

CONTRIBUTO DI RICERCA 372/2025

IL PIEMONTE: UNA LETTURA DELLA REGIONE ATTRAVERSO LA LENTE DEL POLICENTRISMO



L'Ires Piemonte è un ente di ricerca della Regione Piemonte disciplinato dalla Legge Regionale 43/91 e s.m.i. Pubblica una relazione annuale sull'andamento socioeconomico e territoriale della regione ed effettua analisi, sia congiunturali che di scenario, dei principali fenomeni socioeconomici e territoriali del Piemonte.

CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

Alessandro Ciro Sciretti, Presidente
Giorgio Merlo, Vicepresidente
Giulio Fornero, Anna Merlin, Alberto Villarboito

COLLEGIO DEI REVISORI

Raffaele Di Gennaro, Presidente
Angelo Paolo Bonometti, Andrea Porta, Membri effettivi
Antonella Guglielmetti, Anna Paschero, Membri supplenti

COMITATO SCIENTIFICO

Antonio Rinaudo, Presidente
Mauro Durbano, Luca Mana, Alessandro Stecco, Angelo Tartaglia, Mauro Zangola

DIRETTORE

Sara Marchetti

STAFF

Marco Adamo, Stefano Aimone, Cristina Aruga, Maria Teresa Avato, Davide Barella, Cristina Bargero, Stefania Bellelli, Marco Carpinelli, Marco Cartocci, Pasquale Cirillo, Renato Cogno, Alessandro Cunsolo, Elena Donati, Luisa Donato, Carlo Alberto Dondona, Paolo Feletig, Claudia Galetto, Anna Gallice, Martino Grande, Simone Landini, Federica Laudisa, Sara Macagno, Maria Cristina Migliore, Giuseppe Mosso, Daniela Musto, Carla Nanni, Daniela Nepote, Giovanna Perino, Santino Piazza, Sonia Pizzuto, Elena Poggio, Gianfranco Pomatto, Chiara Rivoiro, Valeria Romano, Martina Sabbadini, Rosario Sacco, Bibiana Scelfo, Alberto Stanchi, Filomena Tallarico, Guido Tresalli, Stefania Tron, Roberta Valetti, Giorgio Vernonni.

COLLABORANO

Ilario Abate Daga, Niccolò Aimo, Massimo Battaglia, Filomena Berardi, Debora Boaglio, Umberto Casotto, Paola Cavagnino, Stefano Cavaletto, Stefania Cerea, Chiara Cirillo, Giorgio Clemente, Claudia Cominotti, Salvatore Cominu, Simone Contu, Federico Cuomo, Elide Delponte, Shefizana Derraj, Alessandro Dianin, Giulia Dimatteo, Serena M. Drufuca, Michelangelo Filippi, Lorenzo Fruttero, Gemma Garbi, Silvia Genetti, Giulia Henry, Ilaria Ippolito, Ludovica Lella, Daniela Leonardi, Sandra Magliulo, Irene Maina, Nicola Narducci, Luigi Nava, Nicola Orlando, Mariachiara Pacquola, Miriam Papa, Monica Patrizio, Valerio V. Pelligrina, Samuele Poy, Chiara Rondinelli, Laura Ruggiero, Arianna Santero, Paolo Saracco, Domenico Savoca, Laura Sicuro, Luisa Sileno, Chiara Silvestrini, Giuseppe Somma, Giovanna Spolti, Chiara Sumiraschi, Francesca Talamini, Anda Tarbuna, Nicoletta Torchio, Elisa Tursi, Silvia Venturelli, Paola Versino, Fulvia Zunino.

Il documento in formato PDF è scaricabile dal sito www.ires.piemonte.it

La riproduzione parziale o totale di questo documento è consentita per scopi didattici, purché senza fine di lucro e con esplicita e integrale citazione della fonte.

IL PIEMONTE: UNA LETTURA DELLA REGIONE ATTRAVERSO LA LENTE DEL POLICENTRISMO

© 2025 IRES
Istituto di Ricerche Economico Sociali del Piemonte
Via Nizza 18 -10125 Torino

www.ires.piemonte.it

GLI AUTORI

Cristina Bargero, Ricercatrice IRES Piemonte

Alessandro Dianin, Ricercatore IRES Piemonte

INDICE

| | |
|--|------------|
| PREFAZIONE..... | VII |
| INTRODUZIONE..... | IX |
| CAPITOLO 1 | 11 |
| IL PIEMONTE: UNA LETTURA ATTRAVERSO ADDETTI E POPOLAZIONE..... 11 | |
| LE CITTÀ DEL PIEMONTE | 12 |
| L'indice di policentrismo | 17 |
| UNA LETTURA DEL TERRITORIO ATTRAVERSO LA CLASSIFICAZIONE SNAI | 19 |
| La geografia amministrativa e demografica..... | 19 |
| La geografia economica | 21 |
| I Poli Urbani e il terziario avanzato | 22 |
| La cintura: Il cuore manifatturiero | 22 |
| Le aree intermedie: tra tradizione e innovazione | 22 |
| Il paradosso economico delle aree marginali..... | 23 |
| La specializzazione settoriale come strategia territoriale | 23 |
| L'economia delle Province..... | 24 |
| I SERVIZI SANITARI | 25 |
| I servizi educativi | 27 |
| LA MOBILITÀ | 29 |
| I nodi di trasporto: le stazioni | 29 |
| Le tendenze di mobilità | 31 |
| CONCLUSIONI..... | 37 |
| Un sistema territoriale maturo e differenziato | 37 |
| BIBLIOGRAFIA | 39 |

PREFAZIONE

di Alessandro Ciro Sciretti

Il Piemonte ha sempre avuto una straordinaria capacità di reinventarsi, facendo della varietà dei suoi territori la vera forza nei momenti di cambiamento. In fondo, non possiamo parlare di un solo Piemonte: ce ne sono molti, diversi e complementari. C'è quello urbano e quello di campagna, quello industriale e quello agricolo, le montagne e le colline, e ancora le eccellenze tecnologiche che convivono e si intrecciano con la tradizione manifatturiera. Questo mosaico di identità è uno dei nostri tesori più autentici, ed è proprio qui che nasce il policentrismo piemontese.

Il policentrismo non come mera definizione tecnica: uno sguardo orientato al futuro, un approccio alla progettazione ed allo sviluppo che punta tutto sulla collaborazione tra centri diversi, sulla condivisione di ciò che può essere reso comune e sulla complementarietà. Significa accettare - finalmente - la nostra complessità, come punto di forza e non certo come ostacolo. Creare reti di relazioni, costruendo equilibri dinamici invece di lasciare che tutto si concentri in un unico luogo.

Torino resta certamente il motore della regione, con il suo carico di innovazione e il suo ruolo centrale, ma oggi il Piemonte ha molti altri punti di riferimento: capoluoghi e città medie che generano valore, competenze, idee e coesione, ciascuno nel suo contesto. Possiamo finalmente dire di essere una regione matura e interconnessa, dove la cooperazione non esclude la competizione, e viceversa.

Questo volume nasce proprio da quello che facciamo noi di IRES Piemonte: fornire strumenti, analisi e dati utili a chi decide e pianifica per il bene pubblico. Il nostro obiettivo, semplice nella sua enormità, è mettere la conoscenza al servizio delle decisioni. Di fronte a cambiamenti sempre più rapidi - dalle due grandi transizioni, fino alle novità demografiche - saper leggere i dati e trarre indicazioni fondate è essenziale per chiunque abbia la responsabilità di guidare le proprie comunità verso il futuro.

Capire come sono distribuite le persone, le imprese, i servizi e le infrastrutture è il punto di partenza. Dove sono le opportunità più promettenti? Dove si annidano invece le criticità o i bisogni da affrontare? Solo grazie a una base solida di conoscenza pubblica, patrimonio comune e prezioso, possiamo pensare a una crescita autenticamente equa e sostenibile.

Il policentrismo piemontese - emerge in modo molto netto dai dati raccolti - è il frutto di un lungo processo. Dalla Torino fordista alla nostra epoca, caratterizzata da servizi avanzati e dalle nuove tecnologie, la nostra regione è riuscita a bilanciare innovazione e radici territoriali. Oggi, il Piemonte non viaggia tutto alla stessa velocità, ma si muove come una rete fatta di tante velocità che si compensano: la diversità è un valore, la connessione un obiettivo strategico e imprescindibile.

Strade, infrastrutture, il ruolo crescente delle città medie e la vivacità delle zone montane e collinari mostrano come la vera forza del nostro territorio sia la sua capacità di lavorare insieme, di dialogare e creare sinergie. Questa è la vera essenza della progettazione policentrica: non mettere i centri uno contro l'altro, ma favorire le relazioni; non uniformare - rischiando quindi di

appiattire anche i punti di eccellenza -, ma coordinare; non accentrare, ma connettere e interconnettere.

Il lavoro che portiamo avanti in IRES - ne siamo realmente convinti - ha quindi un valore strategico, tanto per la Regione quanto per gli enti locali: ogni dato, ogni modello, ogni evidenza che riusciamo a offrire, serve a chi progetta politiche pubbliche con la finalità di un impatto reale. Per noi la conoscenza non è mai fine a sé stessa: è uno strumento concreto, una risorsa al servizio del bene comune. Uno strumento operativo.

Saper interpretare i territori vuol dire poter costruire politiche di welfare, mobilità, crescita economica e servizi più adatte e più efficaci. Ed è proprio questo il ruolo che IRES vuole continuare a ricoprire: essere al servizio del Piemonte, offrendo non solo numeri, ma anche chiavi di lettura e nuove prospettive operative.

La sfida che ci aspetta è trasformare il policentrismo da principio teorico (e, dall'altra parte, da realtà di fatto) a pratica quotidiana di governo, creando strumenti che rendano sempre più integrate le relazioni tra territori, nei trasporti, nei servizi, nei processi di digitalizzazione e transizione verde. La governance del futuro - che poi, il futuro è già in larga parte il nostro oggi - deve e dovrà essere multilivello, capace di tenere insieme autonomia locale e obiettivi comuni.

Il Piemonte ha realmente tutto ciò che serve: competenze diffuse, un tessuto produttivo forte e variegato, una lunga tradizione di collaborazione tra istituzioni, università, enti e imprese. Su queste solide basi possiamo affrontare i cambiamenti che verranno con fiducia.

Il policentrismo, in fondo, non è mica soltanto un modello di territorio; è un modo di vivere la comunità come una rete di responsabilità condivise, dove ognuno contribuisce al benessere di tutti. È una mentalità concreta, che si traduce in progettualità, azioni coordinate e scelte a lungo termine.

Da Presidente di IRES Piemonte, vedo questo lavoro non solo come un contributo scientifico, ma anche come un invito: guardiamo il Piemonte con occhi diversi, impariamo a riconoscere il valore della cooperazione tra territori, crediamo nella forza dei dati e delle idee come strumenti di crescita. Ragioniamo partendo sempre dal presupposto che, pur nella diversità, nella tutela delle radici e delle specificità di ognuno, si cresce solo tutti insieme.

Sostenere la programmazione pubblica con ricerche serie, dati trasparenti e analisi indipendenti è il nostro impegno. Un impegno verso le istituzioni e, soprattutto, verso i cittadini: i veri beneficiari di politiche più informate, giuste e inclusive.

Guardiamo avanti con ottimismo e concretezza: il Piemonte ha già tutto quello che serve per affrontare le sfide che lo attendono. La storia, le relazioni costruite in tanti anni, la capacità di fare sistema. Ed è proprio in questo saper pensare e agire insieme che riconosciamo l'essenza vera del policentrismo.

INTRODUZIONE

Il concetto di policentrismo nella programmazione territoriale europea ha acquisito crescente rilevanza a partire dalla pubblicazione dell'European Spatial Development Perspective (ESDP) nel 1999, che ha introdotto il paradigma del "sviluppo territoriale equilibrato" come alternativa ai modelli di concentrazione urbana monocentrica. L'European Spatial Development Perspective ha definito il policentrismo come strategia fondamentale per promuovere la coesione territoriale e la competitività delle regioni europee, contrapposta ai tradizionali schemi gerarchici di organizzazione territoriale, in quanto basata su configurazioni reticolari che si fondano sulla complementarità funzionale tra centri urbani di diversa dimensione e specializzazione.

La letteratura europea (Meijers, E. J., & Romein, A. 2003), poi, distingue generalmente tra tre tipologie di policentrismo:

1. **Morfologico:** caratterizzato dalla presenza di più centri urbani di dimensioni simili all'interno di un territorio regionale.
2. **Funzionale:** basato su relazioni di complementarità e specializzazione tra centri urbani.
3. **Reticolare:** che enfatizza le connessioni e i flussi tra nodi urbani piuttosto che le singole polarità.

Alcuni studi (Camagni, 1993) hanno elaborato il concetto di "policentrismo reticolare" come evoluzione del paradigma tradizionale, focalizzato sulla qualità delle relazioni territoriali e sulla capacità dei sistemi urbani di generare sinergie attraverso la specializzazione complementare e l'integrazione funzionale. Il policentrismo reticolare presuppone la presenza di nodi urbani specializzati e complementari, elevati livelli di accessibilità e connettività, governance territoriale integrata ed economie di agglomerazione distribuite.

Thiel (2016) rilegge il concetto di policentrismo alla luce delle sfide contemporanee della governance ambientale e propone di superare un uso "normativo" del termine, e di trattarlo invece come un framework comparativo per analizzare le condizioni (istituzionali, sociali, territoriali) che favoriscono o ostacolano il coordinamento policentrico nella gestione ambientale.

Brélaz (2024) ricostruisce le radici storiche del policentrismo europeo, mostrando come forme di governance distribuita e multilivello fossero presenti già nelle città-stato medievali, nelle leghe commerciali e nelle federazioni territoriali pre-moderne. Il lavoro propone una lettura di lungo periodo, utile per comprendere come il policentrismo sia parte del DNA politico e amministrativo europeo, non solo un modello teorico recente.

Questa configurazione favorisce una distribuzione equilibrata delle funzioni socio-economiche, riducendo la dipendenza da un'unica città dominante e promuovendo uno sviluppo più sostenibile e resiliente. A livello concettuale, il policentrismo si basa sull'idea che la presenza di vari centri autonomi, ciascuno con identità proprie, contribuisce a un sistema territoriale più complesso ma anche più dinamico, capace di adattarsi ai mutamenti sociali, economici e ambientali. Uno degli aspetti fondamentali di questa caratteristica è la naturale distribuzione delle infrastrutture e delle reti di comunicazione, che si rende necessaria per connettere efficacemente i diversi nuclei urbani e favorire lo scambio tra le diverse zone. Il policentrismo, inoltre, implica un'attitudine plurilocalizzata, dove le funzioni amministrative, produttive e

culturali sono suddivise tra molteplici centri, ognuno con proprie specializzazioni. Questo modello presenta molti vantaggi, come la riduzione della congestione urbana sulle grandi aree metropolitane, una distribuzione più equa delle opportunità e una maggior vitalità di territori meno centrali. Tuttavia, presenta anche alcune criticità, quali la complessità gestionale e la necessità di politiche coordinate efficaci, capaci di evitare disparità di sviluppo tra le diverse aree. La presenza di più centri sviluppati, inoltre, può comportare rischi di frammentazione e di competitività tra i vari nuclei, richiedendo quindi una governance che favorisca la collaborazione interistituzionale. In sintesi, il policentrismo piemontese si configura come un sistema che mira a valorizzare le peculiarità di ogni centro, promuovendo sinergie e coesione tra le diverse parti della regione, per un equilibrio di crescita sostenibile e duraturo.

CAPITOLO 1

IL PIEMONTE: UNA LETTURA ATTRAVERSO ADDETTI E POPOLAZIONE

La struttura territoriale del Piemonte presenta un'organizzazione policentrica distintiva, legata anche alla conformazione geografica, che trascende il tradizionale modello monocentrico con un sistema urbano articolato consolidatosi nel tempo.

La geografia economica regionale, infatti, è caratterizzata da una solida rete di poli occupazionali secondari che hanno seguito un'evoluzione negli anni.

Fino agli anni '60 il sistema territoriale piemontese si configurava secondo logiche pre-industriali radicate nella geografia amministrativa sabauda, con Torino capitale e una rete di città medio-piccole che fungevano da centri di mercato agricolo e sedi dell'amministrazione provinciale. La struttura economica, prevalentemente rurale e artigianale, aveva generato specializzazioni territoriali embrionali come il tessile biellese, la metallurgia canavesana e l'agricoltura intensiva cuneese. Questo assetto, caratterizzato da bassa integrazione funzionale tra i centri, costituiva una base urbana distribuita che avrebbe facilitato i successivi processi di industrializzazione diffusa, mantenendo un equilibrio demografico tra il capoluogo e le città provinciali che rifletteva ancora le gerarchie amministrative storiche piuttosto che dinamiche economiche moderne.

Tra gli anni '60-'80 l'esplosione dell'industria automobilistica torinese ha innescato una profonda trasformazione del sistema territoriale regionale, creando forti squilibri tra il polo metropolitano e il resto della regione attraverso massicci flussi migratori interni ed esterni. Torino ha concentrato popolazione e attività produttive in un modello tipicamente monocentrico, mentre contemporaneamente si sono consolidati distretti industriali specializzati nelle città medie: il comparto tessile a Biella, l'industria dolciaria e alimentare nel Cuneese, la chimica alessandrina. Questa fase ha posto le basi produttive del futuro policentrismo attraverso investimenti infrastrutturali e formazione di competenze specializzate, pur mantenendo forti gerarchie territoriali che vedevano Torino come unico centro di comando e le altre città come satelliti produttivi del sistema FIAT.

Durante la ristrutturazione post-Fordista (anni '90-2000), la crisi dell'industria automobilistica tradizionale e la transizione verso un'economia dei servizi avanzati hanno innescato processi di riequilibrio territoriale, mutando profondamente le relazioni centro-periferia. Torino ha iniziato un percorso di diversificazione economica verso ICT, università e servizi, mentre i poli provinciali rafforzarono le proprie specializzazioni attraverso innovazione tecnologica e apertura ai mercati internazionali. Il decentramento di funzioni universitarie, sanitarie e amministrative verso le città medie, accompagnato dal miglioramento dell'accessibilità stradale e ferroviaria, ha così favorito l'emergere di un modello più equilibrato dove i distretti industriali evolsero verso configurazioni più complesse, integrando produzione, ricerca e servizi alle imprese in un sistema meno gerarchico e più reticolare.

Quella attuale può essere definita fase di policentrismo maturo. Il sistema territoriale piemontese ha raggiunto una configurazione policentrica matura caratterizzata da specializzazioni funzionali complementari e reti di cooperazione inter-urbana che superano le tradizionali logiche centro-periferia. Torino mantiene il ruolo di hub metropolitano ma non monopolizza più tutte le funzioni di rango superiore, mentre i poli provinciali hanno sviluppato eccellenze riconosciute a livello nazionale e internazionale nei rispettivi settori di specializzazione. L'integrazione digitale e la mobilità sostenibile hanno rafforzato le connessioni funzionali tra i centri, creando un sistema territoriale resiliente capace di competere nei mercati globali attraverso la valorizzazione delle specificità locali. Questo modello rappresenta oggi un equilibrio dinamico tra efficienza economica e coesione territoriale, costituendo un benchmark per altre regioni europee nella gestione dello sviluppo policentrico.

LE CITTÀ DEL PIEMONTE

Gli otto capoluoghi di provincia piemontesi concentrano una quota significativa della popolazione e delle attività economiche regionali, confermando il loro ruolo di poli urbani primari nel sistema territoriale regionale.

Torino si conferma il centro dominante con 856.745 abitanti nel 2025 e 351.218 addetti (ultimo dato 2023), rappresentando da sola il 20,1% della popolazione regionale e il 24,6% dell'occupazione totale. La classificazione SNAI la riconosce come "Polo", sottolineando la sua funzione di centro di servizi essenziali non solo per l'area metropolitana ma per l'intera regione. Il rapporto occupazione-popolazione attiva, tra i 15 e i 64 anni di età, di Torino pari al 65,6% dimostra il suo ruolo di principale attrattore lavorativo della regione. Con 94.957 unità locali d'impresa che generano una dimensione media d'impresa di 3,7 addetti, la città ospita una base economica diversificata che comprende servizi avanzati, automotive, settori ICT e importanti istituzioni accademiche.

Gli altri sette capoluoghi di provincia (Novara, Alessandria, Asti, Cuneo, Biella, Vercelli e Verbania) insieme rappresentano l'11,2% dell'occupazione regionale su circa 440.000 residenti, con rapporti occupazione-popolazione attiva che variano dal 47,1% di Vercelli all'80,6% di Cuneo, riflettendo le loro distinte specializzazioni economiche e aree di attrazione che si estendono ben oltre i loro confini amministrativi.

Novara, con 102.573 abitanti e 35.864 addetti, si posiziona come secondo polo regionale, beneficiando della sua posizione strategica nell'asse Milano-Torino e della vicinanza al sistema lombardo, con una caratterizzazione produttiva legata tessile e alla logistica.

Alessandria (92.518 abitanti, 30.998 addetti) si caratterizza per le specializzazioni della chimica e della logistica, collegando il Piemonte alla portualità ligure. **Asti** (73.503 abitanti, 23.043 addetti) rappresenta il cuore del sistema insediativo dell'Astigiano, caratterizzato da una forte vocazione agricola e agroalimentare che si riflette nella struttura occupazionale.

Cuneo (55.804 abitanti, 27.872 addetti) emerge per un interessante rapporto addetti/popolazione attiva (0,81), superiore alla media degli altri capoluoghi, evidenziando una forte attrattività economica che si estende oltre i confini comunali verso l'area montana e collinare circostante.

Vercelli (45.978 abitanti, 13.279 addetti) si configura per la specializzazione agroalimentare e

Verbania (29.932 abitanti, 9.657 addetti) completano il quadro dei centri classificati. Particolarmente interessante è il caso di **Biella** (43.209 abitanti, 19.305 addetti), unico capoluogo

classificato dalla SNAI come "Polo intercomunale" anziché "Polo". Questa distinzione riflette probabilmente la specificità del sistema produttivo biellese, storicamente caratterizzato da un tessuto industriale diffuso che ha configurato un sistema policentrico a livello locale.

Nel complesso, i capoluoghi concentrano il 30,6% della popolazione regionale e il 35,8% degli addetti totali, confermando il loro ruolo centrale ma evidenziando anche una distribuzione meno concentrata rispetto ad altre regioni italiane.

La distinzione tra Poli Provinciali Maggiori e Specializzati riflette due modelli evolutivi differenti nel sistema urbano piemontese, emersi dalla combinazione tra dotazione demografica storica e traiettorie di sviluppo economico post-bellico. I Poli Maggiori (Novara, Alessandria, Asti) rappresentano centri che hanno mantenuto un ruolo di equilibrio multifunzionale, conservando le caratteristiche di città provinciali complete con una base demografica significativa (75.000-103.000 abitanti) che consente di ospitare servizi amministrativi, sanitari ed educativi per ampi bacini territoriali, sviluppando al contempo specializzazioni economiche moderate ma diversificate che ne garantiscono la stabilità occupazionale. Al contrario, i Poli Specializzati (Cuneo, Biella, Vercelli, Verbania) hanno seguito percorsi di concentrazione settoriale intensiva, raggiungendo rapporti occupazione-popolazione superiori nonostante dimensioni demografiche minori (30.000-56.000 abitanti) grazie allo sviluppo di eccellenze distintive.

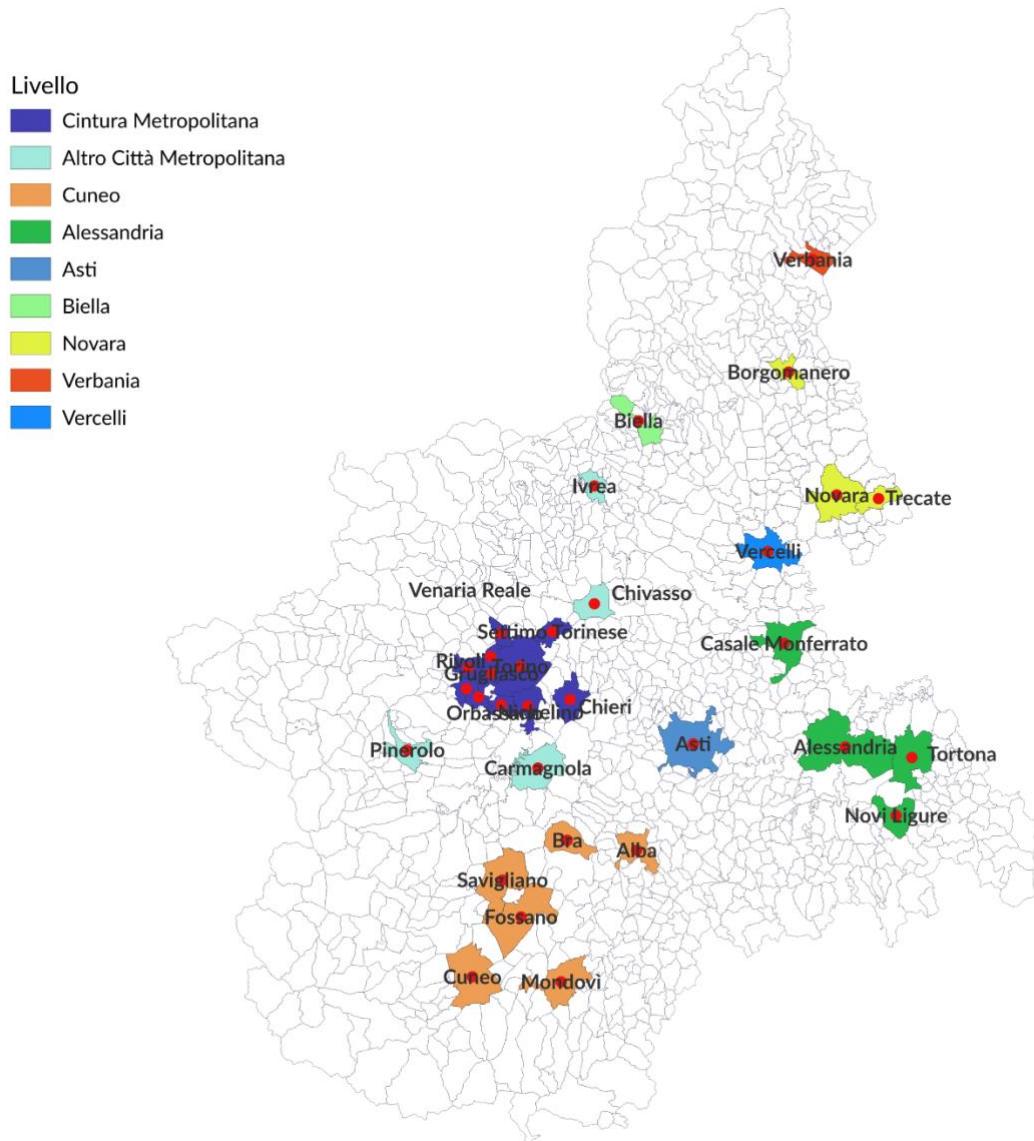
Tab. 1 I poli provinciali

| Livello | Popolazione [1° gennaio 2025] | Rapporto Add/Pop. attiva_15-64 [2023] | Indice di intensità occupazionale ¹ [2023] | Specializzazioni principali |
|---------------------------------------|-------------------------------|---------------------------------------|---|---|
| Metropolitano | | | | |
| Torino | 856.745 | 0,66 | 1,21 | Economia diversificata: servizi, ICT |
| Polí Provinciali Maggiori | | | | |
| Novara | 102.573 | 0,55 | 1,02 | Economia diversificata: logistica, servizi, tessile |
| Alessandria | 92.518 | 0,54 | 1,00 | Chimico, logistica, servizi |
| Asti | 73.503 | 0,51 | 0,94 | Bevande e agroalimentare, servizi |
| Polí Provinciali Specializzati | | | | |
| Cuneo | 55.804 | 0,81 | 1,49 | Agroalimentare, meccanico, servizi |
| Vercelli | 45.978 | 0,47 | 0,87 | Tessile, meccanico, servizi |
| Biella | 43.209 | 0,75 | 1,38 | Lavorazione riso, agroalimentare |
| Verbania | 29.932 | 0,52 | 0,96 | Turismo, meccanico, servizi |

Fonte Ires Piemonte su dati Istat

¹ L'indice è stato così calcolato (% addetti città / % popolazione città) / (% addetti regione / % popolazione regione).

Fig. 1 I poli urbani del Piemonte con popolazione superiore ai 20.000 abitanti



Fonte Ires Piemonte su dati Istat

L'identificazione dei **Centri Urbani Intermedi (CUI)** piemontesi attraverso il criterio demografico della soglia dei 20.000 abitanti rivela un network articolato di 24 centri non-capoluoghi che concentrano 757.978 abitanti, equivalenti al 17,8% della popolazione regionale, configurando la spina dorsale operativa del policentrismo piemontese. Questo sistema presenta un Indice di Intensità Occupazionale Territoriale (IIO) medio di 1,11, superiore del 11% alla media regionale, ma evidenzia marcate differenziazioni territoriali che riflettono distinte traiettorie di sviluppo e specializzazioni funzionali radicate nelle specificità geografiche e storiche dei diversi contesti sub-regionali. La corona metropolitana torinese concentra 10 dei 24 CUI con una popolazione aggregata di 414.609 abitanti al 1° gennaio 2025, manifestando tuttavia profonde eterogeneità nelle modalità di integrazione con il polo metropolitano. I centri della cintura occidentale (Collegno, Rivoli, Grugliasco) presentano caratteristiche di integrazione funzionale avanzata,

con specializzazioni nei servizi metropolitani, nell'industria metallurgica e nella logistica intermodale, fungendo da hub di decongestione del capoluogo regionale attraverso la rilocalizzazione di funzioni produttive e terziarie avanzate. Al contrario, i centri della direttrice meridionale (Moncalieri, Nichelino, Carmagnola) mantengono identità produttive autonome nel settore automotive e agroalimentare, configurandosi come poli satelliti specializzati piuttosto che meri prolungamenti residenziali del tessuto urbano torinese. La fascia orientale metropolitana (Chieri, Chivasso, Settimo Torinese) evidenzia invece una vocazione logistico-industriale strategicamente posizionata sui corridoi di collegamento verso Milano e il sistema padano, con Chivasso che emerge come nodo ferroviario primario e Settimo Torinese che si configura come polo dell'industria chimica avanzata con impianti di rilevanza europea.

I **CUI extra-metropolitani** delle province di Cuneo e Alessandria manifestano traiettorie di sviluppo autonome caratterizzate da specializzazioni territoriali distintive che trascendono la sfera di influenza diretta del capoluogo regionale. Alba rappresenta un caso paradigmatico di eccellenza agroalimentare globale, con un IIO di 2,23 e un rapporto tra il numero di addetti e popolazione attiva superiore a 1 (1,21), che testimoniano la capacità di attrarre lavoratori e di generare valore aggiunto attraverso la valorizzazione delle risorse territoriali specifiche (vino Barolo/Barbaresco, tartufo bianco, industria dolciaria Ferrero), configurandosi come polo di attrazione internazionale nel settore enogastronomico. Bra consolida questa filiera dell'eccellenza alimentare con l'Università di Scienze Gastronomiche, mentre Savigliano mantiene una specializzazione industriale pesante nell'industria ferroviaria e meccanica che riflette la sua posizione di hub logistico tra Piemonte e Liguria. I centri alessandrini (Casale Monferrato, Novi Ligure) evidenziano invece processi di riconversione economica dalla tradizionale industria pesante verso funzioni di gateway interregionale, con Novi Ligure, caratterizzata dalla presenza di un polo dolciario e Casale Monferrato, con un tessuto di imprese di meccanica di precisione e di industria del freddo, che valorizza il patrimonio storico-culturale del Monferrato in chiave turistico-ricettiva.

La distribuzione spaziale asimmetrica dei CUI evidenzia inoltre pattern territoriali differenziati che riflettono le specificità geomorfologiche e infrastrutturali del territorio piemontese. La concentrazione metropolitana (58% dei CUI nell'area torinese) non configura tuttavia un modello di suburbanizzazione passiva ma piuttosto un policentrismo metropolitano maturo dove ciascun centro mantiene specializzazioni produttive autonome e mercati del lavoro locali distinti, come evidenziato dai coefficienti di specializzazione settoriale che variano da 1,88 (Venaria Reale, turismo culturale) a 4 (Settimo Torinese, chimica avanzata). I CUI periferici delle aree collinari e alpine (Pinerolo, Mondovì, Ivrea) svolgono invece funzioni di centralità territoriale per i rispettivi bacini montani e vallivi, combinando servizi di prossimità per le comunità locali con specializzazioni di nicchia ad alto valore aggiunto, come il polo tecnologico UNESCO di Ivrea (IIO 1,60) o il sistema dei servizi vallivi di Pinerolo per le Valli Alpine occidentali.

Questa geografia differenziata dei Centri Urbani Intermedi configura un modello policentrico resiliente che massimizza l'accessibilità territoriale ai servizi urbani evitando sia la macrocefalia metropolitana tipica di altre regioni italiane sia la frammentazione municipale inefficiente, creando invece un sistema reticolare dove ogni centro contribuisce con le proprie eccellenze specifiche al successo competitivo dell'insieme regionale, mantenendo al contempo radicamenti territoriali distintivi che rafforzano l'identità e la coesione sociale delle comunità locali.

Tab. 2 I centri urbani intermedi

| Livello | Popolazione [1° gennaio 2025] | Addetti [2023] | Rapporto Add/Pop. attiva_15-64 [2023] | Indice di intensità occupazionale [2023] | Specializzazioni principali |
|----------------------------------|-------------------------------|----------------|---------------------------------------|--|--|
| Cintura Metropolitana | | | | | |
| Moncalieri | 55.489 | 18.675 | 0,54 | 1,01 | elettronica, automotive, servizi avanzati |
| Collegno | 47.779 | 14.588 | 0,49 | 0,91 | elettronica, automotive |
| Rivoli | 46.567 | 19.929 | 0,72 | 1,33 | fornitura di energia elettrica |
| Nichelino | 45.802 | 9.913 | 0,35 | 0,64 | elettronica, servizi |
| Settimo Torinese | 45.623 | 17.337 | 0,61 | 1,12 | chimica e plastica |
| Grugliasco | 36.499 | 15.268 | 0,70 | 1,29 | elettronica, automotive |
| Chieri | 35.865 | 9.556 | 0,43 | 0,79 | bevande, industria della carta |
| Venaria Reale | 32.013 | 10.397 | 0,54 | 0,99 | turismo, servizi |
| Orbassano | 22.858 | 9.721 | 0,70 | 1,29 | logistica |
| Rivalta di Torino | 20.040 | 9.111 | 0,72 | 1,33 | automotive |
| Altro Città Metropolitana | | | | | |
| Pinerolo | 35.435 | 11.306 | 0,52 | 0,96 | altri mezzi di trasporto, fornitura energia |
| Carmagnola | 28.080 | 8.549 | 0,48 | 0,89 | macchinari |
| Chivasso | 26.074 | 8.237 | 0,51 | 0,94 | automotive, prodotti in metallo |
| Ivrea | 22.532 | 11.127 | 0,83 | 1,53 | farmaceutica, plastica |
| Cuneo | | | | | |
| Alba | 30.940 | 23.466 | 1,21 | 2,23 | alimentari |
| Bra | 29.722 | 9.974 | 0,54 | 0,99 | bevande, mezzi di trasporto |
| Fossano | 24.125 | 8.026 | 0,54 | 0,99 | alimentare, automotive |
| Mondovì | 22.120 | 10.231 | 0,76 | 1,40 | servizi commerciali, produzione autoveicoli e rimorchi |
| Savigliano | 21.780 | 8.086 | 0,59 | 1,09 | industria ferroviaria, lavorazioni metalli |
| Alessandria | | | | | |
| Casale Monferrato | 32.403 | 12.355 | 0,62 | 1,14 | meccanica di precisione, industria del freddo |
| Novi Ligure | 27.389 | 9.234 | 0,55 | 1,02 | bevande, alimentare, metallurgia |
| Tortona | 26.547 | 11.894 | 0,73 | 1,34 | logistica, chimica e plastica |
| Novara | | | | | |
| Borgomanero | 21.205 | 8.056 | 0,60 | 1,10 | macchinari |
| Trecate | 21.091 | 5.137 | 0,38 | 0,70 | prodotti chimici |

Fonte Ires Piemonte su dati Istat

I centri della cintura che circondano Torino presentano tassi di occupazione compresi tra il 30 e il 45%, il che indica la loro duplice funzione di aree residenziali per i pendolari torinesi e di centri di lavoro autonomi. Grandi centri di cintura come Grugliasco, Leini e Settimo Torinese presentano concentrazioni occupazionali, rispetto alla popolazione attiva, particolarmente elevate (rispettivamente 70,1%, 84,1% e 60,8%) a causa della loro posizione strategica lungo i principali corridoi di trasporto e della loro specializzazione manifatturiera nell'industria automobilistica e chimica. Questi comuni beneficiano della vicinanza a Torino pur mantenendo identità economiche distinte, creando flussi pendolari inversi in cui i residenti di altre zone si recano a lavorare in questi centri industriali specializzati.

L'indice di policentrismo

La misurazione del policentrismo territoriale richiede strumenti che permettano di cogliere non solo quanti poli compongono un territorio, ma anche quanto pesano, come si distribuiscono, e quale ruolo assumono rispetto all'insieme della popolazione provinciale. Per questo vengono utilizzati tre indici complementari, che descrivono dimensioni diverse dello stesso fenomeno.

Il primo è l'**Indice di concentrazione di Herfindahl (H)**, che deriva dagli studi sulla concentrazione economica ma risulta efficace anche per valutare la struttura insediativa. Esso misura quanto il sistema urbano è dominato da una o poche città. Più il valore è vicino a 1, più il sistema è concentrato; valori bassi, invece, indicano che la popolazione si distribuisce in modo più equilibrato tra i poli.

Il secondo è l'**Indice di policentrismo funzionale (I)**, costruito come complemento dell'indice di concentrazione. Non misura tanto la presenza di più centri, quanto il grado di equilibrio tra essi. Un valore elevato indica che esiste una rete urbana relativamente bilanciata: nessun centro domina sugli altri, e le funzioni si distribuiscono in modo più simmetrico. Al contrario, valori bassi rimandano a sistemi in cui un capoluogo o una città maggiore esercita un ruolo chiaramente preminente.

Infine, l'**Indice di policentrismo territoriale (IP)** valuta il peso complessivo dei poli sul totale della popolazione provinciale. Questo indicatore permette di capire se il policentrismo è un fenomeno strutturale (i poli rappresentano una quota consistentemente ampia della popolazione) oppure se interessa solo una parte del territorio, lasciando prevalere una geografia di piccoli centri e dispersione insediativa.

Questi tre indici, utilizzati insieme, offrono una lettura multidimensionale: non solo quanti poli ci sono, ma come interagiscono, quanto incidono sulla popolazione e quale modello territoriale generano. È proprio nell'intreccio di queste misure che si chiariscono le differenze profonde tra province metropolitane, sistemi policentrici maturi e territori a prevalenza monocentrica.

Applicando questa metodologia alle province piemontesi con soglia a 20.000 abitanti, emergono differenze strutturali molto nette tra i territori, che riflettono dinamiche storiche, economiche e infrastrutturali consolidate.

La prima grande distinzione riguarda le province che presentano un solo centro sopra soglia: Asti, Biella, Vercelli e Verbano-Cusio-Ossola. Qui gli indici non raccontano tanto un policentrismo assente, ma una struttura urbana fortemente centrata su una città guida, che concentra popolazione, servizi e funzioni amministrative. L'assenza di poli secondari consistenti determina sistemi urbani gerarchici, dove la relazione principale è tra capoluogo e un tessuto diffuso di piccoli comuni.

Una situazione intermedia, ma già più articolata, è quella della provincia di Novara. Sebbene il capoluogo rimanga chiaramente dominante, la presenza di centri come Trecate e Borgomanero introduce elementi di redistribuzione del peso demografico. Qui il policentrismo esiste, ma è sbilanciato: la gerarchia urbana è visibile, ma non assoluta. Si tratta di un sistema che risente della vicinanza con Milano e della funzione di corridoio logistico per l'asse lombardo-piemontese.

La provincia di Alessandria rappresenta invece un caso particolarmente interessante. La presenza di più centri sopra i 20.000 abitanti (Alessandria, Casale, Novi e Tortona) genera un sistema policentrico maturo, in cui il capoluogo non sovrasta in modo schiacciatore i poli sub-provinciali. Le funzioni territoriali risultano più distribuite, coerentemente con la configurazione

policentrica storica del territorio e con la sua natura di crocevia infrastrutturale. Qui il policentrismo non è solo un dato statistico, ma una vera e propria struttura identitaria del territorio.

Ancora più evidente risulta il policentrismo nella provincia di Cuneo, che mostra una rete estesa di centri medi tra loro equilibrati: Alba, Bra, Fossano, Mondovì, Saluzzo e Savigliano. Il sistema urbano cuneese è il più policentrico del Piemonte, grazie a una distribuzione estremamente omogenea dei poli, alla presenza di economie specializzate complementari e a una lunga tradizione di sviluppo diffuso. L'equilibrio tra i centri rende la provincia resiliente e con una forte capacità di generare economie territoriali integrate.

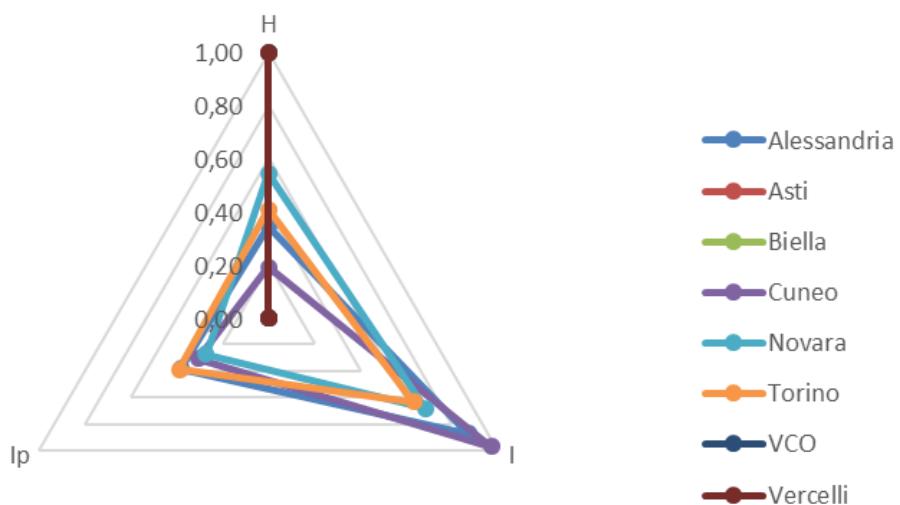
Un discorso a parte merita la Città Metropolitana di Torino. Qui la numerosità dei poli non implica automaticamente policentrismo: Torino resta dominante per dimensioni e funzioni. Tuttavia, i comuni della cintura costituiscono un sistema urbano complesso, articolato e densamente popolato. Ne emerge un modello metropolitano gerarchico, più che un policentrismo in senso stretto: molti poli, ma con forti differenze di scala rispetto al capoluogo.

Nel complesso, i risultati mostrano come il Piemonte sia caratterizzato da tre modelli territoriali:

- sistemi monocentrici (AT, BI, VC, VB);
- policentrismi intermedi (NO);
- policentrismi maturi (AL e soprattutto CN);
- un grande sistema metropolitano gerarchico (TO).

Questa pluralità conferma l'immagine di una regione policentrica, ma articolata in forme diverse, che riflettono la storia economica, le traiettorie insediative e l'accessibilità infrastrutturale dei territori.

Fig. 2 Gli indici di policentrismo delle province piemontesi



Fonte: Ires Piemonte su dati Istat

UNA LETTURA DEL TERRITORIO ATTRAVERSO LA CLASSIFICAZIONE SNAI

La geografia amministrativa e demografica

L'integrazione con il quadro delle aree interne SNAI rivela che anche i comuni intermedi, periferici e ultraperiferici, composti da 372 comuni con 450.000 residenti, mantengono un rapporto occupazione/popolazione attiva compreso tra il 46,4% e il 61,3%, sostenuto da attività economiche specializzate nel turismo, nell'agricoltura e nella produzione di nicchia che consentono la creazione di posti di lavoro locali nonostante la loro distanza dai poli principali.

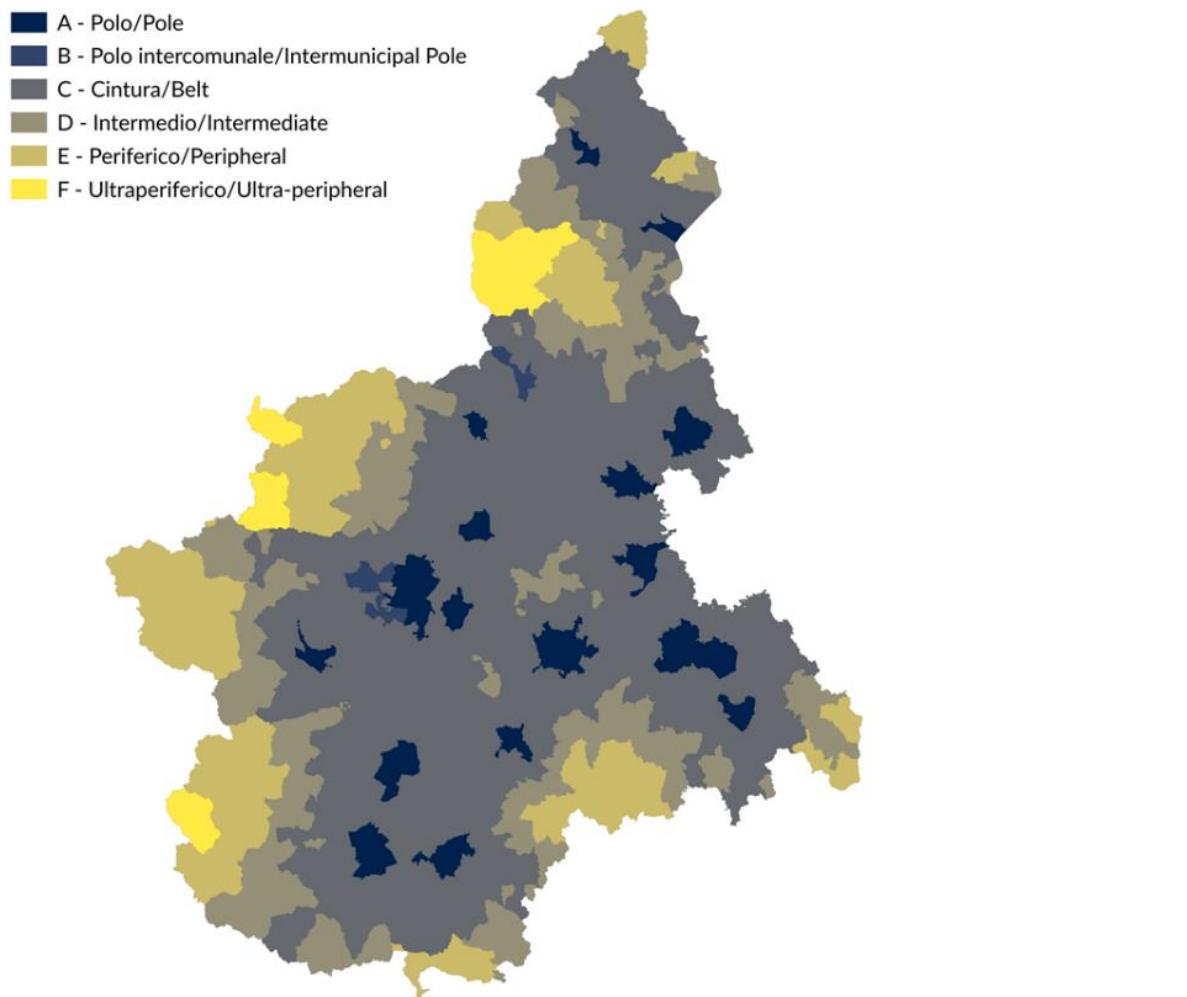
Tab. 3 Dati demografici e amministrativi secondo la classificazione SNAI

| Categoria | Comuni [1° gennaio 2025] | % Comuni | Popolazione [1° gennaio 2025] | % Popolazione |
|------------------------|--------------------------|----------|-------------------------------|---------------|
| A - Polo | 18 | 1,5% | 1.584.706 | 37,2% |
| B - Polo intercomunale | 8 | 0,7% | 231.522 | 5,4% |
| C - Cintura | 782 | 66,3% | 1.991.427 | 46,8% |
| D - Intermedio | 241 | 20,4% | 373.873 | 8,8% |
| E - Periferico | 113 | 9,6% | 70.837 | 1,7% |
| F - Ultraperiferico | 18 | 1,5% | 3.337 | 0,1% |

Fonte: Elaborazione Ires Piemonte su dati Istat

I 26 comuni classificati come poli (A+B) rappresentano solo il 2,2% del totale ma concentrano il 42,7% della popolazione regionale. I 782 comuni di cintura (66,3% del totale) ospitano il 46,8% della popolazione con una densità media ottimale di 2.547 abitanti per comune. Questa categoria rappresenta il cuore produttivo e residenziale del Piemonte, dimostrando l'efficacia del modello policentrico quando funziona correttamente. Questi comuni beneficiano della vicinanza ai poli (accessibilità ai servizi) senza i costi della concentrazione urbana (affitti più bassi, qualità della vita superiore). La marginalità si mostra residuale ma strategica: le aree marginali (E+F) rappresentano l'11,1% dei comuni ma solo l'1,8% della popolazione. Tuttavia, questi 131 comuni controllano circa il 30% della superficie territoriale regionale, svolgendo funzioni essenziali di presidio ambientale, produzione di beni tipici e conservazione culturale.

Fig. 3 Mappa delle aree interne. Categorizzazione dei Comuni piemontesi in base al SNAI



Tab. 4 Geografia amministrativa e demografica

| Provincia | Indice Frammentazione* | Aree Marginali (E+F) | % Comuni Marginali | % popolazione residente in Comuni marginali |
|----------------------|---------------------------|-------------------------|-----------------------|--|
| Alessandria | 0,46 | 21 | 11,2% | 2,6% |
| Asti | 0,56 | 10 | 8,5% | 1,5% |
| Biella | 0,44 | 0 | 0,0% | 0,0% |
| Cuneo | 0,42 | 31 | 12,6% | 1,2% |
| Novara | 0,24 | 0 | 0,0% | 0,0% |
| Torino | 0,14 | 38 | 12,2% | 1,0% |
| Verbano-Cusio-Ossola | 0,48 | 6 | 8,1% | 1,3% |
| Vercelli | 0,49 | 25 | 30,5% | 17,9% |

Fonte: Elaborazione Ires Piemonte su dati Istat

* L'Indice di Frammentazione è uno degli indicatori più importanti per comprendere la complessità gestionale di un territorio. $\text{Frammentazione} = (\text{Numero di comuni} \times 1.000) \div \text{Popolazione provinciale}$

La geografia territoriale piemontese rivela le differenze territoriali e amministrative esistenti:

- Province a bassa frammentazione** (0,10-0,25): Torino (0,14) e Novara (0,23) presentano la struttura amministrativa più concentrata, con comuni di dimensioni medie elevate

Torino, tuttavia, include 38 comuni marginali distribuiti principalmente nelle zone montane metropolitane, richiedendo strategie specifiche di collegamento territoriale.

2. **Province a frammentazione moderata-alta** (0,40-0,48): Cuneo (0,42), Biella (0,42), Alessandria (0,44), Vercelli (0,47) e Verbano-Cusio-Ossola (0,48) presentano strutture amministrative più articolate, con dimensioni comunali medie comprese tra 2.100 e 2.400 abitanti. Cuneo registra 31 comuni in aree marginali (12,6%), principalmente concentrati nelle zone alpine, mentre Alessandria ne conta 21 (11,2%) nelle aree collinari e montane dell'entroterra. Verbano-Cusio-Ossola, pur avendo un territorio prevalentemente montano, mantiene solo 6 comuni marginali (8,1%) grazie a una distribuzione territoriale più compatta.
3. **Province a frammentazione elevata** (0,55): Asti si distingue per il valore più alto dell'indice (0,55), corrispondente a una media di 1.814 abitanti per comune. Nonostante questa frammentazione amministrativa, presenta solo 10 comuni marginali (8,5%), indicando una buona connettività territoriale tra i centri.
4. **Correlazione frammentazione-marginalità**: l'analisi rivela che la frammentazione amministrativa non è necessariamente correlata alla marginalità territoriale. Vercelli presenta il caso più significativo con il 30,5% di comuni marginali che ospitano il 17,9% della popolazione provinciale, evidenziando una concentrazione demografica nelle aree più accessibili. Al contrario, Biella, con frammentazione simile (0,42), non registra aree marginali. Torino, pur avendo 38 comuni marginali in valore assoluto, concentra solo l'1,0% della popolazione provinciale in questi territori grazie alla forte urbanizzazione metropolitana.
5. **Distribuzione demografica nelle aree marginali**: la percentuale di popolazione residente in aree marginali varia significativamente tra le province, da 0% (Novara, Biella) all'8,2% (Vercelli). Cuneo (3,0%), Alessandria (2,8%) e Asti (2,6%) presentano valori intermedi, mentre VCO (2,2%) dimostra una distribuzione demografica relativamente equilibrata nonostante il territorio montano.

La geografia economica

L'analisi della distribuzione delle attività economiche rivela una geografia complessa dove territorio, popolazione e attività produttive si intrecciano secondo logiche che sfuggono spesso alle classificazioni tradizionali, distribuendosi secondo pattern territoriali che raccontano la storia economica della regione e prefigurano le sue trasformazioni future.

Tab. 5 Distribuzione di addetti e unità locali nelle aree SNAI

| Categoria | Addetti Totali [2023] | UL Totali [2023] | Addetti/1.000 ab. 15-64 anni | UL/1.000 ab. 15-64 anni | Addetti/UL |
|------------------------|-----------------------|------------------|------------------------------|-------------------------|------------|
| A - Polo | 619.382 | 164.235 | 628,3 | 166,6 | 3,8 |
| B - Polo intercomunale | 80.130 | 19.769 | 568,5 | 140,3 | 4,1 |
| C - Cintura | 594.543 | 154.519 | 481,9 | 125,2 | 3,8 |
| D - Intermedio | 108.471 | 30.624 | 474,9 | 134,1 | 3,5 |
| E - Periferico | 22.680 | 7.057 | 533,4 | 166,0 | 3,2 |
| F - Ultraperiferico | 1.822 | 500 | 889,1 | 244,0 | 3,6 |

Fonte Ires Piemonte su dati Istat

I Poli Urbani e il terziario avanzato

I 26 comuni classificati come poli urbani e intercomunali concentrano circa 700 mila addetti, il 49% del totale regionale, pur rappresentando il 42,7% della popolazione. Questa concentrazione superiore rispetto al peso demografico evidenzia il ruolo di questi centri come attrattori economici regionali, capaci di generare opportunità lavorative che richiamano pendolari da tutto il territorio circostante, generando un coefficiente di attrazione economica di 1,21. La specializzazione di questi poli nei servizi avanzati, con un impiego di circa il 28,2% degli addetti, riflette la transizione verso un'economia post-industriale dove la produzione di conoscenza, l'innovazione tecnologica e i servizi alle imprese diventano i fattori competitivi decisivi. Il rapporto di 3,8 addetti per unità locale nei poli urbani indica strutture mediamente più grandi rispetto alle aree intermedie e marginali, riflettendo la presenza di grandi uffici, università, ospedali e centri commerciali che richiedono economie di scala significative per essere competitivi. Questa concentrazione di grandi strutture genera a sua volta un indotto di servizi specialistici che alimenta ulteriormente la crescita dell'occupazione terziaria.

La cintura: Il cuore manifatturiero

Diversa è la situazione nei 782 comuni compresi nelle aree di cintura che costituiscono il vero motore economico della regione. Qui si concentrano quasi 600 mila addetti con una densità di 298,3 addetti per mille abitanti (481,9 in rapporto alla popolazione attiva) che rappresenta l'equilibrio ideale tra accessibilità ai mercati, costi operativi contenuti e disponibilità di competenze. Questi territori, che circondano i grandi poli urbani senza esserne completamente assorbiti, hanno saputo cogliere i vantaggi della prossimità mantenendo le economie di scala della produzione industriale.

La specializzazione manifatturiera di queste aree, dove il 34,4% degli addetti totali è impiegato nel settore, racconta la storia di un modello di sviluppo che ha saputo adattarsi alle trasformazioni del capitalismo contemporaneo. Dalle piccole e medie imprese del distretto tessile biellese alle aziende meccaniche del canavese, dalla chimica fine del novese all'automotive dell'area metropolitana torinese, la cintura piemontese ha costruito la sua competitività sulla capacità di innovare rimanendo radicata nel territorio.

Particolarmente significativo è il rapporto di 3,8 addetti per unità locale che caratterizza queste aree, un valore che indica strutture produttive di dimensione intermedia, abbastanza grandi per essere efficienti ma sufficientemente flessibili per adattarsi rapidamente ai cambiamenti del mercato. Questa configurazione ha permesso alla cintura piemontese di attraversare le crisi economiche degli ultimi decenni meglio di molte altre regioni industriali europee, mantenendo un tessuto produttivo diversificato e resiliente.

Le aree intermedie: tra tradizione e innovazione

I 241 comuni facenti parte delle aree intermedie presentano una configurazione economica particolarmente interessante, con 475 addetti per mille abitanti e una specializzazione manifatturiera che raggiunge un indice di 1,41, il valore più alto di tutte le categorie territoriali, e che vede impiegati il 35,5% degli addetti. Questi territori, spesso caratterizzati da piccole città industriali e distretti produttivi storici, rappresentano il depositario delle tradizioni manifatturiere piemontesi, ma anche il laboratorio delle loro possibili evoluzioni.

La densità di 3,5 addetti per unità locale nelle aree intermedie racconta di un tessuto produttivo ancora frammentato ma più strutturato rispetto alle aree marginali. Qui trovano spazio aziende familiari che sono cresciute nel tempo, cooperative di produttori che hanno saputo fare sistema, piccole industrie che hanno conquistato nicchie di mercato specializzate. È in questi territori che si sperimenta spesso l'integrazione tra tradizione artigianale e innovazione tecnologica, dove antichi saperi produttivi si sposano con nuove tecnologie digitali per creare prodotti di qualità superiore.

La sfida per queste aree è mantenere la propria competitività in un mercato globalizzato senza perdere le specificità che ne costituiscono il valore distintivo. Il rischio è quello di rimanere schiacciate tra la concorrenza low-cost dei paesi emergenti e l'innovazione high-tech dei poli urbani, ma le opportunità derivano proprio dalla capacità di posizionarsi in segmenti di mercato dove qualità, personalizzazione e sostenibilità diventano fattori competitivi decisivi.

Il paradosso economico delle aree marginali

Un dato sorprendente è quello della densità imprenditoriale nelle aree ultraperiferiche. Questi territori, che ospitano appena 3.337 abitanti distribuiti in 18 comuni, presentano un tasso di 244 unità locali per mille abitanti in età lavorativa, superiore alla media regionale di 143. Questo dato, apparentemente controintuitivo, racconta una realtà economica fatta di microimprese familiari, attività artigianali tramandate da generazioni e piccole iniziative turistiche che nascono dalla necessità di valorizzare risorse locali uniche.

Tuttavia, il numero di addetti medio per unità locale è elevato, 3,6, dovuto ad una maggiore presenza, negli ultimi anni, di imprese del manifatturiero. Il settore, infatti, coinvolge il 32% degli addetti complessivi, dimostrando una partecipazione più sostenuta.

La specializzazione settoriale come strategia territoriale

Tab. 6 Le specializzazioni² delle aree secondo la classificazione SNAI

| Territorio | Manifatturiero | Costruzioni | Trasporto e Magazzinaggio | Turismo | Servizi |
|------------------------|----------------|-------------|---------------------------|---------|---------|
| A - Polo | 0,58 | 0,78 | 1,13 | 1,04 | 1,33 |
| B - Polo intercomunale | 0,91 | 0,84 | 0,77 | 0,91 | 1,07 |
| C - Cintura | 1,37 | 1,19 | 1,00 | 0,89 | 0,70 |
| D - Intermedio | 1,41 | 1,23 | 0,51 | 1,10 | 0,75 |
| E - Periferico | 1,03 | 1,41 | 0,58 | 2,37 | 0,77 |
| F - Ultraperiferico | 1,27 | 1,75 | 0,88 | 3,84 | 0,41 |

Fonte Ires Piemonte su dati Istat

L'analisi delle specializzazioni settoriali evidenzia una marcata differenziazione tra le sei tipologie di aree individuate dalla Strategia Nazionale Aree Interne (SNAI).

Il **manifatturiero** risulta più concentrato nelle aree di **cintura (1,37)** e in quelle **intermedie (1,41)**, confermando il radicamento di attività industriali nelle zone a ridosso dei poli urbani e lungo i principali assi di collegamento. Ma anche nelle aree ultraperiferiche il peso dell'industria è

² Indice di specializzazione: $(\text{Addetti_settore_categoria SNAI} / \text{Addetti_totali_categoria SNAI}) / (\text{Addetti_settore_regione} / \text{Addetti_totali_regione})$.

maggiori inferiore (1,27), segnalando una struttura produttiva ancora orientata al comparto manifatturiero.

Le **costruzioni** presentano una specializzazione crescente con la perifericità: i valori sono più bassi nei poli (0,78) e nei poli intercomunali (0,84), ma diventano molto elevati nelle aree **periferiche (1,41)** e soprattutto nelle **ultraperiferiche (1,75)**. Questo andamento riflette sia la maggiore incidenza delle attività edilizie e artigiane nei contesti a bassa densità, sia l'importanza di interventi legati alla manutenzione del patrimonio edilizio e delle seconde case. Il settore del **trasporto e magazzinaggio** si concentra nei **poli (1,13)**, dove incidono la presenza di nodi infrastrutturali strategici o attività di movimentazione legate a economie locali. Le aree intermedie e periferiche mostrano invece una sottorappresentazione, a testimonianza di una minore integrazione logistica.

Il **turismo** è il settore che più evidenzia una geografia differenziata: se nei poli e nelle cinture il suo peso è sostanzialmente in linea o poco inferiore alla media regionale, nelle aree **periferiche (2,37)** e soprattutto nelle **ultraperiferiche (3,84)** assume una rilevanza eccezionale. Ciò conferma che i territori più marginali tendono a sviluppare economie fondate sull'accoglienza, l'ospitalità e le attività legate al turismo naturalistico e culturale.

Infine, i **servizi avanzati** (finanza, informazione, professioni, istruzione, sanità) si concentrano soprattutto nei **poli (1,33)** e nei **poli intercomunali (1,07)**, mentre risultano sottorappresentati in tutte le altre tipologie di aree, in particolare nelle ultraperiferiche (0,41). Questo dato riflette la forte polarizzazione urbana delle funzioni direzionali e di servizio ad alta qualificazione.

Nel complesso, i risultati confermano il **carattere policentrico** del sistema piemontese: i poli si configurano come centri di servizi e logistica, le cinture e le aree intermedie come spazi a forte vocazione manifatturiera, e le aree periferiche e ultraperiferiche come territori a prevalente specializzazione turistica e nel settore delle costruzioni.

L'economia delle Province

L'analisi integrata tra struttura economica provinciale e distribuzione delle aree interne rivela una geografia economica piemontese dove le dinamiche produttive si intrecciano con le caratteristiche territoriali secondo logiche che vanno oltre le tradizionali divisioni amministrative. I 2,7 milioni di addetti regionali si distribuiscono attraverso otto province secondo un modello che riflette non solo le dotazioni naturali e le tradizioni produttive locali, ma anche la capacità differenziata di adattamento alle trasformazioni dell'economia contemporanea.

Per quanto riguarda il **manifatturiero**, le province di **Biella, Novara e Vercelli** risultano le più specializzate, con un indice di specializzazione uguale o superiore a 1,2, confermando il peso rilevante dell'industria tessile, meccanica e chimica in queste aree. Anche Cuneo e Alessandria mantengono una vocazione manifatturiera significativa, mentre **Torino** si colloca sotto la media regionale, riflettendo la progressiva trasformazione della sua economia verso i servizi e l'innovazione.

Il settore delle **costruzioni** mostra una specializzazione più marcata nelle province di **Asti e Verbania-Cusio-Ossola**, probabilmente in relazione sia a processi di riqualificazione edilizia sia alla presenza di seconde case e attività legate al turismo. Torino presenta il valore più basso, a conferma di una minore incidenza relativa del comparto edilizio.

Tab. 7 La specializzazione³ delle province piemontesi

| Provincia | Manifatturiero | Costruzioni | Trasporto e Magazzinaggio | Turismo | Servizi |
|----------------------|----------------|-------------|---------------------------|---------|---------|
| Alessandria | 1,10 | 1,19 | 1,36 | 0,97 | 0,79 |
| Asti | 1,02 | 1,35 | 0,96 | 1,06 | 0,86 |
| Biella | 1,26 | 0,96 | 0,46 | 0,85 | 0,93 |
| Cuneo | 1,16 | 1,17 | 0,78 | 1,02 | 0,87 |
| Novara | 1,21 | 0,97 | 1,27 | 0,94 | 0,85 |
| Torino | 0,89 | 0,88 | 1,02 | 0,94 | 1,13 |
| Verbano-Cusio-Ossola | 0,74 | 1,26 | 0,88 | 2,26 | 0,81 |
| Vercelli | 1,16 | 1,17 | 0,83 | 1,05 | 0,86 |

Fonte Ires Piemonte su dati Istat

Sul versante dei **servizi avanzati** (aggregati di informazione, finanza, professioni, istruzione e servizi collettivi), **Torino** emerge nettamente come il principale polo metropolitano, con un indice di 1,13, che testimonia la concentrazione di funzioni direzionali, universitarie e professionali. Nelle altre province il peso dei servizi risulta inferiore alla media regionale, con valori particolarmente bassi in Alessandria e Vercelli.

Per quanto riguarda **trasporti e logistica**, le province di **Alessandria** e **Novara** mostrano un'elevata specializzazione, in coerenza con la localizzazione di infrastrutture intermodali strategiche (interporti di Rivalta Scrivia e CIM Novara) e il ruolo lungo i principali corridoi di traffico nazionale e transnazionale. In Biella e Cuneo il comparto è invece sottorappresentato.

Infine, l'analisi del **settore turistico** (alloggio e ristorazione) mette in luce il primato assoluto del **Verbano-Cusio-Ossola**, che presenta un indice di specializzazione pari a 2,26, confermando la vocazione dell'area ai flussi turistici legati ai laghi, alla montagna e al turismo internazionale. Anche Cuneo, Asti e Vercelli risultano leggermente sopra la media, trainate rispettivamente dal turismo alpino, enogastronomico e religioso. Torino e Biella si collocano sotto la media, segnalando un ruolo meno rilevante del comparto turistico nel sistema economico locale.

In sintesi, il quadro conferma una struttura regionale fortemente policentrica e differenziata, dove Torino rappresenta il cuore dei servizi avanzati, Alessandria e Novara i nodi logistici e manifatturieri, Biella e Vercelli poli industriali, e il Verbano-Cusio-Ossola l'area a maggiore vocazione turistica.

I SERVIZI SANITARI

La distribuzione delle strutture ospedaliere in Piemonte fornisce un'ulteriore prova della struttura policentrica della regione, creando una rete di accessibilità sanitaria che corrisponde strettamente ai cluster di occupazione-popolazione e rafforza l'organizzazione territoriale definita dal quadro SNAI. Torino ospita le strutture sanitarie più avanzate della regione. Questa concentrazione di strutture di assistenza terziaria nel nucleo metropolitano crea un primato sanitario che è parallelo al predominio occupazionale di Torino, generando flussi di mobilità sanitaria a lunga distanza da tutta la regione e oltre. Ogni capoluogo di provincia mantiene una struttura ospedaliera principale che funge da punto di riferimento sanitario per il rispettivo territorio. Questa distribuzione crea aree di influenza sanitarie che si estendono ben oltre i confini

³ L'indice è così calcolato (Addetti_settore_provincia / Addetti_totali_provincia) / (Addetti_settore_regione / Addetti_totali_regione).

provinciali, supportando la struttura policentrica riducendo la dipendenza esclusiva da Torino per i servizi di assistenza secondaria.

I poli e i poli intercomunali raccolgono la quasi totalità dei posti letto, con valori superiori a 7 per 1.000 abitanti, riflettendo la concentrazione delle strutture ospedaliere nei centri principali, che fungono da riferimento per bacini territoriali molto ampi.

Le aree di cintura, pur ospitando quasi due milioni di abitanti, dispongono di meno di 2 posti letto per 1.000 residenti. L'accessibilità sanitaria in questi territori si basa più sulla vicinanza fisica ai poli che su una dotazione interna.

Le Aree intermedie mostrano un livello leggermente più alto (2,7/1.000), ma sempre distante dai poli. In questi territori emergono rischi di sotto-dotazione, soprattutto in caso di aumento della domanda sanitaria locale.

Le Aree periferiche e ultraperiferiche non risultano dotate di posti letto ospedalieri e l'accesso ai servizi di ricovero dipende interamente dagli spostamenti verso i poli, con tempi di percorrenza stimati superiori ai 75 km. Questa condizione determina una chiara vulnerabilità, soprattutto per le fasce fragili della popolazione e per le urgenze.

Tab. 8 Servizi sanitari per tipologia di territorio secondo la classificazione SNAI

| Tipologia di area interna | Modello di Accesso Sanitario | Tempo di Viaggio per l'Ospedale | Posti letto per 1.000 ab. |
|---------------------------|---------------------------------------|---------------------------------|---------------------------|
| A – Polo | Aziende ospedaliere | <15 minuti | 7,8 |
| B – Polo intercomunale | Ospedali provinciali | 15-30 minuti | 7,8 |
| C – Cintura | Ospedali della rete ASL | 20-40 minuti | 1,9 |
| D – Intermedio | Ospedali distrettuali/pronto soccorso | 30-60 minuti | 2,7 |
| E – Periferico | Punti di emergenza, telemedicina | 45-75 minuti | 0 |
| F – Ultraperiferico | Primo soccorso, elisoccorso | >60 minuti | 0 |

Fonte: Ires Piemonte su dati Regione Piemonte e Ministero della Salute

L' analisi della distribuzione provinciale dei posti letto ospedalieri in Piemonte evidenzia differenze significative, che riflettono la concentrazione dei grandi poli sanitari, la struttura demografica dei territori e le specificità geografiche.

Tab.9 Posti letto per provincia

| Provincia | Posti letto per 1.000 ab. |
|----------------------|---------------------------|
| Alessandria | 4,3 |
| Asti | 3 |
| Biella | 4,4 |
| Cuneo | 3,8 |
| Novara | 4,6 |
| Torino | 4,7 |
| Verbano-Cusio-Ossola | 6,4 |
| Vercelli | 3,8 |

Fonte: Ires Piemonte su dati Regione Piemonte e Ministero della Salute

A livello regionale, la provincia di Torino si conferma come il principale baricentro del sistema ospedaliero. Con oltre 10.000 posti letto e più di 2,2 milioni di residenti, concentra quasi la metà

dell'offerta complessiva piemontese. L'indice di 4,7 posti letto ogni mille abitanti risulta in linea con gli standard nazionali e riflette la presenza di aziende ospedaliere universitarie, centri di eccellenza e IRCCS. Torino svolge dunque un ruolo di riferimento non solo per la popolazione metropolitana, ma anche per i territori circostanti, che spesso gravitano verso la città per prestazioni di alta complessità.

Accanto a Torino, la provincia del Verbano-Cusio-Ossola mostra un dato particolarmente rilevante: con 986 posti letto a fronte di circa 153 mila abitanti, raggiunge un indice di 6,4 posti letto per mille residenti, il più elevato della Regione. Questa dotazione, superiore alla media piemontese, risponde alla specificità di un territorio montano e turistico, caratterizzato da densità abitativa ridotta ma da una forte esigenza di presidio sanitario di prossimità, soprattutto nei periodi di alta stagione.

Le province di Novara e Biella presentano anch'esse valori medio-alti, rispettivamente con 4,6 e 4,4 posti letto per mille abitanti. In entrambi i casi la presenza di ospedali provinciali ben strutturati garantisce una buona capacità di risposta ai bisogni della popolazione. Novara, in particolare, beneficia anche della collocazione strategica lungo l'asse Milano-Torino, che ne rafforza il ruolo di polo sanitario intermedio. Situazione diversa per Alessandria, Cuneo e Vercelli, che si collocano su valori intermedi, oscillanti tra 3,8 e 4,3 posti letto per mille abitanti. Questi livelli assicurano una copertura adeguata, ma possono rivelare criticità nelle aree periferiche o montane dei rispettivi territori, dove la distanza fisica dai presidi ospedalieri rimane significativa e può limitare l'accessibilità ai servizi in tempi rapidi.

Infine, la provincia di Asti si segnala come il contesto più fragile: con soli 618 posti letto per oltre 207 mila abitanti, l'indice scende sotto i 3 posti letto per mille residenti.

I servizi educativi

L'analisi dell'accessibilità scolastica per categorie SNAI evidenzia in modo chiaro come la distribuzione dei servizi educativi in Piemonte segua un modello coerente con la struttura insediativa regionale, confermando le logiche del policentrismo e le differenze di dotazione tra aree.

Man mano che ci si allontana dai poli principali, la densità di scuole per abitante cresce, segnalando la necessità di garantire una copertura capillare nei territori meno popolati. Le aree ultra-periferiche risultano quelle con la maggiore dotazione relativa, con 2,1 scuole per 1.000 abitanti, ma nessuna scuola superiore – di primo o secondo grado. Le aree periferiche contano 1,8 scuole ogni 1.000 abitanti, mentre le aree intermedie ne hanno 1,31, con valori per le scuole superiori di secondo grado in linea con i poli e i poli intercomunali. Le cinture rappresentano il livello successivo, con un indicatore di circa 0,99 scuole per 1.000 abitanti, mentre i poli e i poli intercomunali presentano i valori più bassi (circa 0,68 e 0,81 rispettivamente), segno che qui le scuole sono più grandi e servono un bacino d'utenza molto più ampio.

Il quadro è coerente anche se si disaggrega per grado di istruzione: scuole dell'infanzia, primarie e secondarie mostrano lo stesso andamento, con una distribuzione più diffusa nelle aree periferiche e intermedie, e più concentrata nei poli. Questa scelta organizzativa è funzionale a garantire la prossimità del servizio nelle aree a bassa densità e a evitare spostamenti eccessivi per le famiglie, soprattutto per l'infanzia e la primaria. Tuttavia, la presenza di scuole nelle aree ultraperiferiche è praticamente nulla, segnalando una criticità che obbliga gli studenti a spostarsi verso i comuni limitrofi per accedere all'istruzione.

Tab. 10 Distribuzione delle scuole per territorio secondo la classificazione SNAI

| Tipologia di area interna | Scuole infanzia per 1000 ab. | Scuole primarie per 1000 ab. | Scuole I grado per 1000 ab. | Scuole II grado per 1000 ab. |
|---------------------------|------------------------------|------------------------------|-----------------------------|------------------------------|
| A - Polo | 0,15 | 0,18 | 0,08 | 0,27 |
| B - Polo intercomunale | 0,24 | 0,22 | 0,09 | 0,25 |
| C - Cintura | 0,31 | 0,36 | 0,16 | 0,16 |
| D - Intermedio | 0,41 | 0,45 | 0,18 | 0,26 |
| E - Periferico | 0,51 | 0,64 | 0,28 | 0,35 |
| F - Ultraperiferico | 0,90 | 1,20 | 0,00 | 0,00 |

Fonte: Ires Piemonte su dati Istat e Ministero Istruzione

Complessivamente, il sistema scolastico piemontese mostra un buon equilibrio tra efficienza e prossimità, ma richiede una costante attenzione: la diminuzione della popolazione scolastica nei territori periferici potrebbe portare in futuro ad accorpamenti e riduzione dei plessi, con il rischio di aumentare le disuguaglianze di accesso.

Tab. 11 Distribuzione delle scuole per territorio secondo la classificazione SNAI

| Provincia | Scuole infanzia per 1.000 ab. | Scuole primarie per 1.000 ab. | Scuole I grado per 1.000 ab. | Scuole secondo grado per 1.000 ab. |
|----------------------|-------------------------------|-------------------------------|------------------------------|------------------------------------|
| Alessandria | 0,33 | 0,34 | 0,15 | 0,24 |
| Asti | 0,28 | 0,38 | 0,16 | 0,24 |
| Biella | 0,37 | 0,39 | 0,18 | 0,24 |
| Cuneo | 0,32 | 0,40 | 0,18 | 0,26 |
| Novara | 0,25 | 0,29 | 0,12 | 0,17 |
| Torino | 0,21 | 0,23 | 0,10 | 0,20 |
| Vercelli | 0,35 | 0,50 | 0,18 | 0,29 |
| Verbano-Cusio-Ossola | 0,37 | 0,34 | 0,17 | 0,31 |

Fonte: Ires Piemonte su dati Istat e Ministero Istruzione

L'analisi dell'accessibilità scolastica per provincia, calcolata come numero di scuole per 1.000 abitanti, evidenzia un quadro piuttosto eterogeneo che riflette la specificità territoriale e demografica di ciascun contesto provinciale piemontese. L'esame dei dati mostra come le province più piccole e periferiche, come Verbano-Cusio-Ossola, Vercelli, Asti e Biella, presentino un rapporto scuole-popolazione superiore alla media regionale: in queste aree la rete scolastica è più capillare e garantisce un servizio di prossimità, indispensabile per evitare spostamenti troppo lunghi e garantire la continuità didattica anche nei comuni minori. Questa diffusione è particolarmente evidente per le scuole dell'infanzia e primarie, che devono essere facilmente accessibili alle famiglie, ma si mantiene relativamente alta anche per le scuole secondarie di primo grado, segno di un impegno a preservare la presenza di istituti di base in territori a bassa densità.

Il quadro cambia leggermente se si osservano le scuole secondarie di secondo grado, che risultano più concentrate nei capoluoghi e nei poli principali, determinando un aumento dei flussi di pendolarismo studentesco, soprattutto per gli studenti provenienti dalle aree periferiche. Questo fenomeno è particolarmente evidente in province come VCO e Biella, dove il numero di plessi superiori è limitato e molti ragazzi devono spostarsi quotidianamente per frequentare istituti tecnici o licei situati nei centri urbani.

Le province di Cuneo e Biella mostrano un buon equilibrio tra popolazione e dotazione di scuole, con un numero complessivo di istituti in linea con la media regionale. Cuneo, in particolare, si distingue per l'elevato numero assoluto di plessi scolastici, coerente con la sua estensione territoriale e la distribuzione policentrica degli insediamenti. Alessandria e Novara, invece, presentano valori leggermente inferiori alla media regionale: l'offerta è maggiormente concentrata nei centri urbani, con la conseguenza che gli studenti delle aree di cintura o intermedie devono spesso percorrere distanze maggiori per raggiungere la scuola, in particolare nel caso delle secondarie superiori.

La Città Metropolitana di Torino costituisce un caso a sé stante: qui si concentra il numero più elevato di scuole in termini assoluti, ma, rapportato alla popolazione residente, l'indicatore di densità risulta il più basso del Piemonte. Questo non significa che l'offerta scolastica sia insufficiente, bensì che le scuole sono di dimensioni più grandi e servono bacini d'utenza più ampi, concentrando un elevato numero di studenti per istituto. Ciò comporta inevitabilmente una maggiore domanda di trasporto scolastico e tempi di spostamento più lunghi per una parte consistente della popolazione scolastica, soprattutto per gli istituti secondari di II grado.

Nel complesso, la distribuzione delle scuole riflette la logica del policentrismo piemontese: le province periferiche garantiscono una maggiore capillarità e prossimità, mentre quelle più densamente popolate e urbanizzate concentrano l'offerta in poli più strutturati. Questa configurazione richiede un costante monitoraggio demografico per mantenere l'equilibrio tra la necessità di preservare i servizi di base nei piccoli comuni e quella di assicurare la sostenibilità organizzativa e finanziaria del sistema scolastico. L'attenzione alle dinamiche di pendolarismo studentesco e l'investimento in reti di trasporto scolastico efficienti diventano quindi fattori determinanti per garantire l'equità di accesso all'istruzione in tutto il territorio regionale.

LA MOBILITÀ

I nodi di trasporto: le stazioni

Tab. 12 Dotazioni di stazioni attive nel territorio per classificazione SNAI

| | Percentuali comuni con stazione attiva |
|------------------------|--|
| A - Polo | 100% |
| B - Polo intercomunale | 63% |
| C - Cintura | 17% |
| D - Intermedio | 10% |
| E - Periferico | 8% |
| F - Ultraperiferico | 0% |

Fonte Ires Piemonte su dati RFI

I dati evidenziano con chiarezza una forte gerarchia territoriale nell'accessibilità ferroviaria. I **poli principali (A)** raggiungono una copertura completa, con il 100% dei comuni dotati di almeno una stazione: un risultato atteso, dato che la presenza di infrastrutture ferroviarie è parte integrante della funzione di centralità urbana e di attrattività che questi centri esercitano. Anche i **poli intercomunali (B)** presentano una dotazione relativamente elevata, con il 63% dei comuni serviti. Si tratta spesso di centri medi che, pur non raggiungendo il livello dei poli

maggiori, svolgono un ruolo di riferimento per il territorio circostante e necessitano di collegamenti ferroviari funzionali per garantire flussi quotidiani di pendolarismo e servizi. La situazione cambia in modo marcato nelle altre categorie. Le **aree di cintura (C)**, pur essendo prossime ai poli urbani, hanno una dotazione ferroviaria piuttosto limitata (17%). Questo suggerisce che l'accessibilità di queste aree si basa più su collegamenti stradali e reti di trasporto locale che su una presenza diretta di stazioni. Ancora più fragile risulta la condizione delle **aree intermedie (D) e periferiche (E)**, rispettivamente con il 10% e l'8% dei comuni dotati di stazione. Qui la rete ferroviaria appare rarefatta e selettiva, con pochi punti di accesso che lasciano ampie porzioni di territorio scoperte, rafforzando così la dipendenza dalla mobilità su gomma. Infine, le aree **ultraperiferiche (F)** non dispongono di alcuna stazione ferroviaria attiva.

Tab. 13 Dotazioni di stazioni attive per provincia*

| Provincia | Percentuale comuni con stazione attiva | Stazioni Platinum | Stazioni Gold | Stazioni Silver | Stazioni Bronze |
|----------------------|--|-------------------|---------------|-----------------|-----------------|
| Alessandria | 17,1% | | 1 | 8 | 25 |
| Asti | 14,4% | | 1 | 1 | 15 |
| Biella | 5,1% | | | 1 | 3 |
| Cuneo | 14,2% | | 1 | 9 | 25 |
| Novara | 13,6% | | 1 | 1 | 12 |
| Torino | 17,9% | 2 | 2 | 27 | 32 |
| Verbano Cusio Ossola | 24,7% | | 1 | 2 | 16 |
| Vercelli | 17,1% | | 1 | 1 | 12 |

Fonte: Ires Piemonte su dati RFI

*NB alcuni comuni dispongono di diverse stazioni ferroviarie

L'analisi della dotazione di stazioni ferroviarie in Piemonte evidenzia una forte eterogeneità territoriale. Il Verbano Cusio Ossola si distingue nettamente, con quasi un quarto dei comuni (24,7%) serviti da almeno una stazione attiva: un valore che riflette la conformazione geografica della provincia, dove i collegamenti ferroviari hanno un ruolo essenziale.

Segue la provincia di Torino, con il 17,9% dei comuni dotati di stazione e la presenza di una rete particolarmente articolata: si tratta infatti dell'unico territorio con stazioni di rango Platinum (2), a cui si aggiungono 2 stazioni Gold, 27 Silver e ben 32 Bronze. Questa concentrazione è coerente con la centralità di Torino come nodo metropolitano e con la densità della rete ferroviaria che irradia dalla città verso le valli alpine e la pianura.

Valori prossimi alla media regionale si osservano per Alessandria e Vercelli (17,1%), caratterizzate da un numero consistente di stazioni Bronze (rispettivamente 25 e 12) e da alcune stazioni Gold e Silver. In questi territori, pur con un livello di accessibilità diffuso, emerge la funzione delle stazioni minori nel garantire la connessione tra i centri di piccola e media dimensione e le direttive principali (Torino–Milano e Torino–Genova).

Situazioni intermedie si registrano in Asti (14,4%), Cuneo (14,2%) e Novara (13,6%), dove il tasso di comuni con stazione attiva è più basso e la rete appare polarizzata su poche stazioni di livello Gold e Silver, affiancate da una quota rilevante di stazioni Bronze.

Infine, la provincia di Biella presenta la dotazione più debole: soltanto il 5,1% dei comuni dispone di una stazione, con appena una Silver e tre Bronze. Tale dato riflette la marginalità storica del territorio nelle grandi direttive ferroviarie.

Le tendenze di mobilità

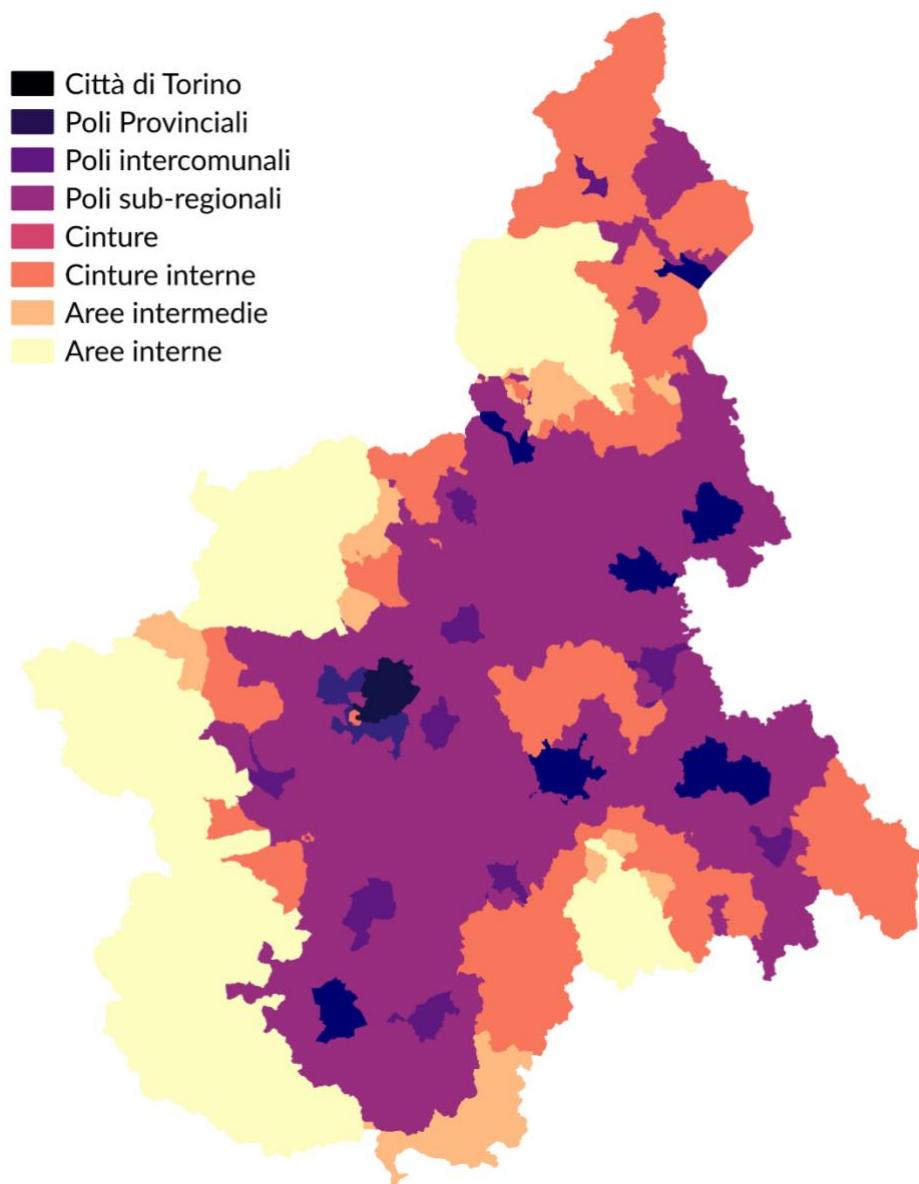
La chiave di lettura del policentrismo si rivela fondamentale per interpretare le tendenze di mobilità. Questo perché, all'interno di un sistema urbano o regionale policentrico, gli spostamenti non sono orientati esclusivamente verso un unico nucleo urbano dominante. Al contrario, le persone si muovono tra una molteplicità di poli o nodi per vari motivi: lavoro, accesso ai servizi, istruzione, attività ricreative. Questo schema distribuito di attrazione genera comportamenti di pendolarismo più complessi e diversificati. Comprendere questi molteplici attrattori è quindi essenziale per prevedere con precisione e gestire in modo efficace i flussi di trasporto.

In quest'ottica, l'**Indagine sulla Mobilità delle persone e sulla Qualità dei trasporti (IMQ)**⁴ offre una varietà di variabili che consentono di incrociare i dati demografici (età e genere) con i mezzi di trasporto utilizzati (auto, trasporto pubblico, bicicletta, a piedi), lo scopo dello spostamento (lavoro, studio, motivi di salute, altre finalità) e il comune o l'area di origine e destinazione di ciascun movimento. A ciascun individuo è assegnato un peso statistico, utile per estrapolare i dati all'intera popolazione. Di conseguenza, nell'analisi e nella presentazione dei risultati, ogni spostamento riportato corrisponde al suo peso assegnato, diviso per il numero totale di spostamenti effettuati da quella persona.

Le aree campionate dall'IMQ non coincidono sempre con i singoli comuni: alcune città vengono considerate singolarmente, mentre altre sono aggregate in gruppi di comuni contigui. Questo metodo ha permesso di analizzare territori come unità distinte con caratteristiche differenziate. Oltre alla classificazione SNAI, alcune aree non hanno una distinzione univoca e possono includere comuni di cintura, intermedi, periferici o ultraperiferici: queste aree sono definite **“cinture interne”**, rappresentando un mix di comuni di cintura e comuni delle aree interne (Figura 2).

⁴ Effettuata da Agenzia della Mobilità Piemontese su un campione di 41.000 persone.

Fig. 4 Aree IMQ in base alla categorizzazione funzionale e SNAI



Un primo risultato dell'analisi evidenzia l'autosufficienza dei territori, con il 73,8% di tutti i viaggi che iniziano e terminano all'interno della stessa area, il 60,7% se si considerano solo gli spostamenti per lavoro.

Il fenomeno dell'autocontenimento è particolarmente evidente nei comuni polo (Tabella 12) che non sono capoluoghi di provincia né città medie – i cosiddetti **Poli di servizio sub-regionali** – qui oltre il 78% degli spostamenti avviene all'interno dello stesso comune, un valore paragonabile a quello di Torino e superiore a tutte le altre categorie territoriali. La quota scende al 63,2% se si considerano solo gli spostamenti per motivi di lavoro, pur rimanendo più alta rispetto ai poli provinciali.

Tab. 14 Autocontenimento degli spostamenti secondo la zonizzazione IMQ

| Categoria | % Autocontenimento (tutti gli scopi) | % Autocontenimento (lavoro) |
|--------------------------------|--------------------------------------|-----------------------------|
| Città di Torino | 76,8% | 62,7% |
| Poli provinciali | 73,5% | 53,3% |
| Poli intercomunali | 53,9% | 32,7% |
| Poli di servizio sub-regionali | 78,1% | 63,2% |
| Cinture | 73,3% | 63,1% |
| Cinture interne | 71,6% | 64,9% |
| Aree intermedie | 76,2% | 62,5% |
| Aree interne | 76,8% | 62,7% |

Fonte Ires Piemonte su dati IMQ

I poli intercomunali mostrano la minore capacità di autocontenimento, sia per i movimenti complessivi sia per quelli di lavoro. Ciò è dovuto alla forte attrazione esercitata da Torino, che riduce la possibilità di trattenere le attività quotidiane all'interno dell'area.

L'analisi a livello provinciale evidenzia una maggior capacità di autocontenimento nella Provincia di Cuneo, specie per i movimenti da lavoro. Questo è in parte dovuto all'elevata capacità occupazionale e alla forza delle imprese nel coinvolgere la popolazione locale. Le altre Province, invece, evidenziano una maggiore dinamicità, con Biella su tutte che mantiene all'interno dei confini provinciali solo il 53,9% dei lavoratori, destinando il 46% degli spostamenti per lavoro verso altre aree del Piemonte. Anche la Città Metropolitana di Torino, pur forte del capoluogo regionale, autocontiene meno del 60% dei propri lavoratori, mentre gli spostamenti per tutti gli scopi (studio, salute, tempo libero) è maggiormente contenuto (73,4%).

Tab. 15 Autocontenimento degli spostamenti per Provincia

| Provincia | % Autocontenimento (tutti gli scopi) | % Autocontenimento (lavoro) |
|----------------------|--------------------------------------|-----------------------------|
| Alessandria | 68,5% | 58,0% |
| Asti | 70,4% | 58,2% |
| Biella | 64,1% | 53,9% |
| Cuneo | 84,0% | 72,1% |
| Novara | 71,7% | 60,4% |
| Torino | 73,4% | 59,1% |
| Verbano-Cusio-Ossola | 71,1% | 64,4% |
| Vercelli | 70,8% | 59,6% |

Oltre all'autocontenimento, è cruciale considerare la capacità di attrazione di un territorio, ossia la sua abilità di richiamare residenti da aree esterne, segnalando il ruolo funzionale del territorio all'interno del sistema regionale. Il policentrismo piemontese si chiarisce ulteriormente analizzando il ruolo delle città medie e dei poli sub-regionali, veri catalizzatori di flussi di "city users", ossia popolazione attiva diurna in ingresso. I dati dell'IMQ mostrano che in media 70,2 persone ogni 100 abitanti si muovono quotidianamente per tutti gli scopi; per il solo lavoro la cifra scende a 33,3.

Tab. 16 Spostamenti individuali per destinazione

| Destinazione | Spostamenti per 100 abitanti (tutti) | Spostamenti per 100 abitanti (lavoro) |
|--------------------|--------------------------------------|---------------------------------------|
| Città di Torino | 69,5 | 41,8 |
| Poli provinciali | 83,6 | 49,7 |
| Poli intercomunali | 74,3 | 37,9 |
| Poli sub-regionali | 82,1 | 34,7 |
| Cinture | 66,9 | 26,5 |
| Cinture interne | 59,3 | 24,5 |
| Aree intermedie | 73 | 29,8 |
| Aree interne | 69,7 | 26,5 |
| TOTALE | 70,2 | 33 |

Fonte: Ires Piemonte su dati IMQ

I poli provinciali risultano i più dinamici, con oltre 8,3 spostamenti per 100 abitanti, seguiti dai poli sub-regionali. Torino mostra un livello di dinamismo più contenuto, anche per la maggiore quota di popolazione anziana (il 22% degli over 84 piemontesi vive a Torino, gruppo escluso dall'indagine).

Tab. 17 Spostamenti di non residenti per destinazione

| Destinazione | Spostamenti non residenti per 100ab. (tutti) | Spostamenti non residenti per 100 ab. lavoro |
|--------------------|--|--|
| Città di Torino | 14,4 | 5,1 |
| Poli provinciali | 22,2 | 8,3 |
| Poli intercomunali | 34,2 | 9,1 |
| Poli sub-regionali | 18,0 | 5,0 |
| Cinture | 17,8 | 3,7 |
| Cinture interne | 16,9 | 3,1 |
| Aree intermedie | 17,4 | 4,1 |
| Aree interne | 16,2 | 3,7 |
| TOTALE | 18,4 | 4,8 |

Fonte: Ires Piemonte su dati IMQ

Per studio (over 11 anni), i poli provinciali attraggono 25,5 studenti ogni 1.000 abitanti, Torino quasi 12 e i poli sub-regionali 10. Per le cure sanitarie, i poli sub-regionali sono i più attrattivi (3,4 ogni 1.000 abitanti), seguiti dai poli provinciali (2,8).

Tab. 18 Spostamenti di non residenti per destinazione; studio e cure

| Destinazione | Spostamenti per 1.000 ab. (studio) | Spostamenti per 1.000 ab. (cure) |
|--------------------|------------------------------------|----------------------------------|
| Città di Torino | 11,8 | 1,5 |
| Poli provinciali | 25,1 | 2,8 |
| Poli intercomunali | 4,6 | 2,0 |
| Poli sub-regionali | 9,9 | 3,6 |
| Cinture | 3,3 | 0,8 |
| Cinture interne | 4,2 | 0,5 |
| Aree intermedie | 5,8 | 1,3 |
| Aree interne | 4,2 | 1,1 |
| TOTALE | 8,0 | 1,4 |

Fonte: Ires Piemonte su dati IMQ

L'85,5% dei piemontesi usa l'auto o la moto per gli spostamenti quotidiani; il trasporto pubblico copre il 6,4%; la mobilità condivisa o a zero emissioni il 5,9%. Torino mostra un uso più basso dell'auto (72,1%) e più alto del TPL (15,5%) e della sharing mobility (9,1%). Nei poli sub-regionali oltre 9 viaggi su 10 avvengono in auto o moto; il TPL è solo il 3,5%.

Tab. 19 Mezzi di trasporto per area di origine

| Origine | A piedi | Auto/moto | Sharing mobility | Trasporto pubblico |
|--------------------|-------------|--------------|------------------|--------------------|
| Torino | 2,0% | 72,1% | 9,1% | 15,5% |
| Poli provinciali | 3,0% | 83,1% | 5,3% | 7,9% |
| Poli intercomunali | 0,6% | 88,2% | 3,9% | 6,3% |
| Poli sub-regionali | 0,8% | 90,1% | 5,0% | 3,5% |
| Cinture | 0,9% | 89,5% | 5,5% | 3,4% |
| Cinture interne | 1,6% | 89,4% | 4,8% | 3,3% |
| Aree intermedie | 1,5% | 90,8% | 4,8% | 2,4% |
| Aree interne | 0,8% | 90,2% | 4,7% | 3,7% |
| TOTALE | 1,4% | 85,5% | 5,9% | 6,4% |

Fonte Ires Piemonte su dati IMQ

CONCLUSIONI

Un sistema territoriale maturo e differenziato

Il modello piemontese può essere definito come un "policentrismo gerarchico adattivo", caratterizzato da una struttura a tre livelli funzionali distinti ma profondamente interconnessi. Torino mantiene il ruolo di hub metropolitano, concentrando servizi avanzati, università, funzioni direzionali e specializzazioni ICT, senza però monopolizzare tutte le funzioni di rango superiore come accadeva nei decenni passati. Gli otto capoluoghi di provincia costituiscono il secondo livello di questo sistema, configurandosi come poli specializzati complementari. Ciascuno ha sviluppato eccellenze distinctive che vanno dalla chimica alessandrina al tessile biellese, dall'agroalimentare cuneese alla logistica novarese. Questa specializzazione non è casuale ma riflette un processo storico di adattamento alle specificità territoriali e alle opportunità di mercato, creando un sistema dove la competizione diretta viene sostituita dalla complementarità funzionale.

Il terzo livello è rappresentato dai ventiquattro Centri Urbani Intermedi, che costituiscono la vera spina dorsale operativa del policentrismo piemontese. Concentrando il 17,8% della popolazione regionale con un Indice di Intensità Occupazionale superiore del 18% alla media, questi centri dimostrano una vitalità economica che trascende la loro dimensione demografica. La loro distribuzione territoriale non configura un fenomeno di suburbanizzazione passiva ma piuttosto un policentrismo metropolitano maturo, dove ciascun centro mantiene specializzazioni produttive autonome e mercati del lavoro locali distinti.

La sostenibilità di questo modello si basa sul mantenimento di tre equilibri dinamici fondamentali; quello economico, che si realizza attraverso una specializzazione settoriale differenziata, quello demografico, quello funzionale si manifesta nell'integrazione tra specializzazioni produttive e distribuzione dei servizi pubblici. La rete sanitaria e scolastica rispecchiano l'architettura policentrica, creando reti di interdipendenza che rafforzano la coesione territoriale senza compromettere l'autonomia funzionale dei singoli poli.

Una caratteristica distintiva del policentrismo piemontese è la sua capacità adattiva, dimostrata attraverso le diverse fasi storiche di sviluppo. Dalla struttura pre-industriale sabauda al boom automobilistico del secondo dopoguerra, fino alla transizione post-fordista degli ultimi decenni, ogni trasformazione ha rafforzato piuttosto che destrutturare il carattere policentrico del territorio. Questa resilienza sistematica intrinseca suggerisce che il modello non è solo il risultato di condizioni geografiche favorevoli, ma anche di scelte politiche e strategiche consapevoli.

Tuttavia, il sistema presenta alcune fragilità strutturali che richiedono attenzione costante. Le aree periferiche, pur rappresentando solo l'1,8% della popolazione, controllano circa il 30% del territorio regionale e svolgono funzioni strategiche di presidio ambientale, produzione di beni tipici e conservazione culturale. Il rischio di spopolamento di questi territori potrebbe compromettere equilibri ecologici e culturali fondamentali per l'intera regione. La dipendenza del sistema dalla qualità delle connessioni infrastrutturali, sia fisiche che digitali, costituisce un altro elemento di vulnerabilità, così come la frammentazione amministrativa che varia significativamente tra le province e può creare complessità gestionali.

L'analisi dell'accessibilità ferroviaria piemontese evidenzia una rete a forte gradiente territoriale: da un lato poli urbani e intercomunali ben serviti e con una dotazione di stazioni articolata

anche nei livelli più alti (Platinum e Gold), dall'altro ampie aree periferiche e ultraperiferiche prive di stazioni o caratterizzate da una presenza marginale di impianti di rango inferiore, per cui è necessario potenziare l'integrazione modale, connessa in particolare alle aree interne e periferiche: sistemi di trasporto pubblico locale su gomma (bus, navette) e soluzioni di mobilità condivisa (car sharing, bike sharing, servizi a chiamata) possono svolgere la funzione di "ultimo miglio" verso le stazioni ferroviarie.

Questa configurazione, se da un lato assicura elevati livelli di accessibilità laddove la domanda è più intensa, dall'altro rischia di accentuare gli squilibri tra territori centrali e marginali,

Il caso piemontese offre importanti indicazioni per le politiche territoriali. Il policentrismo efficace richiede governance differenziata, con politiche specifiche per ogni livello gerarchico anziché approcci uniformi. La specializzazione deve essere sostenuta attraverso investimenti mirati a rafforzare le eccellenze distintive di ciascun polo, mentre la connettività strategica deve facilitare l'integrazione funzionale mantenendo le identità territoriali. Particolare attenzione deve essere dedicata al presidio delle aree marginali attraverso strategie specifiche che valorizzino le loro funzioni ecosistemiche e culturali.

Il policentrismo regionale funziona quando è di **rete** (trasporti + servizi), di **specializzazione** (ruoli complementari dei poli), di **governance** e di **equità**.

La sostenibilità del modello dipenderà dalla capacità di affrontare le nuove sfide della transizione digitale ed ecologica mantenendo i tre equilibri fondamentali. L'integrazione digitale e la mobilità sostenibile, già evidenti nell'analisi dei flussi di spostamento, rappresentano i vettori attraverso cui il policentrismo piemontese potrà evolvere verso configurazioni ancora più efficienti e resilienti, confermando la sua natura dinamica e adattiva.

BIBLIOGRAFIA

Agenzia per la Mobilità Piemontese. (2022). Indagine sulla Mobilità delle persone e sulla Qualità dei trasporti (IMQ). Accessibile al link: <https://mtm.torino.it/it/dati-statistiche/indagini-old/>

Brélaz, C. (2024). Patterns in the history of polycentric governance. In Polycentric Governance and European Political Traditions. OAPEN Library. <https://library.oapen.org/handle/20.500.12657/91070>

European Commission: Directorate-General for Regional and Urban Policy. (1999). ESDP: European Spatial Development Perspective: Towards balanced and sustainable development of the territory of the European Union. Publications Office

Camagni, R. (1993). Principi di economia urbana e territoriale. Carocci editore

Meijers, E. J., & Romein, A. (2003). Polycentric development policies in Europe: Overview and debate. *European Planning Studies*, 11(3), 283–299. <https://doi.org/10.1080/09654310303639>

Thiel, A. (2016). The polycentricity approach and the research challenges confronting environmental governance. *Environmental Policy and Governance*, 26(2), 89–101. <https://doi.org/10.1002/eet.1704>

NOTE EDITORIALI

Editing
IRES Piemonte

Ufficio Comunicazione
Maria Teresa Avato

© IRES
Ottobre 2025
Istituto di Ricerche Economico Sociali del Piemonte
Via Nizza 18 -10125 Torino

www.ires.piemonte.it

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

