italiano: a tale proposito l'alessandrino costituisce un territorio cerniera.**

Già attualmente la provincia di Alessandria e in particolare la Valle Scrivia sono sede di numerose piattaforme logistiche, che costituiscono attualmente, di fatto, un sistema al servizio dei porti dell'Alto Tirreno e dei mercati del Nord-Italia e del Centro-Europa. Questo sistema di piattaforme logistiche, interconnesse da strade, autostrade e reti ferroviarie, sviluppa già oggi un elevato potenziale in termini di valore aggiunto e addetti e determina però anche rilevanti riflessi sui livelli di saturazione delle infrastrutture della provincia.

Il complesso delle piattaforme logistiche oggi esistenti si estende su aree complessive di 2,7 milioni di mq (dei quali 515.000 coperti): su queste aree vengono movimentati annualmente circa 2,2 milioni di tonnellate di merci e oltre 115.000 TEU.

I principali progetti di riorganizzazione ad oggi disponibili riguardano il potenziamento o la creazione della rete infrastrutturale. Alcuni interventi prevedono il rafforzamento di aree già esistenti e la creazione di aree ex-novo:

- *Interporto di Rivalta Scrivia* dove si dovrebbe realizzare un terminal ferroviario in ampliamento all'Interporto già esistente, in grado di ricevere e di ridistribuire il traffico di container in arrivo

dai porti liguri e di convogliare il traffico in esportazione attraverso l'intermodalità strada-ferrovia, da cui dovrebbe derivare il miglioramento dell'offerta merceologica e di servizi.

- *Interporto di Arquata Scrivia* che costituisce un nodo molto vicino al Porto di Genova e in cui si intendono migliorare le attività esistenti.
- *Logistica Gavio* in cui si intende migliorare l'area logistico-produttiva e le connessioni ferroviarie con la Liguria.
- *Pozzolo Formigaro* dove è in progetto la creazione una struttura moderna per il deposito e la movimentazione delle merci (caffè coloniale), per razionalizzare le sue strutture ai fini di un migliore inserimento nei traffici e per fornire alla clientela servizi maggiormente qualificati, più completi e competitivi. L'ampliamento dell'"ambito di interesse portuale" dovrebbe arrivare a comprendere una serie di terminali inland nella Val Bormida, e nelle zone di Alessandria, Novi Ligure, Pozzolo Formigaro e Tortona in collegamento con le piattaforme logistiche di Casale, Novara e Malpensa. Il miglioramento dell'efficienza dei collegamenti ferroviari per l'alimentazione da parte del sistema dei porti liguri dei mercati svizzeri, bavaresi e del centro Europa è essenziale per rendere più competitivo tale territorio.
- *Alessandria Smistamento* ossia un impianto attualmente sfruttato soltanto al 40% della sua capacità produttiva. Il polmone ferroviario di Alessandria Smistamento dispone dei collegamenti ferroviari indispensabili per l'interscambio di merci con i porti di Genova e Savona e con le principali aree di mercato del Centro-nord Italia e del cuore economico dell'Europa. Rispetto a questi canali ferroviari, Alessandria si propone come struttura di ricevimento e riordino delle merci containerizzate in sbarco da Genova e Savona, da inoltrare in Europa, e di preparazione dei carichi-nave da avviare all'export nei due porti liguri. Alessandria si pone anche come struttura di formazione della "autostrada viaggiante" per gli automezzi provenienti dal porto di Genova (ed eventualmente da Savona), con carichi diretti oltre frontiera. È importante sottolineare che il collegamento Genova-Alessandria, sul quale insisterà la maggior parte del traffico ferroviario, garantisce la possibilità di movimentare convogli trainati da due locomotori elettrici capaci di rimorchiare 1.300/1.600 t. L'idea di espandere il porto di Genova in piattaforme ferroviarie d'oltreappennino si basa sull'attuale concreta disponibilità di ampi terminal ferroviari scarsamente utilizzati e sulla concreta possibilità di crearne di nuovi su terreni contigui alle esistenti linee ferroviarie. Uno dei più rilevanti potenziali terminal ferroviari su cui costituire a breve l'espansione del porto di Genova (e anche di Savona), è costituito dallo scalo ferroviario di Alessandria Smistamento, che conta circa 100 km di fasci di binari. Ipotizzando di acquisirne una quota iniziale da dimensionare sulle necessità transitorie di trasferimento ferroviario da/per il porto di Genova, si è previsto di dimensionare la capacità del dry port del sistema dei terminal ferroviari alessandrini sulla base della crescita dei traffici containerizzati al 2010-2015 e oltre. Qualora non fosse disponibile, o non fosse giudicato economicamente interessante l'utilizzo di ulteriori quote di capacità degli esistenti terminal ferroviari, si è anche prevista la realizzazione ex novo di un moderno terminal ferroviario realizzante le diverse tipologie di intermodalità (treni shuttle/treni blocco, gomma/ferro, Autostrade del Mare/Autostrade viaggianti). La struttura terminalistica del dry port di Alessandria, per la situazione di regime, è stata dimensionata sulla base delle complessive capacità residue delle esistenti linee ferroviarie che collegano Alessandria con i porti liguri e, in particolare, sulle capacità di trasporto residue della linea Voltri-Ovada-Alessandria, Savona-San Giuseppe di Cairo-Alessandria e delle due linee di valico dei Giovi.
- *Il potenziamento dello Smistamento di Alessandria*. Lo scalo merci di Alessandria, il secondo scalo merci per importanza dopo quello di Bologna, con oltre 100 Km di binari, occupa una posizione strategica per i collegamenti tra porti e città dell'interno e costituisce un naturale prolungamento del porto di Genova. Obiettivo del progetto è la realizzazione di un centro di smi-



stamento delle merci – avente come provenienza o destinazione i porti di Genova, La Spezia, Savona – e di una strada di collegamento tra Alessandria Smistamento e la tangenziale sud di Alessandria. In prossimità dello scalo è prevista la creazione di un'area logistica per oltre 1 milione di mq.

- *La creazione di un'area logistica nel territorio del Comune di Casale Monferrato*, in connessione con la direttrice del corridoio 24.
- *Il potenziamento dello scalo merci di Novi Ligure*, sulla direttrice ferroviaria Genova-Torino e a pochi Km da quella stradale Genova-Milano che si declina in due progetti di sviluppo: POLIS che prevede la realizzazione di un'area logistica nelle immediate vicinanze dello scalo merci di Novi San Bovo; SISBO che consiste nel potenziamento attuale scalo merci di Novi San Bovo.
- *Il potenziamento dell'area logistica di Pozzolo Formigaro* collegata alle attuali urbanizzazioni della Zona industriale della "Città della logistica" e della "Logistica Gavio", connessa alla linea (in progetto?) del Terzo Valico.
- *La creazione di una nuova area logistica a Tortona*, che si trova lungo le principali vie di comunicazione tra i porti e l'entroterra (A7 Genova-Milano e linea ferroviaria Genova-Milano). Nel territorio di Tortona è già presente l'area logistica del Gruppo Gavio.



Affinché tali progetti acquistino maggiore efficacia, **è necessario intraprendere, oltre a interventi di carattere infrastrutturale, anche altri di carattere perlopiù immateriale**, in grado, tuttavia, di accrescere il valore aggiunto della logistica, mettendo in rete interporti e piattaforme logistiche, puntando alle diverse specializzazioni di ciascuna struttura, in relazione sia alla peculiarità produttive del territorio, sia alle principali tipologie di merci trattate.

Un altro fattore determinante per una logistica ad altro valore aggiunto è connesso all'utilizzo delle nuove tecnologie.



Le zone in cui sono i presenti i principali insediamenti logistici della provincia **sono coperte da fibra ottica, che consente l'utilizzo delle nuove tecnologie, in questo settore**

**L'infrastruttura ICT** interviene, di fatto, in tutte le principali fasi e processi logistici, dal ricevimento degli ordini all'evasione elettronica delle richieste, dalla gestione delle merci e dei magazzini al trasporto, dalle consegne alla gestione dei flussi documentali e delle transazioni economiche.



**L'evoluzione tecnologica e informatica consentono di aumentare l'efficienza del flusso fisico e informativo del ciclo logistico** attraverso la computerizzazione, la radiofrequenza in magazzino e le molteplici forme di tecnologia delle comunicazioni che prevedono il trattamento automatizzato dei flussi informativi e documentali, producendo uno snellimento procedurale e una maggiore velocità di scambio delle informazioni.

A proposito di servizi avanzati di logistica si possono citare la piattaforma logistica di Tortona i magazzini Fridocks. La piattaforma logistica di Tortona è cablata con fibre ottiche e dispone di sistemi informatici per la gestione in tempo reale, utilizzando anche trasmissioni in radio frequenza per lo scambio dati.



**Tutte le piattaforme di logistica della provincia dovrebbero utilizzare le nuove tecnologie come le reti trasportistiche e tecnologiche sia per fare sistema al proprio interno sia per connettersi in modo più rapido ed efficiente verso i porti e verso il resto d'Europa**

Affinché tali progetti acquistino maggiore efficacia, è necessario intraprendere, oltre a interventi di carattere infrastrutturale, anche altri di carattere perlopiù immateriale, in grado, tuttavia, di accrescere il valore aggiunto della logistica. In primo luogo sarà necessario mettere in rete interporti e piattaforme logistiche, puntando alle diverse specializzazioni di ciascuna struttura, in relazione sia alle peculiarità produttive del territorio, sia alle principali tipologie di merci trattate. Un altro fattore determinante per una logistica ad altro valore aggiunto dovrà essere connesso all'utilizzo delle nuove tecnologie e alla formazione. A tale proposito vi è un accordo con l'Università del Piemonte Orientale per l'istituzione di un corso universitario dedicato alla logistica, e sempre l'Università ha

promosso un programma di ricerca finalizzata volto a **sperimentare la formazione di una community logistica capace di unire in rete tutti gli attori del sistema con le autorità istituzionali e l'utenza industriale, disegnando un'architettura informativa e un flessibile "catalogo" di servizi logistici integrati.**

Si accennava all'esigenza di ricentrare attivamente l'economia dell'alessandrino allo scopo di evitare una possibile emorragia di risorse finanziarie e produttive o un rischio di eccessiva dipendenza dai circostanti poli metropolitani. A questo fine diventa vitale l'esigenza **di riclassificazione delle risorse competitive delle specializzazioni manifatturiere locali, a fronte di un'intensificazione della concorrenza asiatica che sottopone a grave crisi soprattutto le funzioni operative a basso contenuto di specializzazione e di conoscenza, e di un tendenziale deperimento della formula organizzativa distrettuale che riusciva a costruire un vantaggio competitivo sulla conoscenza tacita sedimentata nel milieu locale e sulla densità delle relazioni interaziendali localizzate.** Le due soluzioni cardine che vengono oggi proposte, in questa come in altre situazioni di transizione manifatturiera, riguardano da un lato la costituzione di efficienti canali di trasferimento delle conoscenze dai centri del sapere alle imprese, dall'altro lato l'internazionalizzazione attiva e l'allungamento delle catene del valore per captare segmenti di domanda e funzioni operative più remunerative, evitando il rischio che i buyer o i gestori delle lavorazioni finali a diretto contatto con la clientela sottraggano al "produttore puro" una quota preponderante del valore finale. Un terzo tipo di supporto competitivo che può essere offerto al sistema industriale alessandrino riguarda la valorizzazione delle possibili interrelazioni con l'apparato logistico mediante l'approntamento di modelli di esercizio adatti a sistemi di piccola impresa, capaci di ottimizzare la catena logistica, riducendo i costi e migliorandone l'efficienza nella gestione dei flussi distributivi e nei canali di approvvigionamento (Perulli, 2007)

Occorre sottolineare che per i sistemi produttivi le prospettive di sviluppo si articolano secondo tre possibili processi evolutivi:

- la tradizione industriale che anima il distretto orafa tenta ora di mantenere una solida base manifatturiera aiutando **la razionalizzazione dei processi di progetto-prodotto in un'ottica di catena del valore allungata** (integrazione con i settori del design e della moda);
- **la prospettiva neo-industriale che si declina nella ricerca di settore relativa ai bio-carburanti fino alla produzione dalla commercializzazione** (Polo per lo sviluppo di nuove tecnologie per l'energia e la chimica da fonti rinnovabili);
- **l'orizzonte della knowledge economy dischiuso dalla specializzazione tecnologica e dai sistemi di trasferimento delle conoscenze caratteristiche del polo della Plastica-plasturgia di Alessandria, primo nucleo della "Cittadella Politecnica".**

Su questa base le linee d'intervento promosse o in fase di gestazione puntano da un lato a **perseguire le vocazioni radicate sul territorio** (per posizione geografica o storia), dall'altro lato a **promuovere l'integrazione dei sistemi produttivi con la conoscenza** (conoscenza-innovazione-trasferimento tecnologico).

Sotto il profilo del rapporto tra produzione e sapere i principali processi innescati nell'Alessandrino riguardano la rispecializzazione del Parco tecnologico di Tortona nel campo delle tecnologie dell'informazione (allo scopo di sorreggere il sistema della logistica) e la costituzione del consorzio pubblico/privato Proplast (vi partecipano Regione, Provincia e Comune, 12 Università e circa 100 imprese posizionate lungo tutta la filiera) nel settore della plasturgia, che grazie agli stabilimenti di lavorazione del PET e packaging occupa una posizione di spicco nei mercati mondiali.

La zona è caratterizzata da una robusta vocazione nel campo delle lavorazioni della plastica, con gruppi importanti sia nella produzione di polimeri (gruppo M&G) sia nella trasformazione dei polimeri, grazie alla presenza sul territorio di una realtà radicata nella ricerca quale il gruppo Mossi e



Fig. 5 – “Territori di progetto” all’interno del quadrante: il disegno

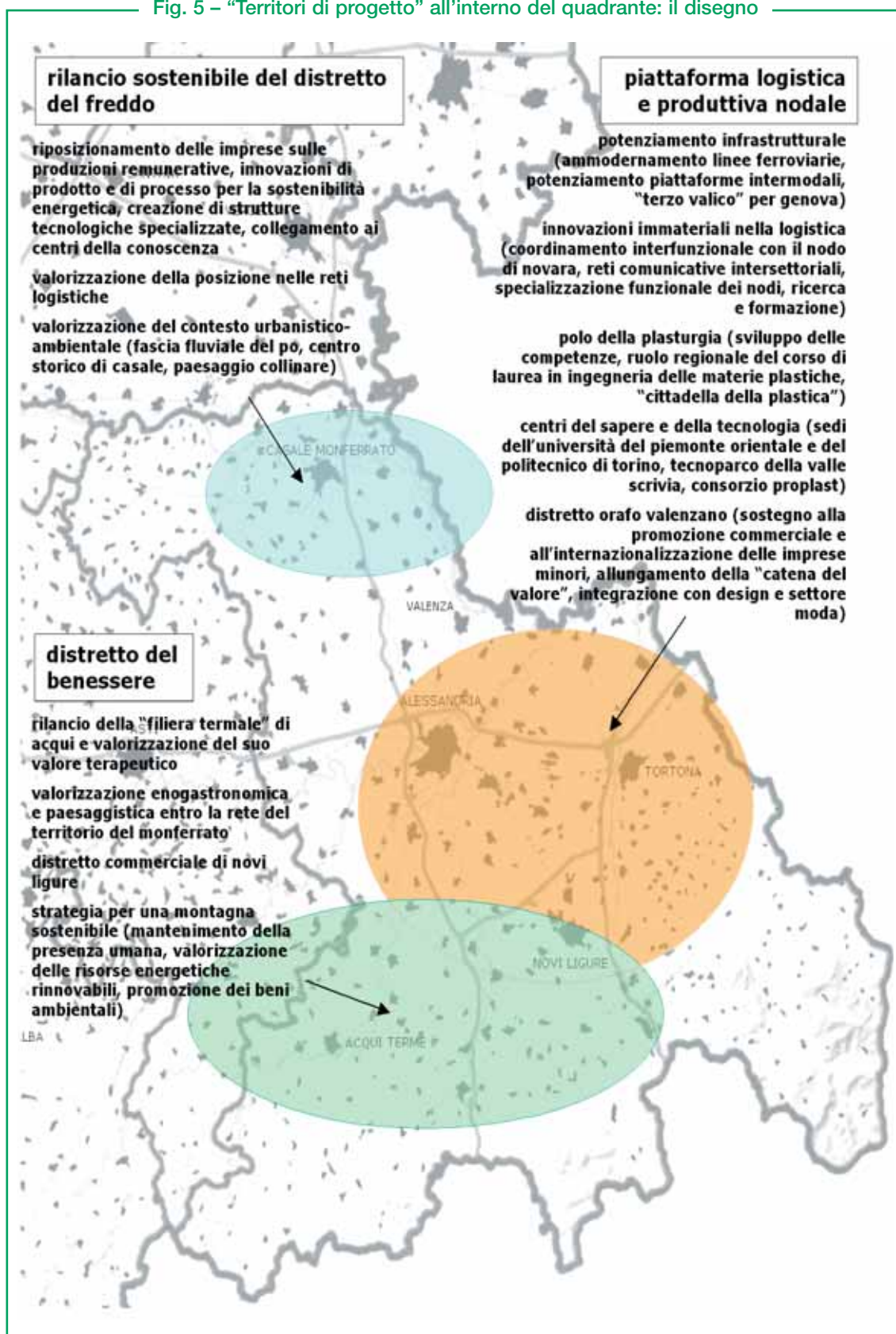
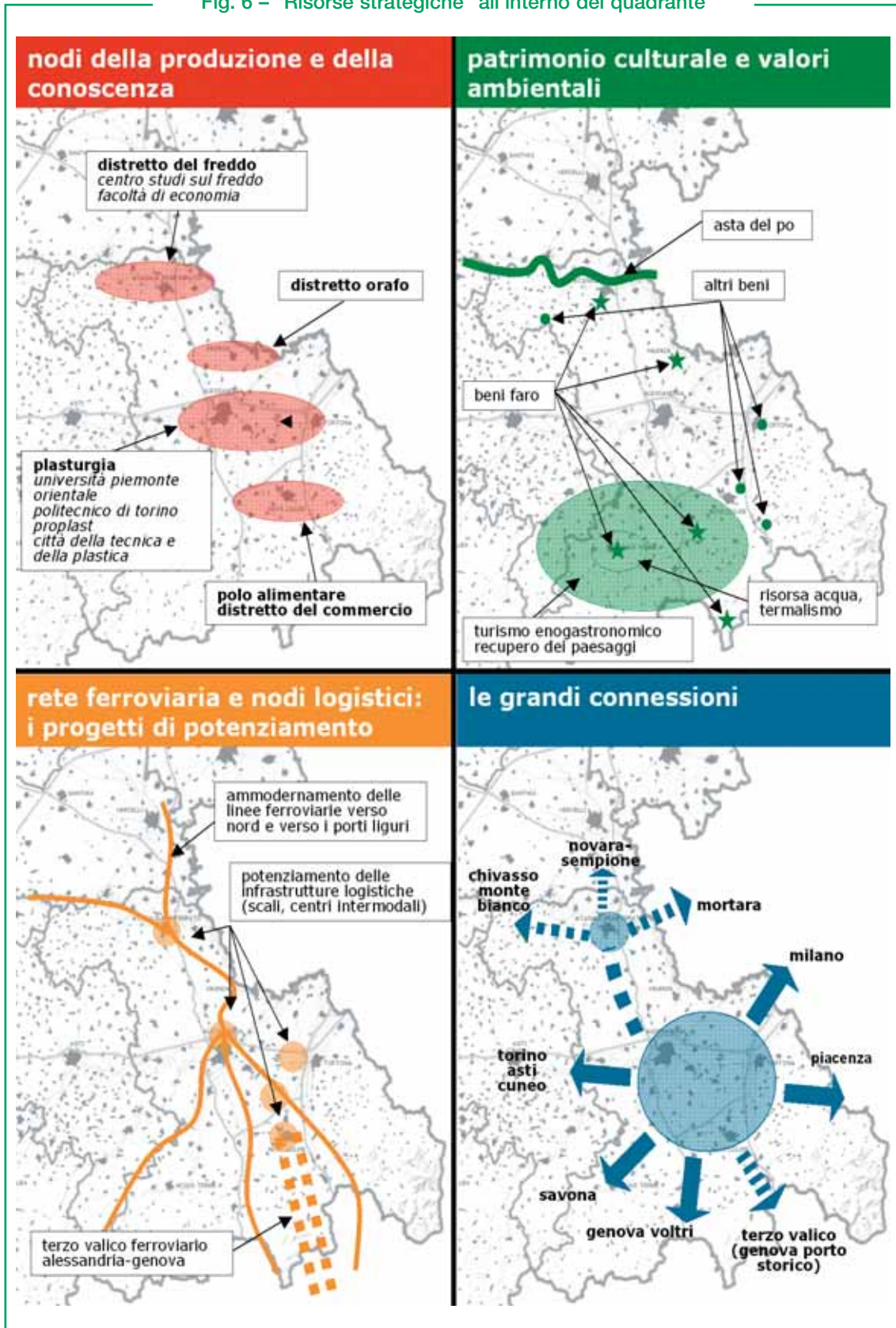


Fig. 6 – “Risorse strategiche” all’interno del quadrante



Ghisolfi e della rete di contatti nazionali con Università e centri di ricerca e internazionali, nonché con aziende leader nei rispettivi settori.

Dal punto di vista delle catene del valore gli eventi più significativi riguardano la **dematurità del settore orafa, per il quale si prospettano l'integrazione con il settore della moda, una forte immissione di design, e la ricerca di autonomi canali di commercializzazione su specializzazioni di nicchia**. Gli interventi inerenti il distretto orafa sono volti a riorganizzarne la filiera produttiva e ad allungarne la catena del valore: si intende passare dall'attuale distretto alla creazione di un vero e proprio "meta-distretto", cioè di un sistema aperto che includa le connessioni organizzate con i diversi *clusters* che parteciperanno alla creazione della nuova catena del valore.

Diventano fondamentali quindi **i rapporti con il sistema della conoscenza (creatività e alimentazione di *know how*, ricerca e sviluppo prodotti), l'industria della moda (uno dei settori a più elevato valore aggiunto), il design (progettazione, nuovi modelli, brand e gestione del marchio), altri anelli ancora da definire di una catena del valore allungata**. Per allungare la catena del valore, quindi, si vuole puntare sul design – per aumentare le interazioni e il valore aggiunto delle imprese valenzane con il mondo del design e ottenere per questa via un aumento della qualità e della quantità di design incorporato al prodotto –, sull'innovazione tecnologia – attraverso la possibilità di incorporare nel prodotto orafa le nuove tecnologie ICT, la realizzazione di prototipazione rapida e il rapid manufacturing, sulla creatività e sulle risorse umane.

**A Valenza Po ci sono le cosiddette "core competencies", le competenze centrali, depositate nelle imprese e nei saperi locali, da cui bisogna partire e sviluppare una rete di accordi con i detentori delle "competenze complementari"** (creativi, progettisti, industria della moda, del design, ecc.). La creazione di una catena del valore globale include la possibilità che certe attività siano coprodotte (*comakership*) con altre aree, regioni e paesi con cui si sviluppino partnership sia per la conoscenza (ricerca, sviluppo, progettazione), che per la produzione (fornitori specializzati) che per la commercializzazione (logistica, distribuzione, servizi-post vendita, ecc.).

**La governance di una nuova catena del valore globale (conoscenza-produzione-moda-design-commercializzazione) può essere affidata a una "rete relazionale"** cui partecipino le imprese e le loro associazioni, il governo locale e regionale, le università, i rappresentanti del mondo della ricerca, moda, design, commercializzazione.

Un profilo progettuale analogo emerge anche nel territorio casalese, nella prospettiva di un rilancio del distretto del freddo, che prende le mosse da un Protocollo firmato nei primi mesi del 2007 da Regione Piemonte, Provincia di Alessandria, Comune di Casale: l'accordo coinvolge i principali stakeholder territoriali e indirizza le azioni future verso interventi di filiera e di integrazione con innovazione, formazione e conoscenza.

**La filiera del freddo, con le varie dimensioni aziendali e differenti tipologie produttive, è un fattore storico della realtà economica casalese e delle dinamiche sociali.**

Di fatto, il "freddo", ovvero il settore che si occupa della produzione, distribuzione e commercializzazione di strumenti di raffreddamento e congelamento sia a livello industriale che destinati all'utenza domestica, costituisce una quota parte di forte rilevanza rispetto alla realtà economica e produttiva dell'area, almeno per quattro ragioni:

- 1) **per la sua genesi**, negli anni cinquanta, **caratterizzata da esclusiva imprenditoria locale e una forte identità territoriale nell'impiego delle maestranze e delle sub-forniture**. Da rilevare una classe dirigente, oggi, contraddistinta da un nocciolo essenziale di managerialità locali, anche se integrate con apporti finanziari esogeni;
- 2) **per una pluriennale capacità a espandersi e rigenerarsi**, con la creazione di nuove unità produttive, nuove aziende, nuovi investimenti e nuovi stabilimenti in aree industriali a cornice di Casale Monferrato, coniugando l'industria con l'artigianato;



- 3) **per una dimostrata capacità di competere nel difficile mercato interno e internazionale**, innovando i prodotti e rafforzando le reti commerciali, coltivando le professionalità e le conoscenze specifiche;
- 4) **per la prevalente vocazione produttiva e non solo finanziaria** della propria storia imprenditoriale, ove anche gli accorpamenti o la formazione di aziende sono fenomeni organizzativi-produttivi e non espedienti tattici.

Il settore del freddo casalese costituisce quindi una parte importante della storia imprenditoriale locale in un sistema sub-regionale a prevalente vocazione industriale; ma a fronte della più generalizzata crisi del manifatturiero esso registra un'esigenza di innovazione e di riorganizzazione produttiva.

Il settore del freddo casalese è oggi la sommatoria di ben quattro tipologie produttive:

- 1) freddo per le famiglie (contenitori, frigor, freezer);
- 2) freddo per le vetrine (vetrine espositive verticali, orizzontali, fisse e mobili; contenitori e distributori di bevande; vetrine medicali);
- 3) freddo nel bancone (banconi espositivi per esercizi commerciali, locali pubblici, fiere e rassegne, grande distribuzione; celle frigorifere; armadi e tavoli refrigerati);
- 4) freddo in movimento (celle frigorifere su furgoni, camion, tir; celle vagoni ferroviari refrigerati).

**Il settore del freddo delinea scenari di intervento differenziati che non si limitano al solo settore di competenza, ma che richiedono l'integrazione con un insieme complessivo di azioni da parte degli stakeholder presenti e partecipanti allo sviluppo del territorio.**

La costituzione di uno Sportello tecnologico per la ricerca e l'innovazione nel freddo e di un centro studi, oltre a costituire un passo in tale direzione, dovrebbe riuscire a coinvolgere il mondo della ricerca, istituti tecnici e università, attori pubblici e privati e costituire un'interfaccia efficace per il trasferimento delle conoscenze nel mondo delle imprese. Un'altra iniziativa interessante per il ringiovanimento della filiera del freddo si collega alla svolta "ecologica" dell'economia europea e in particolare alle nuove normative che regolano lo smaltimento degli apparecchi di refrigerazione: in questa ottica è prevista la costruzione di un nuovo Centro di smaltimento e recupero prodotti dimessi, con un raggio di azione e di coinvolgimento pluriregionale, realizzato da un consorzio misto pubblico-privato, costituito da aziende, da associazioni di categoria, dagli enti locali e/o società, che consentirà di mettere a frutto la grande competenza specifica accumulata nel sistema locale in relazione a una nuova posta del processo innovativo. **L'intervento si colloca nel settore – in espansione – della "reverse logistics"**, che sempre più dovrà garantire la sostenibilità complessiva dei cicli di produzione e di consumo, e indica un possibile terreno di specializzazione del Casalese nell'ambito della piattaforma integrata che si ramifica sull'intero territorio alessandrino. Meno strutturata, per quanto indispensabile al riposizionamento competitivo del sistema del freddo, appare al momento una strategia di allungamento della catena del valore e di ridefinizione delle opportunità di mercato e di specializzazione, in **una fase nella quale la selezione operata dal mercato sta producendo dolorosi contraccolpi sul piano occupazionale.**

### 3. IL DISTRETTO DEL BENESSERE NEL BASSO MONFERRATO

---

Nel quadrante sud-orientale permangono ampi territori di riserva per i quali, in ragione dei valori ambientali e paesaggistici, le vocazioni economiche e produttive coerenti sono date dal turismo, dalla valorizzazione dei beni ambientali e culturali, dall'economia agroalimentare ed enogastronomica nel Monferrato. In questi territori è prioritaria **la progettazione di sistemi di servizi immateriali, ma anche delle opere fisiche per la messa a tutela, la valorizzazione del paesaggio, la produzione di energia ecocompatibile.**

I possibili interventi possono coinvolgere diverse scale: la cultura localistica della micro-progettazione e quella delle politiche distributive rendono nei fatti difficil l'integrazione e il coordinamento, con la conseguenza che per territori come l'Ovadese, il Tortonese, il Monferrato si evincono i rischi di logiche centrifughe. **In queste condizioni la messa in rete delle possibili vocazioni locali è una valenza strategica decisiva: la valorizzazione del sistema dell'accessibilità, delle strutture di accoglienza, del patrimonio (*heritage tourism*) non è conseguentemente scindibile dalla progettazione dei circuiti di pregio, dei parchi letterari, delle strutture di conoscenza.**

Le comunità locali di questo quadrante mirano alla valorizzazione di questo patrimonio di risorse endogene.

In particolare, nella zona sud della provincia di Alessandria, che comprende un territorio che va dall'Alto Monferrato alle Comunità montane appenniniche, si punta al recupero della risorsa ambientale e paesaggistica in senso sia economico, sia come strumento di riqualificazione ambientale che porti a sviluppare la vocazione turistica, la produzione energetica, grazie alle fonti rinnovabili (eolica, idrica, legnosa) e a incentivare i cluster progettuali del territorio, in parallelo rispetto a una politica di valorizzazione delle risorse umane e dei servizi socioassistenziali in un territorio molto colpito dall'invecchiamento e dalla perdita di popolazione. Tale strategia si basa sulla presenza di un notevole patrimonio paesaggistico, naturale e culturale all'interno del quale emerge, come possibile nucleo catalizzatore, il sistema delle Terme di Acqui, attorno a cui appare possibile costruire un "distretto del wellness" capace di estendersi oltre i confini provinciali con cooperazioni e sinergie rispetto ai territori adiacenti dell'Astigiano e delle Langhe. Ci troviamo di fronte a una strategia che con diverse declinazioni, ma con una comune consapevolezza circa le opportunità di rete, coinvolge l'intero Piemonte meridionale, a partire dal Chierese e dal basso Monferrato. **Uno dei filoni su cui si basa lo sviluppo futuro della zona collinare-appenninica della fascia sud è la valorizzazione della risorsa acqua come bene non perennemente rinnovabile**, in grado di permettere una riqualificazione territoriale in chiave turistica in un contesto di tutela idrica e ambientale. Nella Comunità Collinare Castelli tra l'Orba e Bormida si pensa potenziamento del polo ricreativo della Valle Stanavasso (parco sport acquatici, campo pitch & put) con valorizzazione risorse idriche tramite riuso di acque reflue (fitodepurazione). **Tale intervento si colloca nel filone della costruzione del "pacchetto turistico-termale" dove le attese del turista devono essere esaudite per tutto l'arco della giornata e della settimana e vuole valorizzare un contesto territoriale di pregio** paesaggistico e ambientale

Sempre in tale ambito si prevede il ripristino della capacità ricettiva delle fonti Feja, il recupero di volumi destinati a strutture ricettive, la ricerca di sorgenti Feja e Sant' Anna di importanza e la costruzione di locali destinati alla mescolta dell'acqua termale, in collaborazione con la società Fonti Feja spa, proprietaria di alcune delle sorgenti storiche.

Le azioni che si intendono intraprendere sono volte principalmente verso due direzioni. Una mira al potenziamento del polo termale, tramite l'applicazione di ricerca e innovazione al rinnovamento

del prodotto turistico/sanitario offerto, **la valorizzazione delle terme di Acqui in quanto “bene faro” e la creazione di un pacchetto turistico integrato**; l'altra punta alla valorizzazione delle peculiarità turistico-culturali del territorio attraverso la riqualificazione urbana del quartiere delle Antiche Terme e il riuso dei fabbricati facenti parte del complesso esistente. Il rilancio del bene termale verrà perseguito con la collaborazione dei centri universitari di Milano e Torino, mediante la certificazione dell'efficacia e della validità scientifica delle cure offerte.

Alla base del progetto di valorizzazione del prodotto termale vi è la consapevolezza della necessità. Inoltre, Le Terme di Acqui Spa con il Comune di Acqui Terme hanno aderito al Progetto “Thermae Europae” realizzato all'interno dell'iniziativa Comunitaria Cultura 2000, per creare nuovi modelli di cooperazione tecnica, scientifica, gestionale.

**Un altro filone di sviluppo legato al turismo e alla valorizzazione dei beni culturali, quali i borghi medievali, i castelli medievali, gli scavi archeologici e i resti romani; dei beni paesaggistici e naturali, quali riserve e parchi, acque termali, dei prodotti enogastronomici.**

Già da tempo sono state messe in atto da tempo politiche di promozione della cultura, dei prodotti tipici dell'enogastronomia, dell'accoglienza di qualità e del benessere, attraverso strutture quali le Terme di Acqui, il Centro Studi Cesare Pavese, Palazzo Crova e le storiche Cantine di Canelli.

I Comuni di Acqui Terme, Nizza Monferrato, Canelli e Santo Stefano, in collaborazione con il Dipartimento di Ricerca Sociale dell'Università del Piemonte Orientale a tal proposito stanno portando avanti un progetto che intende:

- valorizzare le risorse turistiche presenti nell'area, che si richiamano all'idea di benessere intesa come qualità della vita dei visitatori e dei turisti, che va dalla gastronomia alla cura del corpo, dalla vita all'aria aperta alle attività ludico-sportive e culturali;
- valorizzare l'area, all'interno di un disegno più ampio di valorizzazione della filiera: “Prodotto Italia”, “Prodotto Piemonte”, “Prodotto Colline piemontesi”.

In questo progetto di promozione turistica del territorio, accanto alla valorizzazione del complesso di beni culturali e architettonici presenti (dai centri storici delle città, alle mete del turismo religioso) occorre valutare il possibile ruolo del distretto alimentare e commerciale del Novese, dove è presente anche una polarità a forte richiamo di pubblico **come l'outlet di Serravalle Scrivia, che sebbene rappresenti una tipica struttura “capsulare” con modesto interscambio con il territorio circostante potrebbe essere oggetto di una politica di riverbero da parte degli attori economici e istituzionali dell'area, ricercando ricadute positive sul turismo ambientale ed enogastronomico.**

Il Distretto commerciale del Novese si caratterizza per la presenza in tale area di entità economiche forti appartenenti al settore della moderna distribuzione organizzata, che ha rivoluzionato anche la distribuzione tradizionale, provocando i forti fenomeni di polarizzazione e, nel contempo, alimentando una volontà di investire e di crescere del settore del terziario. Novi Ligure funge da polo attrattore verso centri quali Bosco Marengo, Pozzolo Formigaro, Serravalle Arquata.

L'outlet di Serravalle Scrivia, inoltre, genera una modalità di consumo e trasformazione delle risorse caratterizzata da un elevato grado di intensità in termini spaziali e temporali, i cui effetti ricadono su un sistema territoriale che interessa, in primo luogo, i due comuni di Serravalle Scrivia e Novi Ligure.

Anche nel comune di Novi Ligure emergono, infatti, una molteplicità di nuove iniziative insediative promosse dai soggetti istituzionali, cui si accompagnano politiche di riqualificazione del centro commerciale naturale e di riqualificazione urbana attraverso, ad esempio, la creazione del museo del ciclismo in una piccola porzione dell'area dismessa dall'Ilva. Gli interventi in progetto iniziano a coniugare commercio e turismo, in modo da tentare di catturare e volgere verso i centri turistici (culturali e/o paesaggistici) i flussi derivanti soprattutto dalla presenza dell'outlet.

## 4. LA VALORIZZAZIONE DEL BACINO DEL PO<sup>1</sup>

---

Il territorio interessato dal bacino del Po ha subito negli anni numerose “manomissioni” che hanno modificato l’habitat tipico della fascia fluviale: l’ingabbiamento dei corsi d’acqua, il restringimento delle fasce fluviali, la pervasiva cementificazione, una pratica intensiva della produzione agricola. Le alluvioni del 1994 e 2000 hanno spinto a una riflessione sulla necessità di restituire al fiume la propria fascia di pertinenza, ovvero quella porzione di territorio che sta intorno al fiume e ne rappresenta l’ambito storico, idraulico e paesaggistico.

Un’ulteriore criticità è rappresentata dall’inquinamento idrico indotto da numerose attività industriali e agricole di tipo intensivo che compromettono l’integrità delle acque a causa dell’elevato utilizzo di pesticidi e fertilizzanti. Vi pesa peraltro significativamente il ruolo degli affluenti: il Tanaro risulta inquinato già nell’alta valle, nei pressi di Ceva, e nell’Astigiano, con l’immissione dei torrenti Versa e Borbore, anch’essi inquinati in modo rilevante dagli scarichi urbani e dalle industrie enologiche solo parzialmente depurati. In pianura raggiunge un elevato grado di compromissione e in provincia di Alessandria, fino alla confluenza con il Po, l’intensa attività agricola, enologica e industriale, unitamente all’apporto del Bormida, impedisce il recupero della qualità delle acque.

È da rilevare, nel contempo, che il carattere di sistema del bacino è oggi contraddetto da una pluralità di competenze, frammentazione di azioni, debolezza degli attori locali, conflittualità di interessi, senza dimenticare l’utilizzo illecito della risorsa acqua che contribuisce a comprometterne in modo rilevante la futura sostenibilità. La politica per il fiume, di valenza regionale e interregionale, dovrà articolarsi in quattro grandi direzioni:

- 1) sicurezza idraulica, idrogeologica e salvaguardia del territorio;
- 2) sostenibilità ambientale, rinaturazione di ampie fasce fluviali, riduzione dell’inquinamento e risparmio della risorsa acqua;
- 3) valorizzazione economica basata sullo sviluppo locale sostenibile e sul turismo ecologico, la navigazione del fiume, il pieno sviluppo delle potenzialità legate ai beni culturali e ambientali del fiume, le risorse umane;
- 4) creazione di reti immateriali del sistema della conoscenza che permettano di far convergere in un’unica strategia territoriale competenze e saperi attualmente distribuiti.

<sup>1</sup> Nel presente paragrafo sono particolarmente presenti elementi di analisi suggeriti da Paolo Perulli.

## 5. TRE SCENARI PER IL PIEMONTE SUD-ORIENTALE

---

Alle sfide di trasformazione che si profilano al suo orizzonte, il territorio alessandrino sta reagendo attraverso un insieme di adattamenti molecolari promossi da imprese, individui e comunità locali, ma anche attraverso il perfezionamento di un sistema di governance capace di concertare azioni di sistema per la gestione dei contraccolpi della riorganizzazione e per la progettazione di servizi condivisi. **Nel periodo più recente i processi di governance stanno acquisendo un respiro strategico finora carente, con la costituzione di agenzie per la progettazione di funzioni logistiche e turistico-ambientali, con la produzione di piani strategici di città o di territori, con la stipula di protocolli di intervento con entità sovralocali.** In questo percorso una spinta importante proviene dalla elaborazione dei Programmi Territoriali Integrati promossi dalla Regione Piemonte ed elaborati dai singoli contesti locali, nel cui ambito vengono individuate idee-guida e linee di intervento che – pur con qualche rischio di frammentarietà – sembrano rispecchiare in modo soddisfacente le principali opportunità di crescita del territorio. I programmi elaborati poggiano su aggregazioni territoriali convincenti, avendo suddiviso la provincia in tre fasce orizzontali che presentano caratteristiche strutturali e prospettive strategiche sufficientemente distinte. La fascia centrale comprende le città di Alessandria, Tortona e Valenza Po, e racchiude le maggiori strutture logistiche, le specializzazioni produttive del settore orafa e della plasturgia, le sedi dell'Università del Piemonte Orientale e del Politecnico di Torino, e i poli di competenza che gravitano sul Parco tecnologico della Valle Scrivia e sul consorzio Proplast: rappresenta evidentemente il principale motore produttivo della provincia. La fascia meridionale dell'alto Monferrato e dell'Appennino ligure, pur dotato di realtà imprenditoriali di tutto rispetto, soprattutto nei comparti dolciario e vitivinicolo, racchiude risorse rilevanti in campo naturalistico e ambientale, già parzialmente valorizzate da rinomati attrattori turistici, come quelli connessi al centro termale di Acqui; è tuttavia affetto, nelle sue zone meno accessibili, da preoccupanti fenomeni di spopolamento e di marginalizzazione economica. A nord della polarità alessandrina si dispone invece il sistema locale del Casalese, anch'esso dotato di rilevanti valori ambientali e paesaggistici (dal sistema collinare del Basso Monferrato alla fascia fluviale del Po), e ugualmente caratterizzato da rischi di rarefazione demografica nelle alture meno facilmente accessibili, però irrobustito da una ragguardevole presenza industriale (dal settore delle refrigerazioni, ad altre specializzazioni meccaniche, al cemento) che pur assillato in alcune sue parti da un difficile problema di riposizionamento competitivo offre comunque al territorio un confortante livello di dinamismo e di prosperità. La provincia di Alessandria, analogamente al resto della regione, ha dovuto affrontare un periodo di tensione e di smarrimento di fronte all'intensificarsi delle sfide competitive, in un contesto notevolmente mutato in termini di complessità e di turbolenza, caratterizzato da una crescente rapidità di cambiamento.

La recente crisi di alcuni distretti produttivi, quali il freddo (Casale Monferrato) e l'orafa (Valenza Po), ma in generale del settore manifatturiero, ha portato con sé anche risvolti problematici dal punto di vista occupazionale, inducendo gli attori locali pubblici e privati a pensare strategie alternative di riposizionamento e di riconversione di alcuni settori chiave dell'economia, ponendo l'accento su fattori di allargamento della prospettiva quali l'innovazione, la ricerca, la costruzione di reti interattive, l'internazionalizzazione.

Se il capoluogo ha consolidato il proprio ruolo nodale nell'offerta di servizi e nella produzione/distribuzione del sapere, in quanto sede di Università e centri di ricerca, nel contempo si è rafforzato il ruolo dell'intero sistema territoriale provinciale come naturale retroporto di Genova e come crocevia di connessioni, mentre si è iniziata ad affermare una vocazione turistica di nicchia, che punta a sfruttare le potenzialità legate ai beni faro e ambientali e all'enogastronomia.





Le opportunità connesse alla logistica diventano il fattore cruciale su cui puntare per permettere a tale territorio di avere una posizione di rilievo nelle dinamiche competitive europee, in un momento nel quale non appare irrealistica la prospettiva di sviluppare relazioni di business con le economie asiatiche, facendo di Genova e delle sue strutture retroportuali la porta europea verso la Cina. Tali processi possono innescare diverse traiettorie di sviluppo competitivo del territorio, tenendo conto delle sue naturali vocazioni e delle opportunità e minacce che derivano dal tessuto socioeconomico esistente.



**Un primo possibile scenario si potrebbe definire “poco reattivo” o di stagnazione.** Tale ipotesi non può essere trascurata, se si considera lo spessore dei punti di debolezza delineati nelle pagine precedenti, anche se la sua minaccia appare ridimensionata dagli indicatori di reattività pure segnalati. Se i comportamenti proattivi dovessero attenuarsi, o le sfide competitive intensificarsi troppo rapidamente, potrebbe prender consistenza l’eventualità di un’attenuazione dell’attrattività demografica dell’area, che potrebbe far mancare linfa all’economia locale innescando una spirale di declino. In questa prospettiva le opportunità logistiche potrebbero scaderci a un piano di mera infrastrutturazione eterodiretta e scoordinata, rendendo il quadrante sud-est un semplice crocevia di connessioni trasportistiche incapace di trattenere i flussi di ricchezza e di creare ulteriore valore aggiunto per le reti internazionali e per il tessuto economico locale.

Si assisterebbe così a un processo di depauperamento del territorio, acuito dai problemi di carattere ambientale, connessi all’impatto delle infrastrutture in zone già soggette a dissesti idrogeologici e un aumento della congestione del traffico e dell’inquinamento acustico e ambientale. Una seconda conseguenza derivata dall’invecchiamento della popolazione potrebbe riguardare la necessità di maggiori servizi socioassistenziali entro un contesto di impoverimento delle famiglie, con una conseguente maggiore pressione sui bilanci degli enti locali, mentre l’insufficiente alimentazione delle fasce giovani della popolazione potrebbe sottrarre ossigeno tanto al lavoro di cura quanto al rilancio delle attività produttive. Verrebbe accresciuta anche la marginalità dei territori svantaggiati, mentre potrebbe accentuarsi la dipendenza dei principali nuclei urbani e produttivi da centri decisionali sovraordinati.



**Un secondo scenario, che potremmo chiamare di sviluppo multipolare delle vocazioni tradizionali** (logistica e distretti produttivi) del territorio, si basa su prospettive più confortanti.



Al centro di tale scenario è fondamentale **il ruolo della logistica come attrattore di flussi che portano valore aggiunto al territorio e ne potenziano i motori manifatturieri.** Entro queste ipotesi la logistica alessandrina potrebbe avviarsi su un sentiero di potenziamento infrastrutturale “mirato”, specializzato, organizzato come sistema, con una forte componente “immateriale” fatta di servizi, competenze professionali, tecnologie gestionali, dinamiche formative, relazioni d’affari. La piattaforma logistica potrebbe evitare i rischi di proliferazione invasiva, ma dotarsi di un controllato assetto policentrico, diversificando il ruolo di nodi a seconda delle specializzazioni produttive e delle opportunità connettive. **In tale scenario Alessandria diventerebbe un nodo di primaria importanza sia nei confronti di Genova che di tutta la portualità ligure, curando efficacemente l’integrazione del sistema, evitando la frantumazione, la duplicazione e la dispersione delle aree dedicate, puntando selettivamente sui servizi a valore aggiunto, in un’ottica di complementarità nei confronti del nodo di Novara-Malpensa, a sua volta connesso con i valichi svizzeri.** Un ruolo determinante dovrebbe essere svolto dalla rispecializzazione delle strutture del sapere – Università, Politecnico, Parchi tecnologici e altri nuclei operanti nel trasferimento delle conoscenze, con particolare riferimento alle applicazioni innovative delle ICT e allo sviluppo di competenze nei servizi e nelle attività di rielaborazione e packaging connesse alla retroportualità. Non va infatti dimenticato che l’organizzazione delle reti di fornitura transcontinentali rappresenta uno dei temi cruciali del nuovo capitalismo, e che la prossimità a uno dei punti di approdo delle produzioni asiatiche ed est-europee potrebbe stimolare lo sviluppo di quelle funzioni di perfezionamento e distribuzione che oggi si mostrano capaci di intercettare una parte rile-



vante del valore finale del prodotto. Si delinea dunque la possibilità di un laboratorio intercontinentale al quale le funzioni del sapere potrebbero fornire apporti consulenziali e formativi di importanza decisiva, anche per accompagnare la riconversione delle specializzazioni manifatturiere locali, che finalmente potrebbero ricevere dalle connessioni internazionali importanti opportunità di riposizionamento, e non solo traumatici urti concorrenziali. In questa direzione già stanno maturando operazioni interessanti, dalla scelta di rispecializzazione del Tecnoparco della Valle Scrivia al tentativo promosso dall'Università del Piemonte Orientale di progettare una *community* logistica capace di unire in rete tutti gli attori del sistema con le autorità istituzionali e l'utenza industriale, disegnando un'architettura informativa e un flessibile "catalogo" di servizi logistici integrati.

Si è così introdotto anche il ruolo che lo scenario della logistica intelligente potrebbe offrire ai distretti produttivi, localizzati nelle diverse polarità del quadrante. Dall'analisi delle loro prospettive competitive è emersa diffusamente la centralità del tema del posizionamento di ciascuno di essi entro la propria catena del valore, che superi una configurazione troppo angustamente localistica-manifatturiera e ricerchi o valorizzi il loro inserimento entro reti di competenza e di mercato a scala internazionale. Ciò vale tanto per la plasturgia e la meccanica del sistema produttivo diversificato che gravita attorno ad Alessandria e Tortona, quanto per il sistema del freddo di Casale e l'industria alimentare e dolciaria di Novi, e forse anche per l'orafo valenzano, dove i problemi del trasporto si pongono in termini diversi, ma si potrebbero originare opportunità rilevanti dal semplice inserimento del territorio provinciale entro reti di interazione e frequentazione di scala globale. La logica è quella di una rete provinciale in cui i poli, con il contributo attivo di "operatori di rete" pubblici e privati siano in grado di condividere metodologie innovative, competenze trasversali, intercettare fabbisogni provenienti dall'esterno e garantire la capacità di offrire opportunità e servizi anche in sedi differenti, laddove altri contesti economico-produttivi o singole realtà produttive ne manifestino l'esigenza.

**Si potrebbe immaginare anche un ultimo scenario, più nettamente orientato alla evoluzione post- industriale** nel quale i motori di sviluppo sono quelli di un'economia della conoscenza, fortemente improntata al terziario e ai servizi, su una prospettiva che coniuga competitività, coesione sociale, ricerca della qualità e dell'innovazione e della sostenibilità ambientale nello sviluppo, promozione attiva della solidarietà tra **istituzioni e territori. Evidentemente una linea evolutiva nella quale si attenui sensibilmente l'apporto manifatturiero appare problematica, ma potrebbe acquisire interesse nel caso in cui le difficoltà competitive di alcune specializzazioni oggi sotto scacco dovessero accentuarsi o comunicarsi ad altre realtà produttive.**

Alcune caratteristiche di quest'area – la forte accessibilità, i valori ambientali, il buon livello di istruzione, la sperimentata capacità di relazioni internazionali – potrebbero rendere realisticamente proponibile un percorso evolutivo altrove impossibile, oltretutto compatibile con la fragilità demografica di questo territorio. Le basi di un simile sviluppo potrebbero essere costituite dall'espansione delle attività professionali ad alto contenuto di conoscenza, come i servizi di consulenza e di marketing, l'*engineering*, la logistica, la ricerca e la formazione, ma anche dei servizi alla persona richiesti da una popolazione di età relativamente avanzata e in condizioni di reddito non disprezzabili. Alessandria confermerebbe il proprio ruolo di città dei servizi e nodo strategico grazie alla presenza dell'Università e del Politecnico mentre ci sarebbe un policentrismo diffuso nel resto della provincia, legato alla presenza di sub-nodi di servizi immateriali o di beni-faro e paesaggistici. Le reti di connessioni trasportistiche diventerebbero una risorsa per attrarre flussi turistici e commerciali, in un'ottica di politiche integrate con il commercio (si pensi all'outlet di Serravalle Scrivia e alla successiva ipotesi di sviluppare nel Novese un "distretto commerciale"). Un'adeguata politica a favore del turismo, come fattore di sviluppo economico permetterebbe di migliorare l'offerta dei servizi turistici, con una più efficiente organizzazione, sia micro (singoli operatori) sia macro (organismi pubblici, locali o nazionali). In ambito territoriale l'utilizzazione dei siti "minori" potrebbe costituire un fattore di trascinamento di sviluppo e altresì un elemento di alleggerimento delle aree sto-



riche. La politica del paesaggio sarebbe il punto di partenza per l'attivazione di due processi distinti, ma in parte interconnessi, quali il ripensamento di un modello di sviluppo di territori. Nella ricerca di un diverso modello di sviluppo potrebbe emergere non solo un sistema produttivo multisettoriale e multivocazionale ma, a differenza dei tradizionali distretti, la logica di filiera potrebbe risiedere in una idea di paesaggio-ambiente come possibile legante di attività diverse, di soggetti diversi e di differenti politiche (economiche, sociali, urbanistiche). I territori si configurerebbero come aree capaci di attrarre soggetti che ricercano una diversa qualità della vita, (la creazione dei presidi alimentari e il progetto slow food sono esempi in tal senso orientati). In tale ottica sarebbero valorizzati le risorse locali culturali, ad esempio il complesso termale di Acqui, i beni faro, i centri storici, i beni ambientali e culturali, i beni agroalimentari ed enogastronomici nel Monferrato.

## RIFERIMENTI BIBLIOGRAFICI

---

- Beltrame C., Subbrero G. (2007), *L'economia della provincia di Alessandria nel 2006*; Quaderno CE.D.R.E.S. n. 215, Alessandria.
- Castells M. (2000), *The Rise of the Network Society, The Information Age: Economy, Society and Culture*, Blackwell, Cambridge (MA) e Oxford (UK).
- Castells M. (2004), *Informationalism, networks, and the network society: a theoretical blueprint*. In M. Castells (a cura di), *The Network Society. A cross cultural perspective*, Edward Elgar, Northampton, pp. 3-43
- Enright, M.J. (1998), *Regional Clusters and Firm Strategy*, in Chandler A.D., Solvell O., Hagstrom, P. (a cura di) *The Dynamic Firm: The Role of Technology, Strategy, Organization and Regions*, Oxford University Press, Oxford.
- Fortis M. (2005), *Le due sfide del Made in Italy: globalizzazione e innovazione*, Il Mulino, Bologna.
- IRES (2007), *Quaderno Preparatorio per il Quadro Strategico Regionale*, Regione Piemonte, <http://www.regione.piemonte.it/programmazione/accordi/dwd/quaderno07.pdf>
- Soro B.(2006), *Liguria e Basso Piemonte tra declino e sviluppo*, Grafismi Boccassi.

## SITI WEB

---

[www.istat.it](http://www.istat.it);  
[http://www.regione.piemonte.it/programmazione/accordi/sviluppo\\_loc.htm](http://www.regione.piemonte.it/programmazione/accordi/sviluppo_loc.htm)  
[www.unioncamere.it](http://www.unioncamere.it)



Irescenari

→ RAPPORTO TRIENNALE

Irescenari

Irescenari

→ RAPPORTO TRIENNALE

Irescenari