

ANONIMA LIGURE FORNITURE ACCIAIO: LE LAMIERE E LE LOCOMOTIVE (1)

Introduzione

Tra le imprese insediate a Tortona nel primo decennio del Novecento, rivestì un ruolo di primo piano la società ALFA (Anonima Ligure Forniture Acciaio), costituita a Genova per iniziativa delle famiglie Bomprini e Tassara, due delle cinque grandi famiglie industriali genovesi con gli Odero, i Piaggio e i Raggio attive tra la fine dell'Ottocento e la prima metà del Novecento, tutte con vasti interessi soprattutto nell'industria siderurgica, meccanica e delle costruzioni navali

L'importanza dell'ALFA non sta solo nella sua dimensione occupazionale (260 addetti nel 1911, cioè dopo appena quattro anni dall'inizio dell'attività), ma anche nell'attività esercitata (metallurgia), nei modelli organizzativi, amministrativi e della produzione adottati e nella disponibilità di adeguate risorse finanziarie. L'efficienza produttiva, la capacità reddituale e la solidità finanziaria e patrimoniale dell'azienda non avevano eguali tra le altre imprese presenti all'epoca in Città.

Questa impresa ha indelebilmente segnato non solo lo sviluppo economico, ma anche urbanistico della Città e, considerata l'epoca nella quale operò, ha rappresentato, durata a parte, una delle più significative esperienze industriali tortonesi degli ultimi cento vent'anni.

L'economia del Tortonese nei primi trent'anni del Novecento

La localizzazione dell'ALFA va vista nell'ambito del processo di sviluppo industriale che, interessò nel primo decennio del Novecento, in una fase di forte aumento della popolazione (+14,23%), il circondario di Tortona. Tra il 1901 e il 1911, infatti, Tortona vide l'insediamento di numerose imprese, tra cui le fornaci di Annibale Perseghini e dei Fratelli Vanoni attive dal 1901, il cotonificio Mariano Dellepiane e il molino a cilindri Torriglia, Tavella & Pittaluga dal 1907, la Cantina Sociale dal 1908, il pastificio Bellolio & Olivari. Ad esse si aggiunsero nel 1910 il salumificio Francesco Barabino, nel 1911 la Frigoriferi Tortonesi (produzione di ghiaccio artificiale e latticini) e l'impresa Pietro Omodeo - Zorini Costruzioni Meccaniche (impianti e trasformazione mulini).

La localizzazione delle imprese di maggiori dimensioni fu accompagnata dallo sviluppo di numerose aziende di minore entità tanto che, al censimento del 1911, la Città aveva 210 imprese manifatturiere per un totale 2.113 addetti all'industria di cui 727 (34,41 %) nelle aziende fino a 10 dipendenti e 1.386 (65,59) in quelle con più di 10 addetti e un tasso di industrializzazione (addetti all'industria/popolazione presente x100) del 10,60%.

Il processo di sviluppo ebbe una "coda" anche negli anni Dieci. Al 1913 risale, infatti, la costituzione della IPM F.lli A. & G. Omodeo Zorini per la macinazione della mica con impianto a Tortona ed unità locale in località Molino Ponte di Morigliassi (frazione di Fabbrica Curone), mentre nell'immediato dopoguerra, il capoluogo registrò la comparsa della Frassoni e C. (società in accomandita semplice per la produzione di proiettili), dell'Accomandita Società Italiana Lampadine Elettriche costituite nel 1918 e, nell'anno successivo, della fonderia di ghisa Marini & Traversa.

La crescita dell'industria interessò anche altri comuni del circondario, tra cui Pontecurone, Sale e Castelnuovo Scrivia, tanto che, sempre nel 1911, il circondario contava 9.073 addetti all'industria, ossia il 40,73% in più rispetto al 1901.

Nel dopoguerra l'industria tortonese conobbe una grave crisi. Nel 1919 furono messe in liquidazione le imprese Abbona & Giavarini (macchine utensili) e la Cigerza & Chiesa (macchine agricole). Nel 1921 fu liquidata la Società Italiana Lampadine Elettriche (lampadine elettriche), nel 1922, venne sciolta la società Moggi e Capanna (officina meccanica) e nel 1924 furono sciolte le fornaci Perseghini e Vanoni. Dellepiane e Orsi sospesero in parte l'attività o ridussero temporaneamente la forza lavoro.

Negli anni Venti le nuove iniziative industriali di maggior rilievo. furono le Officine Caldana (1928) (rimorchi con botte e botti per camion), futura OMT, la I.T.L.E. (1922), (fabbricazione e commercio di lampadine elettriche) e la fabbrica di caramelle Dertonina.

L' Alfa prima dell'Alfa: poche case, tanti orti

Nel 1911, nel territorio del comune di Tortona, esistevano in periferia due zone di agricoltura specializzata, una a nord verso Voghera denominata Fitteria, l'altra a nord ovest, oltre la ferrovia verso il torrente Scrivia in direzione di Castelnuovo Scrivia. La prima era altamente vocata alla coltivazione della fragola, mentre nella seconda era prevalente l'orticoltura.

L'area posta a nord ovest era poco abitata in quanto gli agricoltori risiedevano abitualmente nel concentrico cittadino e vi si recavano solo per effettuare i lavori negli orti. Le attività extra agricole erano poche e di modesto rilievo: un mulino ed un'officina di fabbro entrambe a carattere artigianale e a conduzione familiare. L'area, infatti, era rimasta estranea al processo di industrializzazione che, a partire dall'inizio del nuovo secolo, aveva interessato la Città anche a causa della ferrovia che la separava in modo netto dal centro.

Inoltre, la definitiva localizzazione della stazione ferroviaria a poche centinaia di metri dalla centrale piazza Duomo, anziché come previsto dal progetto originario, nei pressi di Porta Milano più vicina alle zone degli orti e, quindi, più facilmente accessibile ai prodotti agricoli, non favorì le iniziative industriali nell'area che, fino al 1907, rimase marginale rispetto ad altre zone della Città.

L'ALFA si insedia a Tortona

L'ALFA venne costituita, nella forma di società anonima per azioni, a Genova il 14 febbraio 1907, con atto rogito notaio Francesco Bonini presso la sede dell'assicurazione "Mutual" in piazza Fontane Marose, ad opera di un gruppo di operatori economici, professionisti e benestanti genovesi e piemontesi, con un capitale deliberato e sottoscritto di lire 850.000 (circa 3.440.755,72 euro) suddiviso in 8.500 azioni al portatore del valore nominale di lire 100 ciascuna.

Gli azionisti versarono in contanti, come previsto dal Codice di Commercio allora vigente, i tre decimi (lire 255.000) del capitale sottoscritto mediante deposito, secondo la normativa in vigore, presso la Banca d'Italia, impegnandosi a versare la parte rimanente in seguito alla richiesta degli amministratori tramite apposito avviso da pubblicarsi sulla Gazzetta Ufficiale del Regno d'Italia.

Successivamente, la Società richiamò altri due decimi del capitale sottoscritto per cui il capitale versato salì a lire 425.000 (circa 1.720.377,86 euro) e deliberò, allo stesso tempo, un aumento di capitale fino a 3.000.000 (circa 12.143.843,73 euro).

L'assemblea nominò anche il consiglio d'amministrazione che risultò composto da Gian Ettore Coltelletti (presidente), Carlo Alberto Bomprini (amministratore delegato), Giovanni Morteo e Filippo Tassara (consiglieri). Nel collegio sindacale figuravano Filippo d'Alberti, Emilio Oberti, Giuseppe Perfumo (sindaci effettivi) e Alberto Casalbore e Giosuè Crocco (sindaci supplenti).

La Società aveva come oggetto *"l'industria dello stampaggio, imbottitura, forgiatura del ferro, acciaio, suoi composti ed altri metalli, la costruzione di vetture, carri e materiale ferroviario, le industrie ausiliarie e affini, facendo tutte le operazioni industriali, commerciali, mobiliari, immobiliari, finanziarie richieste e necessarie ai fini dell'oggetto sociale"*.

Componevano l'azionariato dell'ALFA, oltre agli esponenti delle famiglie Bomprini e Tassara, altri industriali: i fratelli Morteo di Sestri Ponente (industria metallurgica), Lorenzo Gardella di Recco (industria metallurgica e mineraria), Giuseppe Sommariva e la Ditta Sommariva di Borzoli (industria meccanica), tutti con attività simili o affini a quella dell'ALFA.

Tra gli azionisti anche esponenti genovesi, delle attività marittime e portuali, come Gian Ettore Coltelletti (assicuratore) e Alfredo Dell'Acqua (spedizioniere), del commercio internazionale (Carlo Mc Newin, Granet Brown e C.) e del mondo della finanza (Giovanni Battista Casareto e Mario Carlo Massone, banchieri e Albano Berganzini, agente di cambio). L'azionariato era completato da professionisti (ingegneri, avvocati), proprietari, benestanti e nobili liguri e piemontesi.

Il controllo della società (con il 61,76%) faceva capo agli azionisti Marco Bernardi, Filippo, Costantino, Carlo e Vittorio Tassara, Giuseppe e Giovanni Morteo, Filippo Lamoiiti e alla Ditta Fratelli Sommariva. Principali azionisti dell'ALFA erano, dunque, esponenti dell'industria metallurgica e meccanica che, nel 1911, con 52.429 occupati, pari al 34,03 % del totale, costituiva la trave portante della manifattura ligure i cui addetti erano 154.050.

Prima ancora della costituzione della Società, uno dei futuri azionisti dell'ALFA, l'avvocato Celso Ferrari, originario di Casteggio (PV), aveva prospettato al sindaco di Tortona, avvocato Luigi Ubertis (1870 - 1936), a capo di una giunta democratico - socialista, la possibilità di localizzare in Città un'importante industria metallurgica, chiedendo quali facilitazioni (cessione gratuita di parte del terreno, uso delle acque delle rogge, ecc.) il Comune fosse disposto a concedere.

Al termine di una complessa trattativa protrattasi per alcuni mesi, nell'agosto del 1907, il Comune di Tortona stipulò con la suddetta Società una convenzione per l'impianto e l'esercizio di uno stabilimento industriale, che iniziò l'attività alcuni mesi dopo in un complesso edilizio di nuova costruzione situato nella parte nordoccidentale del territorio comunale verso Castelnuovo Scrivia, in una zona periferica, da allora denominata comunemente ALFA. La convenzione prevedeva che lo stabilimento venisse dotato di raccordo ferroviario la cui disponibilità era una delle condizioni poste dalla Società per la realizzazione dell'impianto a Tortona.

La prima bozza di convenzione tra il Comune e la società ALFA fu sottoscritta dal sindaco, Luigi Ubertis e dall'amministratore delegato della Società, Carlo Alberto Bomprini; prevedeva un sussidio comunale di lire 30.000 (circa 144.139,78 euro) pagabili in 10 anni, oltre a lire 1.000 (circa 4.804,66 all'anno per non più di 15 anni ogni 50 operai assunti per un totale non superiore a lire 5.000 (circa 24.023,30) annue complessive. Il Comune concedeva all'ALFA l'uso delle acque delle rogge Ronco e San Sisto, con l'obbligo di scarico dei residui nelle rogge stesse nel rispetto dei diritti di terzi e la possibilità per il raccordo ferroviario di attraversare la strada per Castelnuovo come previsto dal progetto originario della Società.

La corresponsione dei sussidi era vincolata ai tempi di inizio dell'attività. Lo stabilimento per la cui realizzazione era stato previsto un costo di circa 500.000 lire (circa 2.402.329,74 di euro), avrebbe dovuto entrare in funzione entro due anni dalla stipula della convenzione. In ogni caso, il sussidio sarebbe stato sospeso se la fabbrica fosse rimasta inattiva per più di sei mesi (fatti salvi i casi di forza maggiore). Qualora l'inattività avesse superato i tre anni, il diritto al sussidio sarebbe venuto meno, mentre, in caso di sospensione dell'attività per più di sei anni, sarebbero decaduti i diritti all'uso dell'acqua e alla posa dei binari del raccordo.

Tuttavia, la localizzazione dello stabilimento ALFA non fu del tutto pacifica. Alla disponibilità del Comune che, a differenza degli atteggiamenti assunti in circostanze analoghe dalle precedenti amministrazioni conservatrici, dimostrò interesse per l'insediamento dell'industria, fece da contraltare la Giunta Provinciale Amministrativa (G.P.A.), alla quale spettava, in base all'allora vigente legislazione sugli enti locali, il controllo sugli atti dei comuni. L'opposizione della G.P.A. riguardò, la concessione del sussidio a proposito del quale rilevò *"il sacrificio a cui le deliberazioni in disamina sottoporrono per parecchi anni il bilancio comunale"*. Per la G.P.A. *"non era proficuo e non era da consigliare il premio dato ad un singolo industriale che si risolveva in un allestimento artificiale, non giovevole né all'industria né al paese"*.

I rilievi, mossi dalla Giunta Provinciale nella seduta del 7 settembre 1907, riguardavano soprattutto i sussidi legati al numero dei dipendenti perché *"se lo stabilimento si allarga significa che produce utili ed è quindi inutile apportargliene altri"*. L'organo di controllo sottolineava anche che *"la società non presta alcuna garanzia per l'adempimento dei suoi obblighi"*, non è *"prevista alcuna penale nel caso in cui non realizzi alcunché e i termini sospensivi sono troppo lunghi"*.

Nel tentativo di superare l'opposizione della G.P.A., Comune e Società modificarono la convenzione precisando che l'ALFA avrebbe assunto almeno 100 operai senza alcun sussidio del Comune, inserendo la manleva al Comune per eventuali danni provocati a terzi dalle acque rimesse nelle rogge e riducendo a 4 mesi il periodo di inattività dello stabilimento per la sospensione del sussidio fisso. La Società avrebbe perso anche il diritto all'indennità e al sussidio relativo al numero degli occupati in caso di interruzione dell'attività per più di 18 mesi, mentre la sospensione dell'attività per oltre 4 anni avrebbe comportato la decadenza dal diritto all'uso delle acque e alla posa dei binari.

Il contrasto che opponeva il Comune alla G.P.A fu con ogni probabilità all'origine della voce, divenuta particolarmente insistente nei primi giorni di maggio, che l'ALFA avrebbe rinunciato a localizzare a Tortona il proprio stabilimento. Il fatto preoccupò non poco il sindaco Ubertis che non esitò a chiedere informazioni direttamente all'avvocato Ferrari, il quale, con lettera del 22 maggio 1907 comunicava che, in base ad *"informazioni da me assunte oggi stesso presso l'amministrazione della Società ALFA, posso assicurarle nel modo più assoluto che non si è mai pensato di rinunciare all'impianto dello stabilimento Sociale in Tortona"*.

Nella lettera, Ferrari precisava che era già stato acquistato il terreno necessario con una spesa di 130.000 lire (circa 624.605,73 euro) e che erano stati fatti gli ordini del materiale e del macchinario occorrenti. Riferiva, inoltre, che l'impianto sarebbe stato ultimato quasi certamente entro la fine dell'anno e che sarebbe entrato subito in produzione *"avendo già accettato la Società parecchie ordinazioni"*. *"Non so quindi – concludeva l'avvocato Ferrari – comprendere come possa essere sorta l'assurda diceria"*.

Le modifiche della convenzione non soddisfecero la G.P.A. che, in data 20 febbraio 1908, comunicò di non approvare la delibera del consiglio comunale sostenendo che *“lo sviluppo industriale della città di Tortona possa effettuarsi e progredire indipendentemente dal grave sacrificio cui vorrebbero sottoporsi le finanze comunali”*.

Anche la motivazione con la quale il Comune aveva giustificato gli incentivi all'ALFA e cioè la volontà di evitare *“l'emorragia provocata dall'emigrazione verso altri paesi”* non convinse la G.P.A. per la quale la manodopera non era *“tanto esuberante”* per cui l'incentivo *“che sotto forma di somma rilevantissima era sottratta alla vitalità del bilancio comunale, finirebbe di richiamare altra manodopera nel Comune di Tortona e quindi provvederebbe ad uno sviluppo industriale non più autogeno e tranquillo ma artificioso e convulsivo”*.

Nonostante la mancata approvazione della delibera del consiglio comunale da parte della G.P.A. e la conseguente bocciatura di ogni sussidio, il Comune, nella persona del sindaco Ubertis, cercò in tutti i modi di agevolare l'arrivo dell'ALFA, ad esempio con la cessione di terreni comunali al prezzo di 1 lira al metro quadro ed ottenendo la disponibilità di altri proprietari, tra cui l'industriale Mariano Dellepiane ad alienare i propri terreni ad un prezzo non superiore a lire 1,30 il metro quadro.

Anche la costruzione del raccordo ferroviario incontrò non poche difficoltà. Il 12 giugno 1908, l'ALFA decise di dare inizio all'iter burocratico del progetto che prevedeva il collegamento dello stabilimento con la stazione ferroviaria di Tortona già autorizzato dalle Ferrovie dello Stato. Presentò un'ipotesi di convenzione al Comune, che prevedeva la posa di un binario sulla strada per Castelnuovo Scrvia nei pressi del passaggio a livello di Porta Milano. A corredo della richiesta di concessione, la Società depositò titoli per un valor nominale di lire 2.500 (circa 12.011,65 euro) che garantivano una rendita annua di lire 75 come cauzione a favore delle Ferrovie e prevede per la costruzione del raccordo una spesa di 10.750 lire (circa 51.650,09 euro).

Il Consiglio comunale esaminò la domanda nella seduta del 5 luglio. Il progetto prevedeva che il raccordo uscisse dall'area ferroviaria all'altezza della strada vecchia per Sale, costeggiasse i binari della linea Milano – Genova dal lato verso Scrvia, seguisse la strada vecchia per Castelnuovo fino ad entrare nello stabilimento dal portone principale di strada Ronco, costeggiando la roggia omonima. La proposta fu approvata all'unanimità dal consiglio comunale anche in seconda lettura.

Il 12 agosto, l'ingegnere capo del Comune, tale Signorelli, pur riconoscendo la necessità del raccordo ferroviario per l'ALFA, formulò parere contrario, adducendo ragioni tecniche, di viabilità e di sicurezza e manifestò perplessità sul tracciato. Così il Comune negò la concessione e costrinse la Società a predisporre un nuovo progetto, che prevedeva l'acquisto di un terreno adiacente alla strada per Castelnuovo verso il preesistente mulino e la copertura di un tratto della roggia Ronco per ampliare l'area sulla quale dovevano essere installati i binari.

Il tentativo di acquisto dell'area non andò a buon fine e l'ALFA fu costretta a cercare un'ulteriore soluzione. Il nuovo progetto, poi effettivamente realizzato, prevedeva che il binario, ancor oggi visibile, dopo l'uscita dall'area ferroviaria, passasse vicino alla *cappelletta* di san Marziano ed entrasse nello stabilimento da un ingresso secondario posto in via Bengasi. Nonostante le difficoltà incontrate, non ultime quelle per la realizzazione del raccordo ferroviario, lo stabilimento venne completato nel giro di pochi mesi ed entrò in funzione già verso la fine del 1907.

L'ALFA dovette affrontare anche un contenzioso con la Prefettura di Alessandria e la Sotto - Prefettura di Tortona, le quali, ritenendo erroneamente che nelle attività della Società fosse compreso l'esercizio dell'industria siderurgica (intesa come produzione di ghisa e acciaio), reputavano necessario che Essa dovesse munirsi dell'apposita autorizzazione ministeriale prevista dall'art. 147 della legge 20/11/1859 n. 3755 e relativa a miniere, cave e usine.

Nonostante che la Prefettura di Genova e l'Ingegnere delle Miniere di Torino avessero condiviso la tesi sostenuta dall'ALFA, tendente ad escludere la propria attività dal campo di applicazione della legge 3755/1859, la *querelle* andò avanti dall'8 agosto al 14 dicembre 1907, quando, solo con esplicita dichiarazione trasmessa al sindaco di Tortona, la Società assicurava che, nello stabilimento di Tortona, *“si eserciteranno solo l'industria di forgiatura, stampatura ed imbutitura e quelle contemplate nello statuto e nell'atto di costituzione in data 14 febbraio 1907”*.

La dichiarazione della Società convinse Prefettura e Sotto - Prefettura che forgiatura, stampatura ed imbutitura di ferro, acciaio e altri metalli erano cose diverse dalla produzione di ghisa ed acciaio realizzata negli altoforni, per cui venne abbandonata la “pretesa” che l'ALFA si munisse della relativa autorizzazione del Ministero dell'Agricoltura, dell'Industria e del Commercio.