

QUADERNI DI RICERCA

97

Fiorenzo Ferlaino, Sara Levi Sacerdotti

**ASPETTI DI SCENARIO
DEL VERBANO-CUSIO-OSSOLA
NEL CONTESTO REGIONALE**

QUADERNI DI RICERCA

97

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

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

Giuridicamente l'IRES è configurato come ente pubblico regionale dotato di autonomia funzionale disciplinato dalla legge regionale n. 43 del 3 settembre 1991.

Costituiscono oggetto dell'attività dell'Istituto:

- la relazione annuale sull'andamento socio-economico e territoriale della regione;*
- l'osservazione, la documentazione e l'analisi delle principali grandezze socio-economiche e territoriali del Piemonte;*
- rassegne congiunturali sull'economia regionale;*
- ricerche e analisi per il piano regionale di sviluppo;*
- ricerche di settore per conto della Regione Piemonte e di altri enti.*

© 2001 IRES – Istituto di Ricerche Economico-Sociali del Piemonte

via Nizza 18

10125 Torino

Tel. 011.66.66.411, fax 011.66.96.012

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

ISBN 88-87276-25-0

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

FIRENZO FERLAINO, SARA LEVI SACERDOTTI

**ASPETTI DI SCENARIO
DEL VERBANO-CUSIO-OSSOLA
NEL CONTESTO REGIONALE**



ISTITUTO DI RICERCHE ECONOMICO-SOCIALI DEL PIEMONTE

INDICE

Prefazione	VII
Introduzione	1
CAPITOLO I	
La struttura socioeconomica	5
1. Il Verbano-Cusio-Ossola e il suo contesto	5
– LA REGIONE INSUBRICA	11
2. Il territorio del VCO	12
3. Il VCO e le altre province piemontesi: la situazione demografica	13
4. Il VCO e le altre province piemontesi: la situazione economica	17
5. Il VCO e le altre province piemontesi: il mercato del lavoro e i settori economici	24
6. Il VCO e le altre province piemontesi: il turismo	29
7. Le esportazioni del VCO e del Piemonte	33
8. I distretti industriali del Verbano-Cusio-Ossola	38
– IL DISTRETTO DI OMEGNA - VARALLO SESIA - STRESA	42
– IL TECNOPARCO DEL LAGO MAGGIORE	46



CAPITOLO II

La situazione dei trasporti in Piemonte e nel VCO	47
1. Il quadro generale	47
2. Il VCO: accessibilità locale e infrastrutturazione	55
3. Il VCO: la rete ferroviaria e viaria	58
– IL CENTRO LOGISTICO DOMO2	60

CAPITOLO III

Gli scenari di sviluppo locale del VCO	67
1. Una breve inchiesta	67
2. Lo scenario di sviluppo globale	71
3. Il modello di sviluppo regionale	74
4. Il modello di sviluppo locale	76
5. I rischi dell'immobilità	78

Bibliografia	81
---------------------	----

Appendice

Tavole comparative tra le province	83
------------------------------------	----

PREFAZIONE

Analisi di scenario, monitoraggio attento e costante del territorio e conseguente programmazione di una efficace strategia di sviluppo: è indissolubile il legame che unisce la conoscenza all'azione, e sorge anzi l'esigenza, tanto più forte oggi, in tempi di rapide trasformazioni, di approfondire e affinare ulteriormente gli strumenti d'indagine.

Questo volume, dedicato a un'area specifica del Piemonte – il Verbanico-Cusio-Ossola – si muove proprio in questa direzione, inaugurando un nuovo filone di studi e ricerche, in grado di fornire conoscenze sempre più aggiornate e sistematiche ai decisori pubblici, impegnati nell'elaborazione e nell'attuazione effettiva dei programmi strategici di intervento sul territorio.

Puntare sullo sviluppo delle ricche potenzialità che – come questa ricerca mette ben in evidenza – anche nel VCO sono ampiamente presenti: questo è l'obiettivo che, attraverso un'accorta politica di interventi mirati, farà uscire non solo indenne, ma anche rafforzato questo territorio dalla “tempesta” imponente – e tuttavia ricca di opportunità – della globalizzazione.

Presidente IRES Piemonte
Avv. Mario Santoro

**ASPETTI DI SCENARIO
DEL VERBANO-CUSIO-OSSOLA
NEL CONTESTO REGIONALE**

INTRODUZIONE

A dieci anni esatti dallo studio *Quadro socioeconomico del Verbano-Cusio-Ossola* l'IRES ritorna a trattare questo territorio con una prospettiva nuova e diversa. Non si tratta più di definire il quadro socioeconomico di un territorio in via di strutturazione in una nuova provincia, di individuarne i sottosistemi locali ed esplicitarne le peculiarità ma, piuttosto, tentare di formulare risposte ai problemi che tali sistemi locali e l'insieme del territorio provinciale, oramai amministrativamente definito e consolidato, pongono in termini sociali ed economici. Si parte quindi da quel lavoro, aggiornando i dati più significativi e analizzando le trasformazioni più recenti alla luce dei contesti territoriali in cui il VCO è inserito, con l'intento di "andare oltre", di entrare nei problemi inerenti lo sviluppo di questo territorio, verificarne le risposte e individuare possibili orientamenti, estrarre una sorta di "distillato" su cui richiamare l'attenzione degli attori e dei decisori pubblici e su cui concentrare l'elaborazione futura.

Lo studio che qui si propone è svolto su specifica richiesta dell'Assessorato al Turismo della Regione Piemonte, in sostegno ai progetti locali di sviluppo che orientano gli attori e i soggetti più attivi del VCO e vuole essere un primo momento di conoscenza e orientamento intorno ai possibili scenari di sviluppo locale e infrastrutturale auspicabili per quest'area.

Gli scenari di sviluppo di un contesto locale dipendono principalmente da tre fattori:

1. *i tempi* di realizzazione delle opere, che sono fortemente condizionati dai soggetti in gioco: l'interazione fra i soggetti, le proposte alternative presenti, l'esistenza e la forza di gruppi di pressione a favore o contro l'opera che si vuole realizzare, ecc.;
2. *il tipo di infrastruttura* che si vuole realizzare: il peso della posta in gioco tale da mobilitare gruppi a favore o contro l'intervento, la forza del consenso e la tipologia dello stesso (più o meno consona alle necessità locali), ecc.;
3. *le occasioni* derivanti da particolari forme di finanziamento pubbliche (perché teatro di avvenimenti di interesse nazionale; perché inserite in aree soggette a fondi strutturali), private o miste come quelle previste dai patti territoriali, ecc.

Entro questo contesto, alquanto incerto, si può cercare di delineare alcune proposte di scenario di sviluppo per il VCO, partendo dall'ipotesi che colloca questo territorio entro un Piemonte a "geografia variabile", come già una ricerca IRES del 1995 aveva evidenziato¹, composto da diverse società locali sintetizzabili tuttavia entro uno schema definito da un "Piemonte industriale", da un "Piemonte leggero", con crescita industriale integrata a un'agricoltura specializzata e forte presenza di lavoro in proprio e da un "Piemonte statico", con strutture demografiche in ristagno e più difficili prospettive di sviluppo endogeneo.

Il primo è il "Piemonte dell'industria", che comprende il VCO e si estende attraverso l'arco pedemontano a nord del Po, dalla Val Chisone al Verbanò, con l'esclusione della pianura del riso, e che si colloca nel contesto più generale delle Province dei Laghi delle Alpi centrali.

Il secondo è il Piemonte che si estende nel Sud-ovest della regione e coincide con la provincia di Cuneo e con le Langhe e il Roero: è il "Piemonte del lavoro autonomo" e agroindustriale ed è caratterizzato da un'industria diversificata e dalla compresenza di stabilimenti, spesso in filiera con il sistema auto, accanto a sistemi di piccole-medie imprese.

L'ultimo è il "Piemonte statico", che comprende la pianura del Vercellese e il Monferrato e che identifica un territorio in declino demografico, caratterizzato da uno scarso dinamismo economico, pur in presenza di livelli di reddito e di condizioni di vita non distanti dal resto della regione².

¹ IRES, *Relazione sulla situazione economica sociale e territoriale del Piemonte 1995*, Torino, Rosenberg & Sellier, 1995.

² *Ibidem*, pp. 112 sgg.

Le opportunità di crescita di quest'ultimo – come quelle degli altri “Piemonti” – possono incentrarsi su tre indirizzi di sviluppo:

- l'indirizzo *endogeno*, che punta – come più volte sostenuto – a incrementare le reti di relazioni locali per la crescita dei settori e delle risorse presenti e in fase di crescita positiva;
- l'indirizzo *esogeno*, che punta a inserire il sistema nelle reti globali, attraverso la valorizzazione dei suoi elementi di forza e l'aumento dell'attrattività relativa e della sua capacità competitiva rispetto agli altri sistemi territoriali;
- l'indirizzo *infrastrutturale*, che punta a incrementare e rafforzare la struttura delle sue reti strutturali locali e globali, siano esse *soft* (telematiche, energetiche, ecc.), oppure *hard* (reti di trasporto nelle sue differenti modalità).

Questo studio, pur considerando ognuno di questi indirizzi nella formulazione degli scenari, vuole tuttavia analizzare le possibilità offerte, per il VCO e per il Piemonte, dalle opportunità derivanti dall'implementazione dell'indirizzo infrastrutturale con un particolare riferimento al collegamento della A26 al di là del confine svizzero.

Inoltre ci si propone di delineare in modo più approfondito l'attuale situazione socioeconomica della provincia del VCO, nel contesto più generale sia del sistema piemontese, sia di quello di prossimità interregionale, per giungere a comprendere meglio il ruolo che svolge e che può svolgere questa parte del Piemonte per l'intero territorio regionale.

Si intende altresì pervenire a identificare con maggiore accuratezza i termini di un possibile e positivo sviluppo provinciale intorno a idee-guida che possano divenire fondati obiettivi progettuali per le politiche regionali e locali, nonché per molte delle azioni oggi operanti nel VCO, che vanno dai progetti operativi ammissibili ai fondi Obiettivo 2 e 5b al Patto territoriale del VCO, dal Patto per lo sviluppo ai Progetti comunitari Interreg.

Infine, con questo studio, si intende aggiornare e continuare a sviluppare la conoscenza relativa alla struttura delle infrastrutture presenti nella macroregione delle Alpi del Nord, con particolare riferimento alle reti di trasporto presenti nel VCO e all'ipotesi di connessione della Valtri - Gravellona Toce (A26) alla rete autostradale svizzera. L'ipotesi è che una migliore connessione con la Svizzera possa costituire un elemento centrale per il rilancio dell'area in termini socioeconomici e territoriali, innescando così processi di controtendenza al declino industriale e sociodemografico presenti nell'estremo nord della regione.

LA STRUTTURA SOCIOECONOMICA

1. Il Verbano-Cusio-Ossola e il suo contesto

Nel VCO risiedono 161.000 abitanti; si tratta dunque della provincia piemontese con il minor numero di residenti; la sua popolazione rappresenta il 3,75% dei residenti in regione, con una densità di circa 71 ab./kmq, contro i 167 della media regionale (tab. 1).

Tab. 1 Statistiche territoriali del VCO

N. COMUNI	POPOLAZIONE	SUPERFICIE	DENSITÀ/POPOLAZIONE
77 (31/12/97)	161.204 (31/12/97)	2.255 kmq (31/12/97)	71 (31/12/97)
TASSO DI DISOCCUPAZIONE	PIL PER ABITANTE	PRESENZE TURISTICHE TOTALI	LAVORI ESEGUITI IN OPERE PUBBLICHE
7,00%	99,08 (1995) (Italia = 100)	2.247.911 (1996)	22.813* (1995)
DEPOSITI	IMPIEGHI	TRASFERIMENTI	REDDITO PRO-CAPITE
2.383.803* (1997)	2.441.511* (1997)	15.594* (1996)	34*

* In milioni di lire.

Fonte: UPI.

Le peculiarità del VCO derivano in gran parte dalla particolare morfologia territoriale: più del 55% del territorio del VCO è collocato a una quota altimetrica superiore a 1.200 m, il che lo qualifica come la provincia piemontese a maggiore caratterizzazione montana. All'interno di questo contesto l'area presenta tuttavia caratteristiche geomorfologiche diversificate, con valori altimetrici che vanno dai 197 m di Verbania ai 1.327 m del centro di Macugnaga.

I comuni con più di 5.000 abitanti si collocano tutti nella bassa Val Toce o in prossimità dei laghi prealpini. I tre centri principali – Verbania, Omegna, e Domodossola – fungono da poli di agglomerazione per i piccoli comuni con una popolazione inferiore ai 2.000 abitanti.

La zona dell'Ossola, la più vasta e abitata, raccoglie il 41,6% della popolazione della provincia, ed è la più fortemente condizionata dalle caratteristiche geomorfologiche del territorio. Si presenta in generale come area a scarsa polarizzazione urbana, per lo più localizzata nei comuni “porta di vallata” che da tempo sono luoghi di attrazione della “percolazione demografica” interna, che è all'origine dei processi di declino demografico di medio e lungo periodo.

Nel Verbano e nel Cusio si concentrano invece i centri di maggiore dimensione soggetti a processi polarizzativi più accentuati intorno a Omegna e Verbania. Intorno a questi due centri sono in atto processi di deurbanizzazione centrale e suburbanizzazione periferica che hanno strutturato negli ultimi decenni un *continuum* urbano intorno ai laghi d'Orta e Maggiore. Nel capoluogo, Verbania, risiede circa il 19% della popolazione della provincia. Gli altri comuni più popolosi della provincia – oltre Domodossola e Omegna – sono Gravellona Toce, Villadossola, Cannobio, Stresa, Crevoladossola e Baveno.

Per comprendere i processi socioeconomici che interessano il VCO occorre inserire quest'area entro un quadro territoriale più vasto, il cui perimetro allargato è definito dall'area delle PLAC (Province dei Laghi delle Alpi Centrali) che si estende da Vercelli fino a Brescia-Mantova, attraversando Novara e il VCO, Como e Lecco (e anche, a nostro avviso, all'area svizzera di lingua italiana). È un'area con caratteristiche socioeconomiche simili che, come vedremo meglio in seguito, poggia su un mix articolato e complesso di fattori e di settori: turismo, forte presenza della piccola e media impresa e delle filiere produttive distrettuali, scarsa densità media territoriale, in un contesto dinamico di forte periurbanizzazione, riarticolazione e riconversione delle tradizionali attività produttive e logistiche di frontiera.

Queste province rappresentano un'area estremamente vitale dell'economia italiana³. Nel 1991, le PLAC, rappresentavano il 19,7% della popolazione dell'Italia, il 19,5% degli addetti totali, il 24% degli addetti manifatturieri, e contribuivano per il 20% alla formazione del valore aggiunto totale del Nord Italia (tabb. 2-3).

Tab. 2 Quadro economico occupazionale nelle Province dei Laghi delle Alpi Centrali nel 1991

	VERCELLI	NOVARA	VARESE	COMO	SONDRIO	BRESCIA	BERGAMO	MANTOVA
Popolazione	375.160	496.829	797.039	795.683	175.496	1.044.544	932.104	369.630
Addetti tot.*	143.508	176.241	315.463	314.276	57.210	410.594	365.999	139.987
Addetti manif.*	62.262	66.441	151.377	142.402	13.139	176.837	163.302	56.762
<i>Quota percentuale</i>	<i>43,40</i>	<i>37,70</i>	<i>48,00</i>	<i>45,30</i>	<i>23,00</i>	<i>43,10</i>	<i>44,60</i>	<i>40,50</i>
Addetti non manif.*	81.246	109.800	164.086	171.874	44.071	233.757	202.697	83.225
<i>Quota percentuale</i>	<i>56,60</i>	<i>62,30</i>	<i>52,00</i>	<i>54,70</i>	<i>77,00</i>	<i>56,90</i>	<i>55,40</i>	<i>59,50</i>

* Riferiti alle unità locali.

Fonte: elaborazione Ufficio studi Montedison-CRANEC, Università Cattolica di Milano su dati ISTAT, censimento 1991.

Tab. 3 Ripartizione percentuale degli addetti delle imprese manifatturiere nelle Province dei Laghi delle Alpi Centrali nel 1991

PROVINCE	IMPRESE < 200 ADDETTI	IMPRESE 200-499 ADDETTI	IMPRESE > 499 ADDETTI	TOTALE ADDETTI
Vercelli	76,6	15,6	7,8	100,0
Novara	73,5	16,1	10,4	100,0
Varese	73,1	19,5	16,5	100,0
Como	83,2	10,0	6,8	100,0
Sondrio	85,0	15,0	0,0	100,0
Brescia	82,7	10,8	6,5	100,0
Bergamo	74,8	10,3	15,9	101,0
Mantova	76,8	8,5	14,7	100,0
<i>Totale</i>	<i>77,3</i>	<i>11,9</i>	<i>10,8</i>	<i>100,0</i>
<i>Italia</i>	<i>71,4</i>	<i>8,8</i>	<i>19,8</i>	<i>100,0</i>

Fonte: elaborazione Ufficio studi Montedison-CRANEC, Università Cattolica di Milano su dati ISTAT, censimento 1991.

³Fortis M. (a cura di), *Aree distrettuali prealpine: meccanica, tessile, gomma e plastica*, Milano, Franco Angeli, 1999.

Fattore dominante, oltre al turismo lacuale, è la forte presenza della piccola e media impresa manifatturiera: secondo i dati del censimento 1991, non smentiti dall'ultimo censimento intermedio, le imprese manifatturiere con meno di 500 addetti occupano nelle PLAC l'82,2% degli addetti (valore superiore a quello medio nazionale dell'80,2%, già considerato dall'OCSE altissimo e da primato).

La meccanica non elettrica rappresenta l'attività industriale prevalente, seguita dal tessile-abbigliamento. È da sottolineare inoltre il peso dei diversi sistemi produttivi locali delle PLAC nel commercio estero italiano che è sensibilmente cresciuto nell'ultimo decennio. Buona è stata la crescita dell'export di macchine e apparecchi nel triangolo Novara-Vercelli-VCO.

All'interno di questa più vasta area occorre inserire il VCO nel contesto regionale del Nord del Piemonte con cui condivide, come l'IRES ha da tempo dimostrato, molte caratteristiche: "A nord del Po vi è il 'Piemonte dell'industria', composto dall'insieme delle aree che si sono sviluppate e trasformate nel corso delle varie ondate di industrializzazione, dalla seconda metà dell'Ottocento agli anni Sessanta e Settanta del Novecento: le industrie tessili del Biellese, della Val Sesia e della Val Chisone, le aree metalmeccaniche del Canavese, del Cusio e del Novarese, oltre ovviamente al polo torinese"⁴.

Altro aspetto interessante da considerare, trattando del VCO, è relativo al posizionamento geopolitico e ai forti legami transfrontalieri che lo connettono al Ticino e, in misura minore, al Vallese. Da qualche tempo si sta costituendo una sorta di piccola euroregione transfrontaliera, denominata *Regio Insubrica*, in un'area in cui il fenomeno del frontalierato ha rappresentato, e rappresenta ancora, un elemento fondamentale nell'economia e nella struttura del territorio. Si tenga conto che le relazioni di frontalierato verso il Canton Ticino interessano 3.546 unità attive del VCO (alla fine degli anni Ottanta erano oltre 7.000), 11.797 unità provenienti dalla provincia di Como e ben 13.419 unità dalla provincia di Lecco.

A spingere verso l'affermazione di questa nuova identità sono soprattutto gli intellettuali svizzeri di lingua italiana maggiormente sensibili e sofferenti dell'isolamento nazionale nel contesto del processo di unificazione europea, nonché dell'isolamento della componente italiana svizzera nei confronti delle altre comunità, soprattutto di quella di lingua tedesca, sempre più egemone in ambito nazionale.

Esiste tuttavia un elemento reale e di interesse più generale, sottostante tale progetto, derivante dal processo di destrutturazione e riorganizzazione

⁴IRES, *Relazione sulla situazione economica 1995* cit., p. 112.

funzionale, sociale ed economica delle aree transfrontaliere, che l'unificazione europea ha messo in atto e a cui tendono, tra l'altro, a rispondere i progetti dell'UE, in primo luogo quelli Interreg.

È nata così la Regione Insubrica, un'istituzione di cooperazione transfrontaliera che comprende il Canton Ticino, le province lombarde di Como e Varese e la provincia piemontese del VCO.

Si tenga conto che non essendovi elementi forti a sostegno di questa euroregione – che come si è visto e come vedremo è piuttosto un sottoinsieme dell'area più generale delle PLAC –, la *Regio Insubrica* ha preso il proprio nome dagli Insubri, popolazione celtica che ha popolato la regione dei tre laghi prealpini nel IV-V sec. a.C. (vedi oltre, la scheda “La Regione Insubrica”).

È quindi all'interno di questo plurimo e complesso contesto territoriale che va collocata la provincia del VCO, senza riduzionismi semplificanti o idealità inconsistenti. Una provincia che attraversa una fase, per molti versi tipica delle province frontaliere alpine, di deindustrializzazione, riorganizzazione logistica e infrastrutturale, una fase di riconversione delle tradizionali attività.

Questa complessità e difficoltà del VCO emerge, almeno in parte, se confrontata con il resto delle province piemontesi: il VCO, che nel 2000 ha ottenuto un buon piazzamento nella classifica sulla qualità della vita pubblicata dal “Sole-24 ore”, era tra le migliori province l'anno precedente, la migliore in assoluto nel 1998 e in posizione medio-bassa nel 1997. Questo andamento, più che una lettura reale degli eventi, appare segno di una difficoltà di collocazione di una provincia segnata da fenomeni spesso contraddittori e difficilmente sintetizzabili (tab. 4).

Rispetto agli indicatori di settore, il VCO appare ancora debole per quanto concerne la ricchezza e il benessere; esprime delle difficoltà per quanto concerne il lavoro, l'imprenditorialità e gli affari; è in netto peggioramento (anche se entro una struttura generale ancora d'eccellenza) per quanto concerne la criminalità e la giustizia; appare inserito entro un quadro generale positivo per gli altri indicatori relativi ai servizi amministrativi e ambientali, alla demografia e salute, al tempo libero.

Nel complesso, una situazione in crescita, ma che tuttavia presenta elementi di difficoltà nell'orientare il suo sviluppo e nel superamento dei processi di trasformazione e di riarticolazione territoriale ed economica in atto.

Tab. 4 Classifica delle province in base agli indici di qualità della vita

PROVINCIA	1997	1998	1999	2000
VCO	41	16	12	20
Novara	46	50	20	15
Vercelli	24	26	7	50
Biella	51	68	22	14
Torino	57	76	40	36
Asti	72	29	66	76
Alessandria	61	53	44	64
Cuneo	7	33	11	32

Benessere					Affari e lavoro				
PROVINCIA	1997	1998	1999	2000	PROVINCIA	1997	1998	1999	2000
VCO	63	81	66	52	VCO	67	89	32	39
Novara	4	5	2	2	Novara	31	69	60	28
Vercelli	2	2	9	9	Vercelli	19	51	27	29
Biella	9	16	5	19	Biella	35	92	9	23
Torino	57	76	17	11	Torino	29	73	8	46
Asti	44	41	59	53	Asti	47	10	38	35
Alessandria	12	10	5	18	Alessandria	33	33	20	37
Cuneo	13	24	22	40	Cuneo	1	17	18	2

Servizi amministrativi e ambiente					Criminalità				
PROVINCIA	1997	1998	1999	2000	PROVINCIA	1997	1998	1999	2000
VCO	103	22	32	5	VCO	2	3	20	28
Novara	80	75	60	29	Novara	63	50	52	78
Vercelli	87	37	27	83	Vercelli	42	46	6	42
Biella	94	76	9	6	Biella	44	44	45	38
Torino	53	70	8	24	Torino	99	101	99	94
Asti	48	40	38	53	Asti	95	138	85	197
Alessandria	76	26	20	36	Alessandria	79	88	71	36
Cuneo	72	52	18	10	Cuneo	49	29	37	10

Demografia e salute					Tempo libero				
PROVINCIA	1997	1998	1999	2000	PROVINCIA	1997	1998	1999	2000
VCO	38	27	20	16	VCO	30	24	22	38
Novara	82	64	69	9	Novara	46	45	42	44
Vercelli	76	70	57	98	Vercelli	37	41	39	52
Biella	95	94	99	44	Biella	33	32	38	33
Torino	98	101	92	64	Torino	27	29	28	24
Asti	74	72	71	95	Asti	49	45	44	45
Alessandria	65	98	78	102	Alessandria	46	49	48	47
Cuneo	39	67	38	80	Cuneo	55	53	52	62

Fonte: "Il Sole-24 ore".

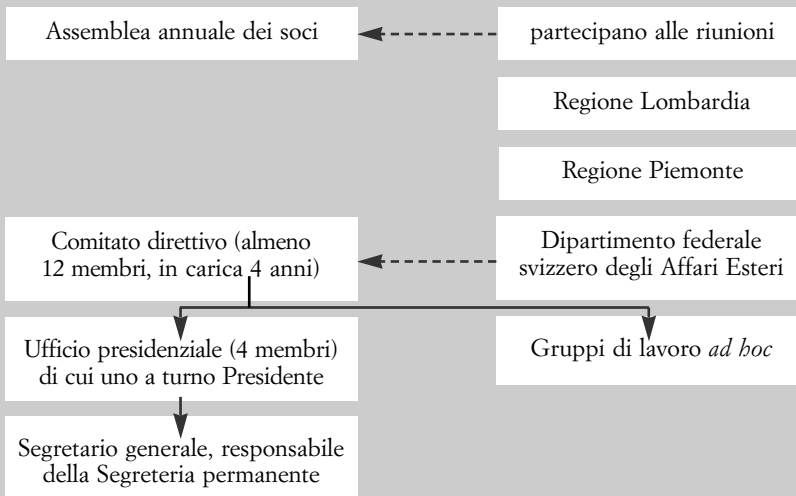
LA REGIONE INSUBRICA

Si tratta di un'associazione di diritto privato promossa dal Canton Ticino e dalle Province di Como, di Varese e del VCO, per promuovere la collaborazione transfrontaliera. Comprende nell'insieme 625 comuni con una popolazione complessiva di 1,8 milioni di abitanti che vivono su una superficie di 7.178 kmq.

La *promozione* avviene:

- mediante impulsi innovatori su temi di comune interesse;
- mediante la rimozione di ostacoli dovuti a mancanza di reciproca conoscenza, incomprensioni o formalità burocratiche;
- mediante la diffusione di uno spirito transfrontaliero, che induca associazioni e singole persone sui due versanti del confine a prendere essi stessi iniziative e cogliere opportunità.

L'associazione è stata costituita il 19 gennaio 1995 a Varese ed è composta da un Comitato direttivo eletto dall'Assemblea dei soci, da un Ufficio di presidenza e da un Segretario generale. La *Regio Insubrica* a contare dal 1° luglio 1999 fa parte dell'AGEG (Comunità di lavoro delle Regioni transfrontaliere) con sede a Gronau, in Germania (<http://www.regioinsubrica.org/italiano/territorio/territorio.html>).



2. Il territorio del VCO

Come si è già accennato, lo sviluppo economico e infrastrutturale del VCO è fortemente condizionato dalla morfologia del suo territorio e dalla tripolarità delle città capoluogo che strutturano tre aree disomogenee e con relazioni economiche sia interne che esterne diverse.

Il Verbano con un'economia prevalentemente turistica che gravita verso la Lombardia e la Svizzera, il Cusio economicamente autocentrato sui suoi distretti di piccola e media impresa e con scarsi rapporti con il resto dei sistemi locali e infine l'Ossola⁵, che costituisce l'ossatura su cui gravita gran parte della provincia e intrattiene la maggior parte dei rapporti con il contesto locale.

Verbania, Omegna e Domodossola fungono da poli provinciali di agglomerazione e costituiscono i centri della tripartizione territoriale del VCO. Inoltre la geomorfologia condiziona anche comuni di media ampiezza (fra 3.000 e 5.000 abitanti). Nell'Ossola, zona caratterizzata da una costellazione di comuni dal territorio molto esteso, montuoso e a scarsa densità abitativa, solo il 49,23% della popolazione vive in centri relativamente grandi: Domodossola e i comuni ai confini con il Cusio (tav. 1). Sono essi, insieme a Gravellona Toce, Stresa, Villadossola e ad altri centri compresi tra 5.000 e 30.000 abitanti a costituire i poli strutturali del VCO, che presentano da tempo, soprattutto lungo le fasce lacuali, caratteristiche di periurbanizzazione tendenti a strutturare un *continum* urbano a bassa quota (tab. 5).

Tab. 5 Comuni con una popolazione superiore a 5000 abitanti

COMUNE	POPOLAZIONE 1998
Cannobio	5.107
Domodossola	18.677
Gravellona Toce	7.801
Omegna	15.416
Verbania	30.307
Villadossola	7.108

Fonte: ISTAT.

⁵ La zona dell'Ossola è la più condizionata dalle caratteristiche geomorfologiche del territorio. Infatti, pur occupando la maggior parte del territorio, raccoglie solo il 41,6% della popolazione della provincia, contro il 58,4% del Verbano e del Cusio.

Queste aree alpine e prealpine di bassa quota, su una fascia altimetrica inferiore ai 300 m, ossia nella bassa Val Toce e in prossimità dei laghi, concentrano il 70% della popolazione, occupando circa il 35% del territorio e definendo i bacini su cui si polarizzano i servizi commerciali, quelli alla residenza e alla produzione.

Le aree di alta quota, oltre i 1.000-1.200 m, presentano una situazione diversa e complementare con tassi di densità abitativa tra i più bassi d'Europa, paragonabili solo a certe zone dell'estremo Nord. Queste ultime sono aree a forte componente ambientale e paesaggistica in cui si trovano ampi parchi naturali, statali e regionali.

3. Il VCO e le altre province piemontesi: la situazione demografica

Nel 1998 la provincia del VCO, insieme a quella di Vercelli (- 2,4%), Alessandria (- 3,0%) e Biella (- 2,1%), ha subito un generale calo di popolazione dovuto a un insufficiente apporto della dinamica migratoria, che non ha compensato lo scarso apporto di quella naturale, trend che dura da lungo tempo e che negli ultimi 4-5 anni si presenta in attenuazione. Nel 1998 la dinamica demografica del VCO ha prodotto un tasso d'incremento negativo pari al - 1,2‰, superiore al valore regionale (- 0,8‰).

Le province di Novara, Cuneo e Asti hanno invece registrato un incremento di popolazione⁶: che per la prima è dovuta alla periurbanizzazione di Milano, che si è estesa oltre il suo confine naturale del Ticino invadendo le parti limitrofe del territorio piemontese, e per le seconde all'inserimento in un processo dinamico positivo delle aree del Sud del Piemonte segnato anche dalla forte interrelazione con il sistema metropolitano torinese.

Per quanto riguarda il tasso di incremento naturale, nel 1998 nel VCO si è avuto un saldo negativo in termini assoluti di 543 unità. La differenza fra il tasso di natalità - pari all'8,2‰ e vicino ai valori di Cuneo, Novara e Torino - e il tasso di mortalità - pari all'11,6‰, uno dei più bassi insieme a Torino e Novara - determina un tasso di incremento naturale pari al - 3,4‰, valore molto vicino al tasso medio regionale (- 3,5‰).

Nel 1998 la componente migratoria del VCO ha avuto un saldo positivo di 355 unità, determinando un tasso di incremento del 2,2‰, anch'esso poco al di sotto dell'andamento regionale del 2,7‰ (tabb. 6-7).

⁶ IRES, *Piemonte Economico Sociale 1998*, Torino, IRES Piemonte, 1999, pp. 81-82.

Tab. 6 Movimenti anagrafici e popolazione nelle province nel 1998

PROVINCE	NATI	MORTI	ISCRITTI	DI CUI DALL'ESTERO	CANCELLATI	DI CUI PER L'ESTERO	POPOLAZIONE AL 31/12/98
Torino	18.320	22.641	68.057	5.658	67.125	1.889	2.216.582
Vercelli	1.369	2.466	5.605	464	4.938	106	180.794
Novara	2.807	3.856	11.573	864	9.469	242	342.460
Cuneo	4.916	7.070	17.569	2.062	14.319	332	555.444
Asti	1.663	2.914	7.253	801	5.823	119	210.238
Alessandria	2.832	6.507	13.675	1.076	11.311	227	431.988
Biella	1.425	2.461	6.931	526	6.297	167	189.529
VCO	1.326	1.869	4.908	387	4.553	166	161.016
<i>Piemonte</i>	<i>34.658</i>	<i>49.784</i>	<i>135.571</i>	<i>11.838</i>	<i>123.835</i>	<i>3.248</i>	<i>4.288.051</i>

Fonte: elaborazione IRES su dati ISTAT.

Tab. 7 Tassi e incrementi demografici nelle province (‰)

	TASSO DI NATALITÀ	TASSO DI MORTALITÀ	INCREMENTO NATURALE	TASSO DI IMMIGRAZIONE	TASSO DI EMIGRAZIONE	INCREMENTO MIGRATORIO	INCREMENTO COMPLESSIVO
<i>Torino</i>							
1991-1996	7,8	9,8	- 2,0	30,3	29,8	0,5	- 1,5
1997	8,2	10,0	- 1,8	30,8	30,1	0,8	- 1,0
1998	8,3	10,2	- 1,9	30,7	30,3	0,4	- 1,5
<i>Vercelli</i>							
1991-1996	7,1	13,9	- 6,9	29,3	24,8	4,6	- 2,3
1997	7,4	13,7	- 6,3	30,0	27,3	2,7	- 3,5
1998	7,6	13,6	- 6,1	31,0	27,3	3,7	- 2,4
<i>Novara</i>							
1991-1996	7,9	11,6	- 3,7	30,7	23,8	6,9	3,2
1997	8,4	11,6	- 3,2	32,5	26,8	5,7	2,5
1998	8,2	11,3	- 3,1	33,8	27,7	6,2	3,1
<i>Cuneo</i>							
1991-1996	8,5	12,3	- 3,8	28,6	22,8	5,8	2,0
1997	8,9	12,2	- 3,3	30,5	24,8	5,7	2,4
1998	8,9	12,7	- 3,9	31,7	25,8	5,9	2,0
<i>Asti</i>							
1991-1996	7,1	14,2	- 7,1	33,7	24,6	9,0	2,0
1997	7,5	14,2	- 6,7	33,2	26,9	6,3	- 0,4
1998	7,9	13,9	- 6,0	34,5	27,7	6,8	0,9
<i>Alessandria</i>							
1991-1996	6,3	15,0	- 8,6	29,9	23,1	6,8	- 1,9
1997	6,9	15,3	- 8,4	30,1	24,5	5,6	- 2,8
1998	6,5	15,0	- 8,5	31,6	26,1	5,5	- 3,0

<i>Biella</i>							
1991-1996	7,4	13,1	- 5,7	35,0	30,3	4,7	- 1,1
1997	7,4	13,4	- 6,0	36,3	33,0	3,3	- 2,8
1998	7,5	13,0	- 5,5	36,5	33,2	3,3	- 2,1
<i>VCO</i>							
1991-1996	7,7	11,7	- 4,0	28,8	25,9	3,0	- 1,0
1997	8,0	11,4	- 3,4	28,3	25,7	2,7	- 0,8
1998	8,2	11,6	- 3,4	30,5	28,3	2,2	- 1,2

Fonte: elaborazione IRES su dati ISTAT.

In generale il comportamento demografico del VCO (fig. 1) non si differenzia da quello regionale (fig. 2), che tuttavia registra valori maggiormente positivi, evidenziando un tendenziale stato di sofferenza demografica della provincia, come confermato dai dati proiettivi.

Fig. 1 Dinamica della popolazione nel VCO

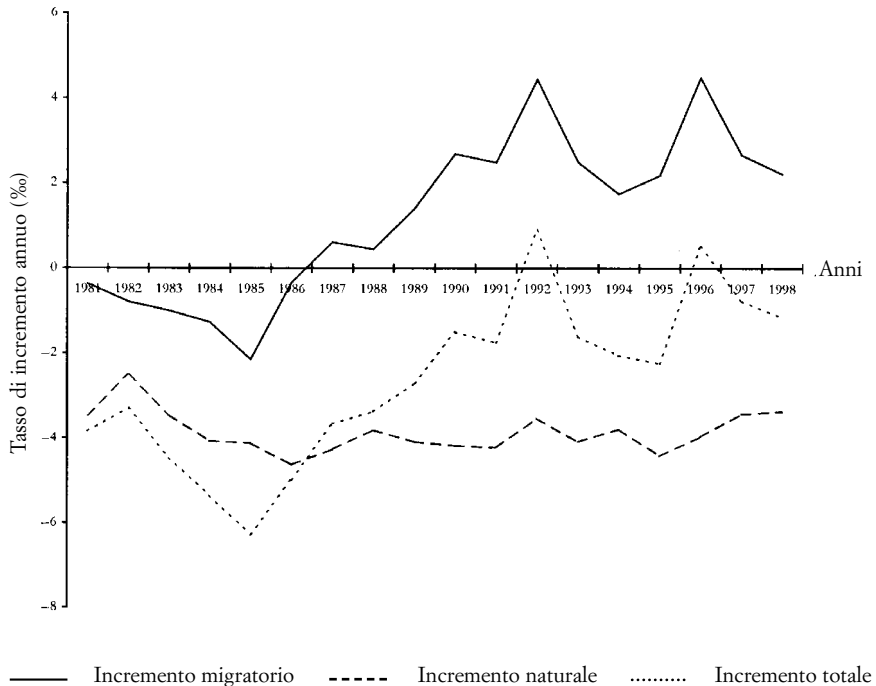
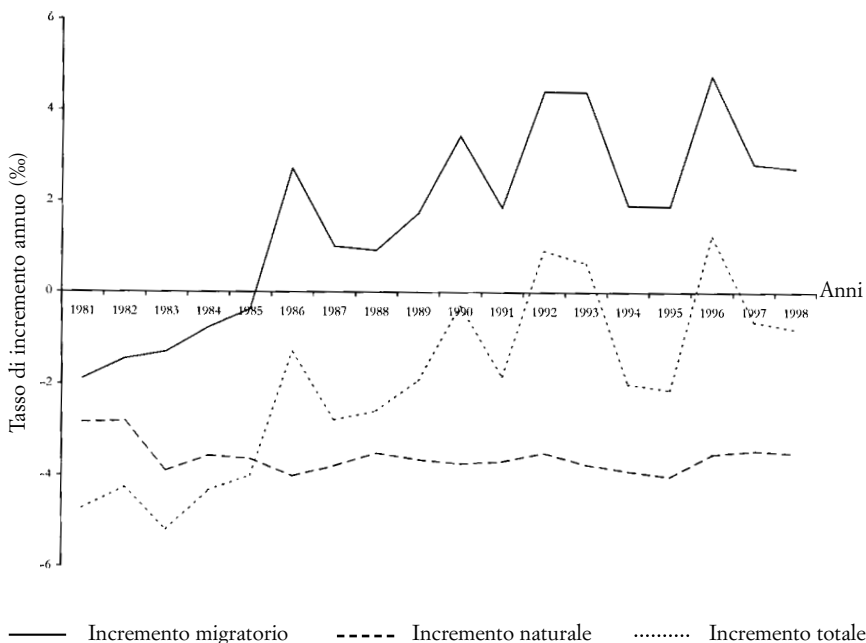


Fig. 2 Dinamica della popolazione in Piemonte

Per quanto concerne le proiezioni regionali, si tenga conto che negli anni Novanta il tasso di natalità in Piemonte si è mantenuto a un livello costante, passando dal 7,79‰ al 7,81‰: nella nostra regione si registra tuttavia una diminuzione rilevante, secondo le proiezioni al 2015, con un calo al 6,76‰, accentuato in particolare in provincia di Biella, ma anche nel VCO e ad Alessandria (tab. 8).

Se si analizzano le proiezioni per età, si conferma quanto sopra accennato, ossia che continua il processo di invecchiamento e di contrazione della popolazione, aumenta l'età media della popolazione, diminuisce il numero delle donne in età riproduttiva (20-39 anni), si contrae la quota dei minorenni da 0 a 18 anni e infine si riduce la quota di popolazione in età attiva (18-64 anni)⁷.

⁷ *Ibidem*.

Tab. 8 Indicatori demografici

PROVINCE	TASSO DI NATALITÀ			TASSO DI DIPENDENZA STRUTTURALE*			TASSO DI RICAMBIO DELLA FORZA LAVORO**		
	1990	1996	2015	1990	1996	2015	1990	1996	2015
Torino	8,04	7,99	7,47	46,46	46,79	57,59	86,98	126,47	154,77
Vercelli	7,41	7,23	6,37	54,56	55,41	60,78	116,42	141,76	157,52
Biella	7,40	7,24	1,21	53,79	54,76	57,62	111,41	136,46	157,81
Novara	7,76	8,06	7,56	53,03	51,50	57,15	95,61	119,54	145,10
VCO	7,58	7,69	3,95	51,04	50,04	55,50	87,71	123,57	155,02
Cuneo	8,51	8,69	7,76	56,23	56,67	62,34	101,31	121,12	138,63
Asti	7,34	7,35	7,43	58,60	58,51	63,85	117,04	140,83	160,38
Alessandria	6,28	6,34	4,4	57,26	57,28	59,78	125,73	156,31	169,69
<i>Totale</i>	<i>7,79</i>	<i>7,81</i>	<i>6,76</i>	<i>50,58</i>	<i>50,77</i>	<i>58,79</i>	<i>96,34</i>	<i>129,44</i>	<i>153,42</i>

* (Pop. ≥ 65 anni + pop. 0-17 anni) / (pop. 18-64 anni) × 100.

** (Pop. 60-64 anni) / (pop. 15-19 anni) × 100.

Fonte: IRES Piemonte.

Si tenga inoltre conto che il tasso di ricambio della forza lavoro, che negli anni Novanta registrava una situazione di equilibrio a inizio periodo poi deterioratasi sensibilmente nella seconda parte del decennio, continuerà a presentare valori critici e in peggioramento, soprattutto nelle province di Torino, di Alessandria, di Asti e del VCO.

4. Il VCO e le altre province piemontesi: la situazione economica

Da un ristretto numero di indicatori economici confrontabili fra loro – come la dinamica occupazionale, le previsioni degli imprenditori, l'andamento delle esportazioni, gli impieghi bancari – la congiuntura ha registrato andamenti piuttosto differenti nelle diverse province del Piemonte, con risultati soddisfacenti e comunque migliori della media regionale per le province di Cuneo, Novara, VCO e Asti, meno soddisfacenti per le province di Torino, Vercelli e Biella. La provincia di Alessandria presenta un quadro generalmente positivo, tranne che per l'andamento occupazionale.

Nella provincia del VCO si assiste a un debole incremento occupazionale con un aumento del tasso di disoccupazione da 5,8% a 7%. Gli esempi della

floricoltura del Vergante e del Tecnoparco del Lago Maggiore non bastano a frenare il continuo e inarrestabile declino dell'agricoltura, che ha portato all'abbandono di molte aree, all'esodo massiccio della popolazione dalle aree periferiche e all'attuale struttura a forte concentrazione e alta periurbanizzazione intorno ai grandi laghi.

L'occupazione è in calo nella trasformazione industriale, continuando il trend negativo che negli anni passati ha interessato comparti come la siderurgia e le fibre tessili, e che oggi penalizza anche il tessuto della piccola impresa distrettuale in continuo adeguamento alle esigenze di ristrutturazione e di riconversione. Si intrecciano in questo caso sia la dinamica più generale del settore industriale, tesa a raggiungere nuovi margini di produttività, sia quella più propriamente locale, in continua ridefinizione sotto il profilo tecnologico, dei prodotti, del rapporto col mercato.

Anche le costruzioni subiscono un calo, ma rappresentano tuttavia un settore importante dell'economia locale.

Aumenta invece il terziario e, in particolare, il commercio, che attutisce in gran parte le conseguenze del declino industriale e agricolo. Tuttavia, come si vedrà meglio in seguito, lo sviluppo del terziario continua a seguire percorsi di sviluppo tradizionali, con scarsi progressi nel campo dei servizi innovativi.

A questi elementi talvolta critici si affiancano fattori positivi.

- Le previsioni degli imprenditori si mantengono su livelli piuttosto elevati nel corso dell'anno, se raffrontati alla media della regione.
- Gli impieghi bancari denotano nella provincia una dinamica piuttosto sostenuta e crescente, contrariamente alla situazione generale del Piemonte⁸.
- Nell'export 1997-1998 si registra un incremento delle province di Novara-VCO verso la Polonia, la Svizzera e l'Europa centro-orientale, situazione inversa rispetto a quella piemontese. Anche nella dinamica delle esportazioni, per Novara-VCO si registra un buon andamento nei minerali e metalli ferrosi e non, nei prodotti alimentari e nel tessile-abbigliamento, mentre nel resto del Piemonte questi prodotti non hanno un andamento altrettanto brillante.

Per quanto concerne le altre province la situazione congiunturale è quella illustrata nelle tabelle 9-12.

⁸ *Ibidem*, pp. 117-122.

Tab. 9 Tasso di disoccupazione per provincia

	VARIAZIONE % 1997-1998	1997	1998
Torino	- 1,9	11,5	11,2
Vercelli	- 3,9	7,3	5,2
Novara	2,9	4,9	5,4
Cuneo	2,3	4,4	5,9
Asti	2,4	5,6	5,5
Alessandria	- 6,3	6,5	8,0
Biella	3,7	3,6	4,5
<i>Verbania</i>	1,5	5,8	7,0
<i>Piemonte</i>	- 0,9	8,6	8,8
<i>Italia</i>	0,6	12,3	12,3

Fonte: ISTAT.

Tab. 10 Andamento della produzione nel 1998 (saldo percentuale ottimisti-pessimisti)

TRIMESTRE	1°	2°	3°	4°
Alessandria	4,7	16,5	10,3	12,5
Asti	3,9	26,7	8,2	- 4,2
Biella	4,8	9,3	- 35,7	- 30,3
Cuneo	11,9	13,4	15,9	10,1
Ivrea	2,9	27,7	16,7	13,3
Novara	17,3	6,2	6,5	6,8
Torino	7,8	18,6	8,2	- 0,8
<i>Verbania</i>	16,3	39,0	11,9	<i>n.d.</i>
Vercelli-Borgosesia	19,5	8,5	- 10,2	11,4
<i>Piemonte</i>	8,7	16,6	4,9	2,0

Fonte: *Indagine congiunturale sull'industria*, Federpiemonte.

Tab. 11 Variazione percentuale delle esportazioni per area geografica (1997-1998)

AREA	ITALIA	PIEMONTE	TORINO	VERCELLI- BIELLA	NOVARA- VCO	CUNEO	ASTI	ALESSANDRIA
Unione Europea	6,9	3,7	1,8	1,2	3,3	9,3	14,0	6,1
Svizzera	5,7	- 0,5	7,7	- 9,5	8,3	- 31,5	17,5	- 5,2
Stati Uniti	12,0	4,2	6,1	14,0	- 10,3	15,5	13,1	- 8,0
Giappone	- 12,5	- 15,3	- 14,0	- 21,7	- 20,7	20,6	58,5	- 30,2
Altri paesi industriali	6,8	0,4	2,8	- 2,1	- 10,8	14,8	18,1	- 10,6
Russia	- 20,0	- 10,3	9,3	4,2	- 9,5	- 36,5	- 10,6	- 21,6
Polonia	5,8	- 9,9	- 13,9	- 3,2	27,0	- 20,7	14,5	37,8
Europa centro-orientale	0,7	- 3,4	- 2,9	- 7,4	7,2	- 19,9	5,9	8,7
Medio Oriente ed Europa	1,0	5,0	5,1	2,9	- 4,6	- 2,0	25,4	22,9
Africa	20,0	5,3	5,8	19,0	- 1,5	5,4	- 6,7	- 2,8
Brasile	- 4,4	- 6,5	- 3,1	- 9,0	- 55,0	6,1	- 30,9	- 36,5
America Latina	5,5	- 9,0	- 9,7	- 1,9	- 15,4	1,1	- 7,4	- 7,3
Asia	- 30,4	- 27,6	- 24,4	- 24,9	- 40,3	- 23,0	- 50,6	- 30,0
<i>Totale</i>	<i>3,5</i>	<i>0,2</i>	<i>- 0,6</i>	<i>- 2,8</i>	<i>- 1,6</i>	<i>4,2</i>	<i>10,6</i>	<i>1,7</i>

Fonte: elaborazione IRES su dati ISTAT.

Tab. 12 Dinamica delle esportazioni 1997-1998 (variazione percentuale su importi in valore)

AREA	ITALIA	PIEMONTE	TORINO	VERCELLI- BIELLA	NOVARA- VCO	CUNEO	ASTI	ALESSANDRIA
Agricoltura, silvicoltura e pesca	- 0,8	4,7	16,3	29,4	- 9,3	2,0	- 0,9	- 23,3
Prodotti energetici	- 16,7	- 13,9	3,3	207,0	- 27,2	819,3	57,1	11,4
Minerali e metalli ferrosi e non	2,0	3,6	10,6	- 21,0	6,4	13,5	- 2,4	- 10,1
Minerali e prodotti a base di minerali non metalliferi	2,7	6,5	12,0	- 12,6	- 0,7	9,3	- 7,5	0,8

Prodotti chimici e farmaceutici	4,1	3,5	6,7	- 3,1	- 3,1	0,5	11,3	12,0
Prodotti in metallo	3,1	- 1,4	- 2,7	- 4,5	- 0,3	1,7	12,2	- 1,7
Mezzi di trasporto	16,2	0,1	- 0,3	- 26,6	- 10,3	6,1	26,3	16,7
Prodotti alimentari, bevande e tabacco	6,2	- 1,9	2,8	- 7,2	7,7	- 2,9	7,7	- 16,8
Prodotti tessili e dell'abbigliamento, pelli, cuoio e calzature	- 0,3	1,7	- 6,1	1,1	2,8	11,4	- 1,7	16,7
Carta, prodotti cartotecnici, di stampa e editoria	5,1	2,2	0,1	- 23,2	- 1,9	15,9	57,2	- 12,7
Legno, gomma e altri prodotti industriali	2,0	1,5	0,4	- 17,1	- 18,7	8,5	0,7	6,1
<i>Totale</i>	<i>3,6</i>	<i>0,2</i>	<i>- 0,6</i>	<i>- 2,9</i>	<i>- 1,6</i>	<i>4,2</i>	<i>10,6</i>	<i>1,7</i>

Fonte: elaborazione IRES su dati ISTAT.

In provincia di Torino è calato il numero di occupati, ma sono diminuite le persone in cerca di occupazione: il tasso di disoccupazione si è contratto, dall'11,5% del 1997 all'11,2% del 1998, pur rimanendo uno dei tassi più elevati dell'Italia settentrionale.

È apparsa stazionaria la situazione dell'occupazione nell'industria, sia nel comparto manifatturiero che nelle costruzioni; si è registrato un calo nelle altre attività, in particolare nel commercio.

L'export è risultato in calo, in particolare verso i paesi dell'Unione Europea, i paesi asiatici, Polonia e Brasile, mentre è in crescita l'export verso gli Stati Uniti.

Gli impieghi bancari denotano una dinamica cedente e una contrazione nell'ultima parte dell'anno.

Nella provincia di Vercelli si è assistito a una rilevante diminuzione dell'occupazione (- 3,9%), ma, come già osservato nel caso di Torino, anche le persone in cerca di occupazione sono diminuite nella media del 1998, così da provocare una sensibile riduzione del tasso di disoccupazione, che passa dal 7,3% al 5,2%.

Nel Vercellese si verifica una sensibile diminuzione occupazionale in agricoltura. In contrazione anche l'industria manifatturiera, ma non le costruzioni. Aumentano invece gli occupati nelle altre attività, mentre rimane stazionario il commercio.

La crescita che ha caratterizzato gli impieghi bancari nella regione appare piuttosto debole nella provincia.

L'economia del Biellese ha fatto registrare un aumento occupazionale sostenuto (+ 3,7%): tuttavia il tasso di disoccupazione è aumentato di quasi un punto percentuale (da 3,6% a 4,5%).

Aumentano soprattutto gli occupati dipendenti nella trasformazione industriale. È diminuita la cassa integrazione straordinaria ed è invece aumentata quella ordinaria, a testimoniare la crescente difficoltà in cui si è venuta a trovare l'economia biellese nel corso dell'anno.

Le previsioni degli imprenditori hanno inoltre denotato un sensibile peggioramento della congiuntura nella seconda metà dell'anno trascorso.

Anche l'andamento degli impieghi bancari sembra riflettere il peggioramento della congiuntura in corso d'anno.

La provincia di Cuneo segna invece un incremento occupazionale (+ 2,3%), associato a un rilevante aumento delle persone in cerca di occupazione: il tasso di disoccupazione aumenta di oltre un punto (da 4,4% a 5,9%).

Cala l'occupazione agricola e aumenta quella dell'industria, in modo particolare nelle costruzioni. Aumenta, meno nelle altre attività, ma con un incremento piuttosto rilevante, il commercio.

Lo sviluppo occupazionale avviene in particolare a vantaggio del lavoro dipendente.

Le previsioni degli imprenditori, se raffrontate con quelle medie regionali, confermano un miglior andamento della congiuntura nella provincia.

Le esportazioni denotano una discreta dinamica (+ 4,2%), con significativi aumenti nei principali settori di specializzazione della provincia: nel cartario, nel tessile, nella gomma, ma anche nei mezzi di trasporto. Debole invece la dinamica della meccanica e in flessione l'alimentare. È rilevante l'aumento dell'export con l'Unione Europea (+ 9,3%), in particolare con la Francia, il primo mercato della provincia, la Spagna (+ 25,7%) e il Portogallo, ma anche con la Germania (al di sopra della media regionale). In ambito extraeuropeo si verifica un incremento del 15,5% con gli Stati Uniti.

Anche nella provincia di Asti si assiste a un incremento occupazionale in particolare nel terziario, con il tasso di disoccupazione che si riduce, seppur in misura limitata (da 5,6% a 5,5%).

L'andamento delle previsioni degli imprenditori ha un'evoluzione dapprima favorevole, ma poi crescentemente negativa, simile a quella rilevata nella provincia di Torino.

Piuttosto soddisfacente l'andamento dell'export (+ 10,6%), soprattutto nei mezzi di trasporto (+ 26,3%) e nella meccanica (+ 12,2); in lieve flessione il tessile (- 1,7%).

Decisamente dinamiche le esportazioni verso l'Unione Europea (+ 14%) e il Nord America, mentre va rilevato un aumento del 58,5% delle esportazioni verso il Giappone.

Gli impieghi bancari riflettono una dinamica in linea con l'andamento regionale nei primi trimestri, ma con un'accelerazione nella parte finale dell'anno.

La provincia di Alessandria realizza il peggior risultato occupazionale nella regione: - 6,3%. Nel contempo, in modo non dissimile da quanto avviene per Torino e Vercelli, aumentano considerevolmente le persone in cerca di occupazione, così che il tasso di disoccupazione passa dal 6,5 all'8%.

L'occupazione cala in tutti i macrosettori, tranne che nel commercio: è tuttavia in sensibile contrazione nella provincia la cassa integrazione, sia ordinaria che straordinaria; inoltre aumentano, più che nella media regionale, gli avviamenti nell'industria.

Le previsioni degli imprenditori evidenziano peraltro una situazione di maggior ottimismo rispetto alla media del Piemonte.

Le esportazioni subiscono un lieve incremento, soprattutto rispetto all'Unione Europea; in flessione invece le esportazioni della provincia verso gli Stati Uniti (- 8%) e la Svizzera (- 5,2%).

Gli impieghi bancari denotano nel corso dell'anno un andamento crescente, in contrasto con l'andamento regionale.

In provincia di Novara l'occupazione è aumentata del 2,9%, ma sono diminuite anche le persone in cerca di occupazione; il tasso di disoccupazione è passato dal 4,9% al 5,4%.

Aumentano anche gli avviamenti senza cancellazione, quelli cioè che avvengono per la mobilità interaziendale.

Gli occupati crescono nel terziario, soprattutto nel commercio, mentre si ha una contrazione in agricoltura e nell'industria manifatturiera; in aumento invece l'occupazione nel settore delle costruzioni.

Le previsioni degli imprenditori confermano un quadro della congiuntura provinciale non perfettamente allineato a quella regionale, con un peggioramento nel primo trimestre e poi una successiva stabilizzazione.

Anche gli impieghi bancari denotano un buon andamento nel corso dell'anno, che non evidenzia cedimenti significativi.

5. Il VCO e le altre province piemontesi: il mercato del lavoro e i settori economici

Nel VCO il tasso di attività, nel 1998, è superiore alla media regionale (+2,1%) mentre il tasso di disoccupazione è del 7,0 al di sotto del livello regionale, passato dall'8,3% del 1993 all'8,8% del 1998 (tab. 13)⁹.

Per quanto concerne la dinamica delle *performance* occupazionali dal 1994 al 1998 si osserva che le province di Novara (incluso il VCO) e Asti fanno registrare, rispettivamente, ottimi risultati con un +7,3% e +7,5%, soprattutto nel terziario, che aumenta per Novara-VCO (vecchi confini provinciali) del 13,7%, con una dinamica superiore al dato di crescita regionale, cui seguono le costruzioni (che aumentano dell'11,8%), mentre è in calo l'agricoltura.

Gli andamenti occupazionali delle altre province, nello stesso periodo, evidenziano un buon risultato a Vercelli, mentre i risultati peggiori si registrano ad Alessandria e Cuneo, nonostante la forte crescita delle costruzioni.

Il settore terziario aumenta ad Alessandria (+4,7%) e Torino (+4,0%) e risulta in controtendenza a Cuneo e Vercelli.

L'occupazione industriale risulta particolarmente dinamica a Vercelli e Asti, mentre è diminuita considerevolmente ad Alessandria e Torino.

L'agricoltura manifesta un calo netto in tutte le province, addirittura dimezzandosi in quella di Cuneo (tab. 14).

⁹ Sul tasso di disoccupazione si registrano forti disparità territoriali: un livello e un incremento considerevoli a Torino, un incremento ad Alessandria, Cuneo e Asti e al contrario una diminuzione a Vercelli e Novara (considerate secondo la vecchia definizione).

Tab. 13 Dinamica della forza lavoro per provincia 1994-1998

PROVINCE	OCCUPATI*		DISOCCUPATI*		FORZA LAVORO*		POPOLAZIONE*		TASSO DI VARIAZIONE% OCCUPATI		TASSO DI ATTIVITÀ		TASSO DI DISOCCUPAZIONE			
	1994	1998**	1994	1998**	1994	1998**	1994	1998**	1998**/1994	1994	1998**	1994	1998**			
Piemonte	1.688	1.677	152	161	161	1.840	1.838	3.297	3.279	-0,7	55,8	56,1	8,3	8,8		
Torino	866	856	104	108	108	970	964	964	1.763	1.755	-1,2	55,0	54,9	10,7	11,2	
Vercelli	152	157	73	9	8	161	165	77	284	279	3,3	56,7	59,1	5,6	4,8	
Novara	193	207	141	15	13	208	220	149	276	375	253	7,3	75,4	58,7	7,2	5,9
Cuneo	240	222	222	8	14	248	236	236	404	408	408	-7,5	61,4	57,8	3,2	5,9
Asti	80	86	86	4	5	84	91	91	153	154	154	7,5	54,9	59,1	4,8	5,5
Alessandria	157	149	149	11	13	168	162	162	414	307	307	-5,1	40,6	52,8	6,5	8,0
Bellia		84			4			88			145		60,7	4,5		
Verbania		66			5			71		122			58,2	7,0		

* In migliaia; ** vecchi confini.

Fonte: elaborazione IRES su dati ISTAT.

Tab. 14 Occupati e dinamica settoriale per provincia*

	AGRICOLTURA		INDUSTRIA IN SENSO STRETTO		COSTRUZIONI		ALTRE ATTIVITÀ		TOTALE										
	1994	1998**	1994	1998**	1994	1998**	1994	1998**	1994	1998**									
	VAR. %	VAR. %	VAR. %	VAR. %	VAR. %	VAR. %	VAR. %	VAR. %	VAR. %	VAR. %									
Piemonte	104	77	-26,0	569	564	-0,9	119	112	112	-5,9	896	924	924	3,1	1688	1677	1677	-0,7	
Torino	21	20	-4,8	319	303	-5,0	54	43	43	-20,4	471	490	490	4,0	865	856	856	-1,0	
Vercelli	11	7	-36,4	50	63	26,0	16	12	6	-25,0	75	74	38	-1,3	152	156	73	2,6	
Novara	7	5	-28,6	67	67	49	0,0	17	19	11	11,8	102	116	78	13,7	193	207	141	7,3
Cuneo	40	22	-45,0	65	69	69	6,2	7	19	19	171,4	117	112	112	-4,3	229	222	222	-3,1
Asti	10	11	10,0	20	23	23	15,0	5	8	8	60,0	45	44	44	-2,2	80	86	86	7,5
Alessandria	15	12	-20,0	47	38	38	-19,1	10	11	11	10,0	85	89	89	4,7	157	150	150	-4,5
Biella		1			40				6				36						83
VCO		2			18				8				38						66

* In migliaia; ** vecchi confini.

Fonte: elaborazione IRES su dati ISTAT.

Il peso percentuale dei settori per provincia registra come il terziario abbia, per il VCO, un'enorme rilevanza per l'economia stessa della provincia (+ 57%), con tassi occupazionali di due punti superiori alla percentuale regionale (+ 55%).

È da sottolineare anche il dato delle costruzioni, del + 12% contro un dato regionale del 6,7%, che se per un verso costituisce una risposta della struttura occupazionale settoriale provinciale ai fenomeni di declino industriale, per l'altro evidenzia la fragilità dell'economia provinciale, che fonda buona parte del suo sviluppo su un settore scarsamente tecnologico e, nel caso delle seconde case, detrattore di risorse ambientali.

L'industria in senso stretto, con il suo 27,3%, conferma quanto già affermato evidenziando una struttura strutturalmente fragile, ad alta competitività di mercato, la cui organizzazione, basata sulla presenza di molte unità locali intorno a un numero ristretto di imprese leader, permette alta flessibilità, alta qualità e costi relativamente contenuti (tabb. 15-16).

Secondo i dati Unioncamere, nel VCO le imprese attive, iscritte al Registro delle imprese della Camera di commercio, sono, al 30 settembre 1998, 12.323. Caratteristica dominante dell'imprenditorialità locale è, come già affermato, la piccola dimensione: il 45% delle imprese è artigiana e oltre il 90% delle aziende è costituita in forma di ditta individuale o società di persone.

Tab. 15 Peso percentuale dei settori per provincia

	AGRICOLTURA	INDUSTRIA IN SENSO STRETTO	COSTRUZIONI	ALTRE ATTIVITÀ	TOTALE
Torino	2,3	35,4	5,0	57,2	100,0
Vercelli	8,2	31,5	8,2	52,1	100,0
Novara	2,1	34,8	7,8	55,3	100,0
Cuneo	9,9	31,1	8,6	50,5	100,0
Asti	12,8	26,7	9,3	51,2	100,0
Alessandria	8,0	25,3	7,3	59,3	100,0
Biella	1,2	48,2	7,2	43,4	100,0
VCO	3,0	27,3	12,1	57,6	100,0
Piemonte	4,6	33,6	6,7	55,1	100,0

Fonte: elaborazione IRES su dati ISTAT.

Tab. 16 Peso percentuale delle province per settore

	AGRICOLTURA	INDUSTRIA IN SENSO STRETTO	COSTRUZIONI	ALTRE ATTIVITÀ	TOTALE
Torino	26,0	53,7	38,4	53,0	51,0
Vercelli	7,8	4,1	5,4	4,1	4,4
Novara	3,9	8,7	9,8	8,4	8,4
Cuneo	28,6	12,2	17,0	12,1	13,2
Asti	14,3	4,1	7,1	4,8	5,1
Alessandria	15,6	6,7	9,8	9,6	8,9
Biella	1,3	7,1	5,4	3,9	4,9
VCO	2,6	3,2	7,1	4,1	3,9
<i>Piemonte</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>

Fonte: elaborazione IRES su dati ISTAT.

Complessivamente le aziende del VCO impiegano circa 37.000 addetti, dei quali oltre un terzo (precisamente il 33%) nel settore manifatturiero, il 20% nel commercio e l'11% nelle costruzioni. Una struttura dell'economia locale quindi più debole di quella delle due province limitrofe, Varese e Novara, ma che si inserisce pienamente nella macroarea produttivo-turistica delle province delle Alpi centrali, anche se con un minor peso e una minore forza produttiva: nel VCO le imprese sono la metà di quelle del Novarese (25.500) e un quinto di quelle del Varesotto (56.600); la loro dimensione media è leggermente più piccola, presentando 3 addetti per unità contro i 4 delle altre due province.

In tutti e tre i casi c'è comunque un'impresa ogni 13 abitanti e la percentuale di unità artigiane sul totale è sensibilmente più elevata rispetto alla media del Piemonte, che si attesta intorno al 31% del totale.

Infine, per quanto riguarda la ricchezza prodotta, si può affermare che il PIL del VCO, già più basso della media regionale¹⁰, manifesta una *performance* negativa rispetto all'area novarese sensibilmente più prospera (superiore del 14,5% alla media nazionale), seguendo un andamento più generale del Piemonte che, negli ultimi anni, continua a perdere terreno nei confronti delle altre regioni italiane.

¹⁰ IRES, *Piemonte Economico Sociale 1998* cit., p. 122. Nell'estate del 1998 l'Istituto G. Tagliacarne ha pubblicato le nuove stime del PIL per abitante nelle province italiane, aggiornando con notevoli modificazioni un'elaborazione precedentemente disponibile solo fino all'anno 1992. Le nuove stime contengono notevoli elementi di correzione rispetto al dato precedente, sul quale si erano costruiti ragionamenti e valutazioni nel periodo trascorso.

6. Il VCO e le altre province piemontesi: il turismo

Per il VCO il turismo è, insieme all'industria, un settore di punta dell'economia provinciale, se considerato nel suo insieme (commercio, buona parte dei trasporti, servizi amministrativi e complementari annessi).

Se si considera l'andamento delle presenze turistiche in regione, esse hanno registrato, nel corso degli anni Novanta, una dinamica variabile, pur con un saldo generale leggermente positivo (+ 1,5%). Fino al 1995 si è infatti assistito a una flessione di dimensioni ragguardevoli, significativa perché avvenuta in presenza di un mercato mondiale in continua espansione, anzi, in forte espansione, anche su scala nazionale. Il Piemonte è riuscito ad agganciare la ripresa della domanda turistica solo nel 1996, primo anno in cui la diminuzione progressiva delle presenze si inverte e ricomincia la crescita, e presenta un boom particolare nel 1997. Il 1998 dovrebbe aver visto un consolidamento di questa ripresa, anche se è il caso di sottolineare che il volume totale delle visite nel 1998 (+ 0,6%) rimane largamente inferiore rispetto a quello del 1992, ultimo anno di crescita. La conseguenza è stata una diminuzione relativa del peso del Piemonte rispetto al totale italiano.

Nella provincia del VCO il turismo praticato è di due tipi, quello lacuale, e quello montano. Il primo è principalmente un turismo di stranieri, le cui presenze sono doppie rispetto a quelle italiane, ed è basato principalmente sulle strutture alberghiere del Verbano e su quelle, maggiormente extra-alberghiere, del Cusio, mentre il secondo è costituito principalmente da italiani, ed è praticato nelle zone montane delle valli. È un turismo che presenta una vasta varietà di attrattive, che vanno dal turismo bianco a quello verde e naturalistico, al turismo termale.

L'offerta ricettiva nelle strutture alberghiere resta ridotta e prevale un turismo extra-alberghiero incentrato in gran parte sulle seconde case¹¹.

Come si può notare dai dati, il movimento turistico alberghiero degli italiani ha seguito nel VCO il trend piemontese, ma su livelli decisamente migliori: fra il 1996 e il 1997 si registra una variazione negli arrivi del + 7% (in Piemonte + 2,5%), che l'anno dopo è lievemente scesa a un + 5,0%, valore comunque superiore a quello regionale (+ 4,3%).

Per quanto riguarda le presenze straniere si è registrato fra il 1997 e il 1998 un incremento di più del 3% nel VCO, sia degli arrivi che delle presenze, che dà il segno di una crescita strutturale del settore in linea con quanto

¹¹ ST, *Patto territoriale del Verbano-Cusio-Ossola. Rapporto intermedio*, Domodossola, marzo 1999.

avviene a livello regionale. Anche il movimento turistico extra-alberghiero segue il più generale trend regionale, segnato da una presenza crescente degli stranieri e da una calo invece degli italiani. Resta un'alta presenza straniera nel VCO che non ha riscontro nelle altre province del Piemonte (tabb. 17-18).

Tab. 17 Movimento turistico alberghiero nelle province e variazioni percentuali

	ANNO	MOVIMENTO ITALIANI				MOVIMENTO STRANIERI			
		ARRIVI	VAR. %	PRESENZE	VAR. %	ARRIVI	VAR. %	PRESENZE	VAR. %
Alessandria	1992	119.214	7,1	484.197	- 2,4	27.044	4,1	82.827	- 6,9
	1993	106.952	- 10,3	357.733	- 26,1	25.162	- 7,0	62.490	- 24,6
	1994	92.341	- 13,7	311.559	- 12,9	22.389	- 11,0	52.178	- 16,5
	1995	86.177	- 6,6	281.718	- 9,6	24.979	11,6	47.526	- 8,9
	1996	62.154	- 0,3	211.783	- 3,4	19.941	2,8	31.405	9,1
	1997	71.859	15,6	215.579	1,8	23.361	17,2	34.572	10,1
	1998	83.129	15,6	229.051	6,2	28.790	23,2	44.201	27,8
Asti	1992	31.497	- 2,8	89.409	- 8,4	14.020	5,7	26.155	- 5,9
	1993	29.841	- 5,3	82.012	- 8,3	15.063	7,4	24.257	- 7,3
	1994	29.125	- 2,4	80.628	- 1,7	17.787	18,1	30.893	27,4
	1995	30.807	5,8	90.739	12,5	21.006	18,1	37.820	22,4
	1996	28.544	- 7,1	70.125	- 22,2	22.093	5,2	40.982	8,5
	1997	29.991	5,1	64.864	- 7,5	22.725	2,9	40.747	- 0,6
	1998	30.535	1,8	80.213	23,6	23.426	3,0	57.693	41,5
Biella (b)	1995	28.395	- 4,4	100.962	- 2,4	11.154	14,9	28.706	22,1
	1996	26.933	- 5,2	90.826	- 10,0	10.418	- 6,6	24.038	- 16,3
	1997	29.839	10,8	94.545	4,1	11.555	10,9	25.899	7,7
Cuneo	1998	33.919	13,6	111.603	18,0	13.214	14,3	32.123	24,0
	1992	181.569	- 1,5	662.670	- 2,9	50.099	11,9	108.168	11,9
	1993	176.517	- 2,8	599.126	- 9,6	52.497	4,8	115.350	6,6
	1994	171.886	- 2,6	592.058	- 1,2	59.565	13,5	133.378	15,6
	1995	159.243	- 7,4	547.676	- 7,5	67.268	12,9	144.857	8,6
	1996	155.489	- 2,4	525.947	- 4,0	72.793	8,2	161.905	11,8
	1997	164.540	5,8	536.313	2,0	76.873	5,6	174.728	7,9
Novara (b)	1998	170.680	3,7	532.067	- 0,8	82.410	7,1	185.435	6,0
	1992	269.223	- 5,1	948.314	- 6,2	260.242	6,7	752.642	3,0
	1993	245.334	- 8,9	799.413	- 15,7	287.866	10,6	820.005	8,9
	1994	249.661	1,8	776.100	- 2,9	301.292	4,7	918.154	12,0
	1995	115.384	4,8	320.453	2,9	73.444	20,4	184.368	13,2
	1996	117.917	2,2	342.820	7,0	81.063	10,4	203.817	10,6
	1997	120.561	2,2	348.538	1,7	79.519	- 1,9	222.962	9,4
	1998	126.343	4,7	339.939	- 2,4	84.770	6,6	213.743	- 4,1
Torino	1992	676.889	9,5	2.048.095	11,7	202.810	6,0	588.292	7,4
	1993	634.011	- 6,3	1.904.429	- 7,0	210.853	4,0	563.001	- 4,3
	1994	623.191	- 1,7	1.835.204	- 3,6	221.638	5,1	624.134	10,9
	1995	619.880	- 0,5	1.759.602	- 4,1	249.428	12,5	705.572	13,0
	1996	617.758	- 0,3	1.699.430	- 3,4	256.315	2,8	769.663	9,1

	1997	614.002	0,9	1.590.693	- 6,3	259.676	1,0	760.979	- 1,3
	1998	630.083	2,6	1.590.693	- 0,2	269.598	3,8	750.895	- 1,3
VCO (b)	1995	133.923	- 4,3	459.468	- 1,1	288.557	20,1	885.115	17,2
	1996	126.772	- 5,3	428.011	- 6,9	282.024	- 2,3	893.113	0,9
	1997	135.601	7,0	438.108	2,4	290.548	3,0	895.139	0,2
	1998	142.419	5,0	436.771	- 0,3	299.596	3,1	927.722	3,6
Vercelli (b)	1992	67.563	- 0,2	278.247	- 2,7	15.006	0,6	40.850	- 11,6
	1993	64.894	- 4,0	234.089	- 15,9	14.999	- 0,1	37.502	- 8,2
	1994	67.873	4,6	255.053	9,0	16.188	7,9	38.947	3,9
	1995	36.090	- 5,5	146.323	- 3,5	7.003	8,0	17.572	13,8
	1996	31.469	- 12,8	138.694	- 5,2	7.252	3,6	20.141	14,6
	1997	29.898	- 5,0	115.331	- 16,8	7.075	- 2,4	16.744	- 16,9
	1998	30.765	2,9	110.273	- 4,3	7.905	11,7	21.983	31,2
Piemonte	1992	1.345.955	3,7	4.510.932	2,4	569.221	6,5	1.598.934	3,9
	1993	1.257.549	- 6,6	3.976.802	- 11,8	606.440	6,5	1.622.605	1,5
	1994	1.234.077	- 1,9	3.850.602	- 3,2	638.859	5,3	1.797.684	10,8
	1995	1.209.899	- 2,0	3.706.941	- 3,7	742.839	16,3	2.051.536	14,1
	1996	1.167.036	- 3,5	3.507.636	- 5,4	751.899	1,2	2.145.064	4,6
	1997	1.196.263	2,5	3.406.904	- 2,9	771.326	2,6	2.171.560	1,2
	1998	1.247.873	4,3	3.430.610	0,7	809.709	5,0	2.233.795	2,9

Fonte: Osservatorio del Turismo della Regione Piemonte.

L'analisi dal lato dell'offerta conferma la tendenza generale, già rilevata in passato, sia dell'aumento del numero dei posti letto, leggermente più marcato nel settore extra-alberghiero, sia dello slittamento dalle categorie di qualità inferiori verso quelle medio-alte. L'offerta complessiva di posti letto nel complesso degli esercizi ricettivi (alberghieri e complementari) è aumentata nel 1998 dell'1,5% circa, confermando la tendenza già registrata nel quinquennio precedente¹².

Nel complesso, il VCO si conferma come il primo bacino turistico piemontese, con una bilancia turistica positiva (circa 580.000 arrivi su 161.010 abitanti) e in opposizione al deficit della bilancia turistica registrato nella regione¹³.

¹² IRES, *Piemonte Economico Sociale* 1998 cit., pp. 112 sgg.

¹³ Si registra una forte spesa per turismo verso l'estero o verso il resto del paese che porta a un trend tipico delle aree sviluppate, accresciutosi nel corso del 1997. I segmenti di mercato emergenti - cultura e ambiente soprattutto - non sembrano per ora in grado di imprimere un salto decisivo all'andamento della domanda. La spesa in Piemonte è stata di circa 4.595 miliardi, di cui 1.888 provenienti dall'estero e 1.641 provenienti dal resto d'Italia. La spesa all'estero dei piemontesi è stata di circa 2.774 miliardi, con un saldo negativo di 886 miliardi. Se a questo si aggiunge il saldo negativo della spesa relativo al resto d'Italia (circa 4.496 miliardi) si raggiunge un saldo negativo complessivo di 5.382 miliardi. Si tratta del penultimo valore in Italia, solo la Lombardia ha un saldo peggiore. Dal punto di vista del sostegno pubblico regionale al settore turistico, la spesa *pro-capite* effettuata in Piemonte risulta fra le più basse in Italia. La spesa per presenza è di 2.183 lire, una cifra modesta e superiore solo a quella di Veneto, Toscana, Liguria e Lazio, che possono contare su una rendita da "capitale turistico" elevata.

Tab. 18 Movimento turistico extra-alberghiero nelle province piemontesi e variazioni % sull'anno precedente

	ANNO	MOVIMENTO ITALIANI				MOVIMENTO STRANIERI			
		ARRIVI	VAR. %	PRESENZE	VAR. %	ARRIVI	VAR. %	PRESENZE	VAR. %
Alessandria	1992	3.144	-7,3	47.512	-6,3	785	-29,1	3.312	-34,2
	1993	4.049	28,8	51.478	8,3	684	-12,9	2.107	-36,4
	1994	2.940	-27,4	20.586	-60,0	428	-37,4	2.497	18,5
	1995	2.347	-20,2	21.121	2,6	244	-43,0	2.177	-12,8
	1996	1.444	-38,5	11.397	-46,0	254	4,1	2.054	-5,7
	1997	2.793	93,4	16.005	40,4	735	189,4	2.108	2,6
	1998	3.646	30,5	19.747	23,3	887	20,6	2.959	40,3
Asti	1992	2.254	21,6	9.497	-4,2	2.323	4,9	5.478	10,1
	1993	1.966	-12,8	8.647	-8,9	2.024	-12,9	5.996	9,5
	1994	2.072	5,4	9.895	14,4	2.303	13,8	5.946	-0,8
	1995	1.997	-3,6	6.328	-36,0	1.534	-33,4	4.871	-18,1
	1996	2.076	5,3	6.920	11,1	2.180	43,4	5.349	11,9
	1997	2.239	7,9	8.865	28,2	3.773	73,1	11.162	108,7
	1998	3.116	39,1	12.937	45,8	3.900	3,3	10.559	-5,4
Biella (b)	1995	17.406	3,2	67.360	-21,9	2.149	20,7	5.228	10,4
	1996	16.576	-4,8	70.097	4,1	1.727	-19,6	4.721	-9,7
	1997	21.333	28,7	70.769	1,0	1.873	8,5	4.246	-10,1
	1998	18.223	-14,5	67.731	-4,2	3.700	97,5	9.336	119,8
Cuneo	1992	46.486	-2,3	228.851	-32,4	5.521	-6,4	14.254	-18,0
	1993	43.214	-7,0	212.081	-7,3	6.507	17,9	17.852	25,2
	1994	47.133	9,1	217.022	2,3	6.700	3,0	15.251	-14,6
	1995	44.662	-5,2	196.346	-9,5	8.082	20,6	18.539	21,6
	1996	38.236	-14,4	177.616	-9,5	7.858	-2,8	19.416	4,7
	1997	40.542	6,0	185.654	4,5	8.079	2,8	21.247	9,4
	1998	41.313	1,9	189.380	2,0	9.615	19,0	24.234	14,0
Novara (b)	1992	87.942	-9,8	468.168	-30,7	89.270	-0,1	556.119	-7,9
	1993	83.083	-5,5	429.792	-7,2	96.340	7,9	639.744	15,0
	1994	89.131	7,3	444.620	3,5	105.656	9,7	698.536	9,2
	1995	52.441	5,5	244.602	0,4	17.350	21,3	83.310	23,0
	1996	53.011	1,1	244.893	0,1	16.356	-5,7	72.656	-12,8
	1997	55.562	4,8	294.609	20,3	18.135	10,9	82.086	13,0
	1998	48.731	-12,2	266.149	-9,6	17.674	-2,5	80.711	-1,6
Torino	1992	81.125	24,1	629.533	3,5	15.268	17,3	71.997	4,7
	1993	80.133	-1,2	717.094	13,9	17.581	15,1	91.313	26,8
	1994	80.253	0,1	680.737	-5,1	16.888	-3,9	83.077	-9,0
	1995	84.128	4,8	682.691	0,3	18.477	9,4	96.051	15,6
	1996	105.988	26,0	686.393	0,5	21.134	14,4	138.220	43,9
	1997	89.230	-15,8	645.484	-6,0	21.142	0,0	138.948	0,5
	1998	73.151	-18,0	625.408	-3,2	21.027	-0,5	158.642	14,1
VCO (b)	1995	35.416	-10,1	183.918	-8,4	110.351	20,8	776.829	23,1
	1996	33.438	-5,6	179.688	-2,3	106.285	-3,7	747.099	-3,8
	1997	36.441	9,0	167.938	-6,5	115.760	8,9	733.432	-1,8
	1998	31.664	-10,3	154.718	-7,8	115.606	-0,1	791.029	7,8

Vercelli (b)	1992	30.147	-5,8	130.342	0,2	3.548	11,2	8.606	-35,3
	1993	27.730	-8,0	119.027	-8,7	4.975	40,2	8.217	-4,5
	1994	31.160	12,4	151.390	27,2	5.208	4,7	9.070	10,4
	1995	15.762	10,2	72.373	11,1	3.678	7,3	6.167	42,8
	1996	17.650	12,0	77.057	6,5	3.413	-7,2	7.574	22,8
	1997	16.118	-8,7	70.165	-8,9	3.954	15,9	7.673	1,3
	1998	14.041	-12,8	63.940	-9,8	3.416	-13,6	8.517	11,0
	<i>Piemonte</i>	1992	251.098	1,4	1.513.903	-17,4	116.715	1,7	659.766
1993		240.175	-4,3	1.538.119	1,9	128.111	9,8	765.229	16,0
1994		252.689	5,2	1.524.250	-0,9	137.183	7,1	814.377	6,4
1995		254.159	0,6	1.474.823	-3,2	161.865	18,0	993.172	22,0
1996		268.419	5,6	1.454.061	-1,4	159.207	-1,6	997.089	0,4
1997		264.258	-1,6	1.459.492	0,4	173.451	9,0	1.000.902	0,4
1998		233.885	-11,5	1.400.010	-4,1	175.825	1,4	1.085.987	8,5

Fonte: Osservatorio del Turismo Regione Piemonte.

7. Le esportazioni del VCO e del Piemonte

Nel 1997 il VCO ha esportato merci per 706 miliardi di lire (valore FOB - franco frontiera nazionale); nel 1998 vi è stato un ulteriore aumento dell'export, che ha raggiunto la cifra di 863 miliardi.

Il quadro merceologico dell'esportazione provinciale ruota intorno al settore dei prodotti meccanici, in questa voce sono compresi i casalinghi, che rappresentano una produzione tipica delle aziende distrettuali della provincia. Al secondo posto si colloca il settore dei prodotti chimici e farmaceutici e al terzo il settore dei minerali e metalli ferrosi e non ferrosi, al quarto la gomma legno e altri prodotti industriali, in particolare la plastica. Gran parte delle esportazioni (pari a 11 miliardi, l'11% del totale) sono nel settore del legno (73,5% del totale del comparto), voce nella quale sono comprese le lavorazioni artigianali delle valli ossolane e della Valstrona. Registrano invece un valore basso di export l'agricoltura, i prodotti tessili, la carta e l'alimentare (tab. 19).

Per quanto riguarda i paesi di destinazione, fra il 1997 e il 1998 le esportazioni del VCO si sono concentrate soprattutto verso l'Unione Europea, in particolare la Germania, che da sola ha assorbito merci per 180 miliardi: il 38% dei prodotti destinati al mercato tedesco è costituito da casalinghi e il 10% da prodotti chimici¹⁴.

¹⁴In base a dati della Camera di Commercio del Verbano-Cusio-Ossola.

Tab. 19 Esportazioni del VCO nel periodo 1997-1998

SETTORI (NACE)	EXPORT 1997	%TOTALE	EXPORT 1998	%TOTALE
Agricoltura, silvicoltura e pesca	3.834.316	0,5	3.721.044	0,4
Prodotti energetici	-	-	-	-
Minerali e metalli ferrosi e non	78.061.218	11,1	127.430.054	14,8
Minerali e prodotti a base di minerali non metalliferi	48.129.250	6,8	52.542.094	6,1
Prodotti chimici e farmaceutici	171.990.407	24,4	176.842.336	20,5
Prodotti in metallo e macchine	278.880.626	39,5	329.062.396	38,1
Mezzi di trasporto	796.513	0,1	1.018.157	0,1
Prodotti alimentari, bevande e tabacco	12.331.948	1,7	23.238.707	2,7
Prodotti tessili e dell'abbigliamento, pelli e cuoio	9.939.116	1,4	15.510.677	1,8
Carta, prodotti cartotecnici, di stampa e editoria	29.136.426	4,1	31.699.973	3,7
Legno, gomma e altri prodotti industriali	73.211.248	10,4	102.490.774	11,9
<i>Totale</i>	<i>706.311.068</i>	<i>100,0</i>	<i>863.556.212</i>	<i>100,0</i>

Fonte: elaborazioni IRES su dati ISTAT provvisori.

Verso il mercato svizzero si è indirizzato il 13% delle merci esportate, favorite anche dalla vicinanza geografica dei due territori, mentre nel 1998 verso il mercato francese è stato esportato il 15% dei beni (dato che nel 1997 si attestava a un valore inferiore a quello verso la Svizzera). Un volume di vendite consistente si ha anche con i paesi dell'Europa centro-orientale, il 9% nel 1997 e il 7% nel 1998 (tab. 20).

È un quadro, quello delineato, che inserisce pienamente il VCO in quell'ambito territoriale delle Province dei Laghi delle Alpi Centrali che esportano il 19% circa delle macchine e apparecchiature, il 25,5% dei prodotti in metallo, il 27,3% del tessile-abbigliamento italiano¹⁵.

Un'area produttiva in cui l'apporto determinante della piccola impresa si struttura sia in senso fortemente locale e specialistico, sia intorno ad attività e settori più consistenti: da un lato le "specialità", cioè le produzioni che, pur quantitativamente non molto rilevanti, mostrano una significativa incidenza

¹⁵Quadrio Curzio A., Fortis M., Maggioni M. A. (a cura di), *I distretti economici delle Prealpi e delle Alpi Centrali: Laghi, Lecco, Brianza, Sondrio, Credito Valtellinese*, 1996, p. 171.

della provincia sull'intero flusso nazionale di vendite all'estero, segnalando una possibile leadership di nicchia, dall'altro i "cavalli di battaglia", cioè i comparti che offrono all'export provinciale un apporto più consistente e si basano su settori e filiere più strutturate.

Tab. 20 Esportazione del VCO per paese nel periodo 1997-1998

AREA	EXPORT 1997	EXPORT 1998
Francia	88.975.807	131.321.364
Belgio e Lussemburgo	31.193.098	35.268.339
Paesi Bassi	23.216.624	27.784.209
Germania	165.075.199	180.976.346
Regno Unito	37.605.081	45.049.870
Irlanda	1.901.663	2.721.834
Danimarca	4.123.345	4.342.226
Grecia	17.572.585	19.747.901
Portogallo	17.342.486	14.909.992
Spagna	38.054.944	59.313.086
Svezia	5.201.338	6.859.480
Finlandia	1.853.776	2.313.491
Austria	33.227.344	43.495.834
Unione Europea	465.343.290	574.103.972
Svizzera	96.814.863	117.396.299
EFTA	407.348	2.486.289
Stati Uniti	6.374.150	7.873.548
Giappone	9.416.972	11.793.729
Altri paesi industrializzati	3.644.477	7.970.998
Russia	13.551.267	13.665.666
Polonia	12.816.839	19.851.345
Europa centro-orientale	61.297.994	49.702.013
Paesi transcaucasici e Asia Centrale	4.669	9.402
Turchia	2.769.062	6.828.634
Medio Oriente ed Europa	9.699.000	10.890.935
Africa	4.915.676	7.927.121
Brasile	1.841.263	2.945.883
Argentina	351.266	485.763
Altri America Latina	2.695.881	5.663.484
NIC	8.632.979	10.555.866
Cina	2.197.317	9.808.397
India	1.203.656	2.175.867
Altri Asia	1.993.767	920.855
<i>Totale</i>	<i>705.971.736</i>	<i>863.056.066</i>

Fonte: elaborazioni IRES su dati ISTAT provvisori.

È ovvio che le specializzazioni produttive che tratteremo più avanti, che presentano un elevato valore di entrambi gli indici, denotano una posizione di egemonia produttiva entro settori quantitativamente importanti, e testimoniano un momento di eccellenza dell'area, un suo fulcro produttivo qualificante (tab. 21)¹⁶.

Tab. 21 Il portafoglio esportazioni della provincia del VCO

% SU ITALIA	SPECIALITÀ	% SU PROVINCIA	“CAVALLI DI BATTAGLIA”
2,4	Altra chimica inorganica	24,4	Altra metalmeccanica
2,1	Ferri e acciai lingotti	12,5	Materie plastiche
1,6	Ombrelli	9,8	Altri prodotti manifatturieri
1,6	Rame e sue leghe	9,5	Ferri e acciai laminati
1,5	Rottami di rame	4,9	Altra chimica inorganica
1,2	Prodotti dolciari	3,7	Lavorazione della pietra
1,2	Lavorazione della pietra	3,0	Carta e cartoni lavorati
1,1	Materie plastiche	2,9	Parti di macchine non elettriche
1,0	Ferri e acciai laminati	2,8	Rame e sue leghe
1,0	Altra metalmeccanica	2,7	Altra chimica organica
0,9	Orologi	1,8	Altri apparecchi elettrici

Fonte: elaborazione IRES su dati ISTAT.

Vi sono – come si può notare – molte omologie con la produzione più generale del Piemonte, ma con una caratterizzazione di piccola e media impresa metalmeccanica distrettuale (soprattutto nel Cusio), della lavorazione della pietra e varia (soprattutto nell'Ossola), e del turismo (nel Verbano), che rendono il VCO e le province alpine centro-occidentali differenti dal resto del territorio regionale, incentrato sull'impresa medio-grande (polo metropolitano e Piemonte meridionale) o su aree distrettuali fortemente specialistiche e a scarsissima valenza turistica.

Se si considerano le esportazioni piemontesi in generale, esse risultano specializzate nel settore metalmeccanico – che ne rappresenta il 31,8% e copre l'11,6% delle esportazioni settoriali su scala nazionale – e sono, non differenzialmente da quelle del VCO, rivolte verso i paesi dell'Unione Europea, che con il 62% ne assorbe una quota superiore all'export italiano (56%).

¹⁶ IRES, *Piemonte Economico Sociale 1998* cit.

Le esportazioni piemontesi sono prioritariamente dirette, come quelle del VCO, verso la Francia e la Germania, che ne coprono rispettivamente il 19% e il 17%. Esse, oltre ai settori tipici della manifattura metalmeccanica, sono sempre di più caratterizzate dal settore dei servizi, che ha raggiunto buoni risultati nel 1998, avvicinandosi al dato medio nazionale. La specializzazione regionale più significativa in questo ambito è individuabile nella fornitura all'estero di servizi alle imprese (tabb. 22-23).

Tab. 22 Esportazioni del Piemonte e dell'Italia per settore*

	ITALIA		PIEMONTE		VAR. % 1997-1998	
	1997	1998	1997	1998	ITALIA	PIEMONTE
Agricoltura, silvicoltura e pesca	8.235	8.172	340	356	- 0,8	4,7
Prodotti energetici	6.878	5.727	211	181	- 16,7	- 13,9
Minerali e metalli ferrosi e non	16.416	16.745	1.733	1.795	2,0	3,6
Minerali e prodotti a base di minerali non metalliferi	16.323	16.770	707	753	2,7	6,5
Prodotti chimici e farmaceutici	37.110	38.629	2.964	3.066	4,1	3,5
Prodotti in metallo e macchine	137.624	141.854	16.740	16.507	3,1	- 1,4
Mezzi di trasporto	43.187	50.172	13.848	13.856	16,2	0,1
Prodotti alimentari, bevande e tabacco	18.934	20.114	3.368	3.304	6,2	- 1,9
Prodotti tessili e dell'abbigliamento, pelli, cuoio e calzature	69.499	69.289	5.978	6.079	- 0,3	1,7
Carta, prodotti cartotecnici, di stampa e editoria	8.509	8.945	1.454	1.486	5,1	2,2
Legno, gomma e altri prodotti industriali	43.017	43.887	4.439	4.504	2,0	1,5
<i>Totale</i>	<i>405.732</i>	<i>420.303</i>	<i>51.781</i>	<i>51.887</i>	<i>3,6</i>	<i>0,2</i>

* Valori assoluti in miliardi di lire correnti.

Fonte: elaborazioni IRES su dati ISTAT provvisori.

Tab. 23 Esportazioni Piemonte-Italia per area geografica

AREA	ITALIA		PIEMONTE	
	COMPOSIZIONE %	COMPOSIZIONE %	ITALIA VARIAZIONE % 1997-1998	PIEMONTE VARIAZIONE % 1997-1998
Unione Europea	56,3	62,6	6,9	3,7
Svizzera	3,5	3,2	5,7	- 0,5
EFTA	4,1	3,4	4,4	- 0,9
Stati Uniti	8,6	5,8	12,0	4,2

continua

segue tab. 23

AREA	ITALIA COMPOSIZIONE %	PIEMONTE COMPOSIZIONE %	ITALIA VARIAZIONE % 1997-1998	PIEMONTE VARIAZIONE % 1997-1998
Giappone	1,7	1,6	- 12,5	- 15,3
Russia	1,2	0,7	- 20,0	- 10,3
Polonia	1,6	3,2	5,8	- 9,9
Europa centro-orientale	7,9	7,6	0,7	-3,4
Turchia	1,7	2,0	- 5,0	5,7
Medio Oriente ed Europa	6,4	4,9	1,0	5,0
Africa	3,0	2,1	20,0	5,3
Brasile	1,4	3,4	- 4,4	- 6,5
Argentina	0,7	1,2	- 2,3	- 25,3
America Latina	4,4	6,2	5,5	- 9,0
NIC	2,7	2,1	- 28,8	- 29,0
Cina	0,8	0,7	- 17,1	- 7,0
India	0,4	0,5	4,0	1,8
Asia	4,8	4,0	- 30,4	- 27,6
Totale	100,0	100,0	3,5	0,2

Fonte: elaborazioni su dati ISTAT provvisori.

8. I distretti industriali del Verbano-Cusio-Ossola

I distretti industriali sono, seguendo le indicazioni della Legge 317/91, aree caratterizzate da elevata concentrazione di piccole imprese, con particolare riferimento al rapporto fra la presenza delle imprese e la popolazione residente, nonché alla specializzazione produttiva dell'insieme delle imprese (art. 36). Secondo la definizione di Beccatini il distretto industriale è "un'entità socio-territoriale circoscritta, naturalisticamente e storicamente determinata, di una comunità di persone e di una popolazione di imprese industriali"¹⁷.

In Piemonte sono stati individuati 25 distretti industriali di PMI¹⁸ che interessano al 1991 il 26,1% della popolazione regionale (tab. 24).

¹⁷ G. Beccatini, *Modelli di sviluppo*, Bologna, Il Mulino, 1989, p. 40.

¹⁸ L'Assessorato all'Industria della Regione Piemonte ha affidato all'IRES il compito di individuare i distretti industriali di PMI. L'istituto, seguendo i parametri fissati dal DM 21/4/93 ha elaborato una prima stesura sulla base dei dati del censimento del 1981, seguita da una rielaborazione sulla base dei dati del censimento del 1991 divenuta la zonizzazione oggetto della LR 12/5/97 n. 24: "Interventi per lo sviluppo dei sistemi di imprese nei distretti industriali del Piemonte". La partizione territoriale è quella indicata dai Sistemi Locali del Lavoro individuati dall'ISTAT attraverso l'analisi dei flussi di trasferimento casa-lavoro. I Sistemi Locali del Lavoro possono essere considerati distretti industriali se rispondono a precisi indici di caratterizzazione industriale.

Tab. 24 Piemonte: distretti industriali di Pmi (LR 24/1997)

DISTRETTI INDUSTRIALI DI PMI	N. COMUNI	POPOLAZIONE		ADDETTI TOTALI	ADDETTI ALL'INDUSTRIA MANIFATTURERA	SETTORE PRODUTTIVO DI SPECIALIZZAZIONE*	ADDETTI AL SETTORE DI SPECIALIZZAZIONE	ADDETTI AL SETTORE DI SPECIALIZZAZIONE IN UNITA CON MENO DI 20 ADDETTI
		RESIDENTE	TOTALI					
Chieri-Cocconato	36	77.384	23.387	10.301	II	3.412	2.838	
Ciriè-Spaurone	43	106.605	37.116	17.115	VIII	9.342	6.125	
Forno Canavese	10	18.700	5.479	3.380	VIII	2.946	2.946	
Pianezza-Pinerolo	86	274.614	83.077	35.556	VIII	24.081	14.420	
Rivarolo - Pont Canavese	30	62.105	19.848	9.415	VIII	6.464	4.020	
Bialla	33	110.358	46.725	19.445	II	13.292	11.071	
Cossato	26	43.387	19.139	11.123	II	9.143	7.334	
Grevaotore	7	6.825	2.426	1.590	II	945	714	
Gattinara-Borghesisa	18	58.956	24.348	12.629	II	5.898	3.173	
Livorno Ferraris-Santhia	19	42.637	12.575	5.204	VIII	3.433	1.792	
Tollegno	11	13.580	3.114	1.718	II	1.460	1.094	
Tivero	4	12.501	5.005	1.212	II	3.241	1.757	
Carpiignano	13	11.003	3.015	4.855	II	507	507	
Oleggio	7	26.300	8.632	8.815	II	2.046	1.632	
<i>Omegna - Varallo Sesia - Stresa</i>	41	59.466	22.184	3.557	VIII	5.897	4.843	
San Maurizio d'Opaglio - Armeno	10	12.435	5.393	2.478	VIII	3.243	2.664	
Varallo Pombia	6	18.824	5.487	586	II	824	824	
Cortemilia	9	5.120	1.491	1.114	II	254	254	
La Morra	12	9.051	2.795	571	I	582	582	
Revello	3	6.570	1.341	410	II	215	215	
Sanfront	3	3.980	921	2.695	II	126	126	
Canelli - Santo Stefano Balbo	11	20.377	6.870	13.403	I	1.115	1.115	
Casale-Quartorio-Treineo	42	85.201	30.859	666	VIII	7.685	4.012	
Cerrina Monferrato	8	5.786	1.393	-	VIII	410	410	
Valenza	10	33.590	14.627	8.185	IX	7.063	7.063	

* I = alimentare; II = tessile; VIII = meccanico; IX = orato

Fonte: Regione Piemonte

Secondo quanto stabilito dalla delibera del Consiglio Regionale 18/6/96 n. 250-9458 della Regione Piemonte, il distretto industriale che interessa prevalentemente il VCO è il n. 15, quello che comprende i sistemi locali di Omegna - Varallo Sesia - Stresa.

È un enorme territorio di 975 kmq a ridosso di tre province (VCO, Vercelli e Novara) e che va dal massiccio del Monte Rosa al Sesia, fino a toccare il Lago Maggiore. Il bacino risultante dall'aggregazione dei sistemi locali di Omegna, Varallo Sesia e Stresa raggruppa 41 comuni dell'area. Si tratta di un territorio molto diversificato: 20% di pianura, 50% di collina e 30% di alta montagna, con una popolazione complessiva di 59.000 abitanti.

In misura molto minore, con la sola presenza di 2 comuni su 10, il VCO è interessato anche dal distretto n. 16, relativo al sistema locale di San Maurizio d'Opaglio - Armeno, con una caratterizzazione settoriale più orientata alla rubinetteria e al valvolame, che interessa oltre 12.000 abitanti.

Dentro queste aree si sommano le due differenti filiere e specializzazioni: il distretto della rubinetteria-valvolame e quello dei casalinghi. L'area interessata ha in sostanza la forma di una Y rovesciata (da nord a sud) intorno al Cusio.

La gamba di tale Y rovesciata parte da alcune cittadine del versante occidentale del Lago d'Orta poste una di seguito all'altra (in direzione sud): Cesara, Alzo, Pella, San Maurizio d'Opaglio, e da qui la Y si divide in due rami (sempre verso sud): da un lato si dirige a Pogno e quindi a Valduggia, dall'altro si espande verso Gozzano, Bolzano Novarese.

Sono aree che presentano caratteri specifici: presenza numerosa di piccole imprese, forte spirito di appartenenza al territorio e alla specializzazione produttiva, ai numerosi rapporti di subfornitura, al processo di imitazione e alla diffusa capacità imprenditoriale, forte presenza di attività esterne alla filiera produttiva di casalinghi quali il turismo e il terziario¹⁹.

È da notare inoltre che la produzione di macchinari è in gran parte realizzata fuori dal distretto e l'assenza di fonderie in zona determina l'acquisto esterno della materia prima.

Occorre infine rilevare che negli ultimi anni l'attività delle aree distrettuali del VCO attraversa una fase congiunturale non particolarmente positiva tanto da far rientrare molti comuni di questi territori all'interno delle

¹⁹CERIS-CNR, *Lessico, struttura ed evoluzione di un distretto industriale piemontese. La produzione di casalinghi nel Cusio*, W.P. n. 8/1999.

aree Obiettivo 2, zone di indirizzo dei fondi strutturali UE per declino industriale.

Analizzando nello specifico i settori produttivi si può infine notare che (tavv. II-XV):

- la produzione di metallo e la fabbricazione di prodotti in metallo sono molto diffuse nel VCO e presentano indici di specializzazione che vanno da 1,1 fino a più di 4 nelle zone di Domodossola e Omegna;
- l'indice di specializzazione è superiore a 4 nel settore dei prodotti a lavorazione di minerali non metalliferi, che evidenzia la forte produzione e lavorazione della pietra, nonché l'estesa attività di cave nell'Ossola;
- la presenza dell'industria del legno e dei prodotti in legno, con un indice che va da 1,1 a più di 4 nella maggior parte delle zone, è massiccia;
- la fabbricazione di mezzi di trasporto si concentra solo nella zona di Crodo;
- la fabbricazione di articoli in gomma e materie plastiche si concentra nella zona di Omegna, con indici che vanno da 2,1 a 3;
- la fabbricazione di prodotti chimici e fibre sintetiche si localizza nella zona di Domodossola, con un indice superiore a 4 e in altre zone con un indice che va da 2,1 a 3;
- la fabbricazione della carta si concentra nella zona di Omegna e Verbania, con indici che variano da 1,1-2 fino a 3,1-4;
- le industrie alimentari, delle bevande e del tabacco sono abbastanza presenti nella zona di Domodossola, Crodo e Omegna;
- l'industria tessile e dell'abbigliamento presenta un indice di specializzazione da 1,1 a 2 nella zona di Crodo, mentre nella zona di Omegna e Domodossola presenta localizzazioni con un indice superiore a 3;
- la fabbricazione di macchine e apparecchi meccanici registra un indice di specializzazione che va da 1,1 a 2 nella zona di Omegna e Domodossola ma nell'insieme si ha una scarsa presenza di industrie per la fabbricazione di macchine e apparecchiature elettriche.

Più in generale gli addetti all'industria manifatturiera sono particolarmente concentrati nella zona di Omegna e Domodossola (più del 50%), gli addetti al settore energetico sono sparsi in modo omogeneo per tutta la regione, così come gli addetti alle costruzioni, distribuiti per l'intera regione dal 5% a più del 30%. Particolarmente alta è la percentuale di addetti nel ramo degli alberghi e ristoranti nella zona montuosa (più del 10%).

IL DISTRETTO DI OMEGNA - VARALLO SESIA - STRESA

LA DEMOGRAFIA DEL DISTRETTO INDUSTRIALE

Nel distretto vi sono circa 60.000 abitanti. Il territorio risulta in media scarsamente popolato, 61 ab./kmq, tuttavia la zona del Cusio, nella quale sono localizzate la maggior parte delle attività produttive, presenta una concentrazione della popolazione molto più elevata (150 ab./kmq).

L'ammontare della popolazione ha subito un lievissimo incremento fra il 1996 e il 1997. Complessivamente il saldo è pari a + 0,09% ed è dovuto alla crescita dell'area di Stresa (+ 1,1%). Le altre due aree, invece, presentano saldi negativi soprattutto nel versante del Vercellese (- 0,79% nel sistema locale di Varallo). Il fenomeno, rilevante particolarmente in Valsesia, è da mettere in relazione con il graduale processo di spopolamento della montagna.

L'aumento complessivo della popolazione del distretto, e in particolare nel sistema locale di Stresa, deriva in massima parte dal processo di percolazione e polarizzazione verso i centri maggiori e lungo le direttrici facilmente collegate alla metropoli.

LE SPECIALIZZAZIONI PRODUTTIVE

Nel distretto sono attive 5.554 imprese, che occupano 16.745 addetti: la caratteristica dominante dell'imprenditorialità locale è la dimensione medio-piccola. Anche quando le imprese raggiungono una concentrazione e articolazione più complessa, come si è già accennato, rimangono sempre a proprietà familiare, perseguendo una logica di specializzazione e di subappalto interno. Oltre il 90% è costituita in forma di ditta individuale o società di persone. Il 44% delle imprese del distretto è artigiana e il dato raggiunge il 79% nel settore manifatturiero.

Il distretto di Omegna - Varallo Sesia - Stresa, è specializzato nella meccanica. Infatti ben 656 imprese – il 10% del totale e oltre il 50% del totale manifatturiero – fabbricano prodotti in metallo o macchine

e apparecchi meccanici. Si tratta di imprese che producono perlopiù casalinghi, rubinetterie e valvolame, occupano 4.850 addetti e fatturano oltre 1.000 miliardi l'anno, il 40% dei quali deriva dall'export.

Le imprese sono concentrate soprattutto nei comuni di Casale Corte Cerro, Gravellona Toce, Omegna, Varallo e Baveno. A Omegna sono localizzate per oltre il 30% del totale. Ognuna di queste aree presenta proprie specializzazioni: nell'alto Cusio si producono in gran parte articoli per la cucina e la tavola mentre la produzione di rubinetterie e valvolame è più concentrata nel basso Cusio, nel sistema locale novarese di San Maurizio d'Opaglio, e in bassa Valsesia.

Altra attività manifatturiera rilevante nel distretto è quella legata alla lavorazione del legno (183 imprese, di cui circa il 90% artigiane) concentrata soprattutto nella zona tra Omegna e Valstrona.

OCCUPAZIONE DEL DISTRETTO INDUSTRIALE

La situazione del mercato del lavoro nel distretto, rilevata con i dati del censimento ISTAT 1991, evidenzia un tasso medio di attività pari al 44,1%. Il dato risulta essere superiore a quello fatto registrare nei sistemi locali del lavoro di Omegna (43,8%) e di Stresa (42,1%), e leggermente inferiore al tasso di attività registrato nel sistema di Varallo Sesia (44,6%).

Diverse risultanze si hanno analizzando i dati relativi al tasso di disoccupazione, in quanto se il sistema del lavoro di Varallo presenta un dato sostanzialmente allineato alla media generale (che è del 10,85% rispetto al 10,78% del distretto), il sistema di Omegna presenta valori più elevati (11,16%) controbilanciati da quelli del sistema di Stresa (9,12%).

Per quanto riguarda la disoccupazione giovanile i tassi più elevati sono registrati nel sistema del lavoro di Stresa, seguito a breve distanza da quello di Omegna (rispettivamente 20,75% e 20,52%, contro una media generale del 19,88%). Anche in questo caso, nel 1991, la migliore situazione si presentava nel sistema vercellese di Varallo (19,26%).

Dati più recenti forniti dalle Sezioni circoscrizionali per l'impiego di Omegna e Verbania evidenziano, al 1996, un tasso medio di disoc-

cupazione pari al 9,8% nei sistemi del lavoro di Omegna e Stresa. Infine, da rilevazioni effettuate dall'Osservatorio regionale del mercato del lavoro emerge che nelle Sezioni circoscrizionali per l'impiego che insistono sul distretto il numero di disoccupati iscritti nella prima classe si è ridotto di circa due punti percentuali nell'ultimo anno.

Una lettura più attenta e dettagliata, basata in gran parte sulla ricerca svolta da M. Fortis proprio sul distretto del Piemonte nord-orientale, Cusio e Valsesia, conferma i dati precedentemente illustrati e i risultati finali evidenziano il ruolo trainante del distretto della rubinetteria-valvolame per l'economia nazionale e l'export meccanico.

Il fatturato nazionale di questo settore si può ipotizzare fra i 6.000 e i 6.500 miliardi di lire, le esportazioni si sono attestate nel 1996 intorno ai 5.000 miliardi, gli addetti sono circa 16.000.

I punti di forza sono la grande capacità di proporre una costante innovazione di prodotto, la varietà e molteplicità dell'offerta, il rispetto di elevati standard qualitativi e l'esistenza di tecnologia d'avanguardia. Si è stimato, secondo dati del 1994, che nel distretto cusio-valsesiano operano circa 170 aziende produttrici di rubinetteria-valvolame che nel 1997 hanno prodotto un fatturato di circa 2.400 miliardi di lire, esportandone circa il 68% e assicurando occupazione diretta a più di 6.800 addetti.

I due distretti sopra citati coprono il 60% dell'export italiano in questo settore.

Il settore meccanico in generale è molto forte nella zona del Novarese-Cusio-Valsesia anche per la presenza di società produttrici di casalinghi, ma la rubinetteria-valvolame rimane il settore più importante. Delle 168 aziende prese in considerazione il 14% fattura annualmente più 15 miliardi di lire, il 32% tra 5 e 15 miliardi e quelle rimanenti (il 54%) meno di 5 miliardi (anno 1994).

Bisogna infine osservare che nonostante il considerevole numero di unità produttive, la concentrazione è relativamente elevata, con una decina di imprese leader che si sono imposte sul mercato nazionale e internazionale.

Concludendo, si può dire che il mix tra turismo bianco, turismo lacuale ad alta componente straniera (soprattutto d'oltre frontiera), forte presenza della piccola e media impresa e delle filiere produttive distrettuali, scarsa densità media territoriale e scarsa polarizzazione, periurbanizzazione diffusa sui bacini lacuali e nelle aree prealpine, presenza di poli logistici d'attraversamento, costituisce l'ossatura caratterizzante la macroarea delle province alpine centro-occidentali.

Sono aree soggette a processi, più o meno incisivi, di riconversione delle attività e di riarticolazione dei pesi settoriali interni, come dimostra il forte peso relativo dei comuni interessati da obiettivi comunitari (tav. XVI), nonché la presenza di iniziative, talvolta d'eccellenza, sorte nel corso degli ultimi anni, quale risposta positiva alle tendenze di declino industriale rurale.

Nel caso del VCO va ricordato il Tecnoparco del Lago Maggiore, che svolge un'attività di ricerca e di sostegno tecnologico, il Forum di Omegna, che ha il compito di far conoscere l'industria locale, il Comitato d'Area, che svolge una funzione di indirizzo relativo alle politiche economiche locali. Va inoltre evidenziata l'esistenza del Patto territoriale del VCO, avviato nell'estate del 1998 e ancora nella fase di presentazione dei progetti da parte delle imprese che intendono aderire²⁰, che può costituire uno strumento di coordinamento delle iniziative in atto e di cooperazione pubblico-privato intorno a un progetto unitario di sviluppo della provincia.

²⁰ La città di Domodossola è il soggetto promotore del Patto territoriale del VCO. Il patto comprende 77 comuni della provincia del Verbano-Cusio-Ossola comprese – tranne i comuni di Verbania e Belgirate – le dieci comunità montane. Come è noto, le risorse dei patti sono destinate alle aree depresse definite dagli Obiettivi 1, 2 e 5b. I 77 comuni della provincia del VCO sono stati suddivisi in tre gruppi (area Obiettivo 2 con 25 comuni, area Obiettivo 5b con 48 comuni e Fuori obiettivo). Si veda ST, *Patto territoriale del Verbano-Cusio-Ossola* cit.

IL TECNOPARCO DEL LAGO MAGGIORE

Il Tecnoparco si trova sulla sponda occidentale del Lago Maggiore, a pochi chilometri dall'autostrada Genova-Voltri, a 70 km dall'aeroporto intercontinentale di Milano Malpensa e a 120 km da Torino e dal suo aeroporto. Le strutture del Tecnoparco sono costituite da 35.000 mq di edifici disegnati dall'architetto Aldo Rossi, già disponibili, con spazi per laboratori e uffici varianti tra i 500 e i 1.600 mq ognuno, su un'area di 180.000 mq.

Il Tecnoparco si rivolge ad aziende operanti nel settore delle biotecnologie per la florovivaistica, delle tecnologie per l'ecologia, della sperimentazione di nuovi materiali, dell'automazione industriale e della componentistica industriale. Per accedere al Tecnoparco si devono possedere tre requisiti:

1. presentare progetti innovativi e programmi ben definiti di sviluppo, con un definito sbocco di mercato;
2. avere una situazione gestionale e patrimoniale sana;
3. avere chiari progetti e i relativi mezzi necessari per l'attuazione di programmi di innovazione.

La presenza di TecnoLab, un moderno laboratorio che nasce e si sviluppa per analizzare e risolvere problemi specifici di piccole e medie imprese e che si avvale di strumenti e sistemi innovativi, e TecnoVerde, centro di sperimentazione per le piante caratteristiche del Lago Maggiore, costituisce il fulcro originario intorno a cui il Tecnoparco si sta sviluppando. Il TecnoLab offre in particolare:

- consulenze su normative italiane ed europee
- verifica della conformità dei prodotti
- piani di prova su commessa
- documentazione tecnica conforme ISO45000-1
- prove di compatibilità elettromagnetica.

Il costo del parco è di 70 miliardi, il numero delle imprese insediate è 21, la capitalizzazione è suddivisa tra Finpiemonte, con il 51%, e SAIA S.p.a., con il restante 49%.

LA SITUAZIONE DEI TRASPORTI IN PIEMONTE E NEL VCO

1. Il quadro generale

Con il Trattato di Maastricht (1992) al settore del trasporto è stato riconosciuto un ruolo importante per l'integrazione economica e sociale dell'Europa. A partire da quella data, lo sviluppo di un'unica rete transeuropea di trasporto è diventato uno degli obiettivi prioritari delle politiche comunitarie. All'interno di questo nuovo assetto di relazioni istituzionali tra gli stati nazionali il rischio che si profila, nel prossimo futuro, per il Piemonte e per l'Italia è quello di un progressivo allontanamento dall'Europa se non si verificherà una ripresa degli investimenti nelle infrastrutture di trasporto. Tali investimenti dovranno essere finalizzati a colmare il ritardo che separa l'Italia e il Piemonte dall'Europa, per scongiurare il rischio reale di marginalizzazione.

Dei quattordici progetti prioritari europei previsti dalla commissione Christophersen per la connessione alla rete delle infrastrutture di trasporto europee tre riguardano l'Italia e di questi ben due il Piemonte:

- la linea TAV Torino-Lione, con il prolungamento verso Milano-Venezia-Trieste ancora in fase preprogettuale;
- il potenziamento dell'aeroporto intercontinentale di Malpensa, sulla cui apertura si sono riversate prima le polemiche del commissario europeo Kinnock per la mancanza di collegamenti a rete con i maggiori centri urbani e con Milano in primo luogo, poi quelle dei comuni soggetti a impatto ambientale.

Esistono quindi forti potenzialità per la nostra regione, che potranno essere messe in campo solo se si porteranno a termine i lavori di infrastrutturazione in atto e se si orienteranno le opere verso la creazione di un sistema integrato nel contempo efficiente, rispettoso dell'ambiente e isologico agli obiettivi europei: garantire trasporti rapidi e sicuri per accrescere la competitività rispetto al resto del mondo; pianificare l'assetto territoriale per prevenire la concentrazione di ricchezza e popolazione, potenziando i collegamenti con le regioni più lontane e migliorando l'accessibilità alle aree rurali; ricercare la combinazione ottimale dei mezzi di trasporto esistenti per migliorare il rendimento e ridurre i danni all'ambiente; creare quei collegamenti con i paesi del Mediterraneo e dell'Europa centro-orientale che sono essenziali per alleviare i loro problemi, ma anche per sviluppare partnership economiche e stimolare gli scambi.

La creazione di un sistema integrato regionale deve muoversi all'interno di questo quadro allargato verso uno sviluppo organico dei territori. In prima approssimazione la creazione di un sistema integrato può orientarsi verso due direzioni. Si possono privilegiare gli interventi che tendono a rendere più indipendenti le zone periferiche del Piemonte, facendole gravitare anche sulle regioni circostanti, oppure si possono implementare gli interventi che rinforzano e accrescono la centralità di Torino, sia in ambito subregionale che nel sistema nazionale ed europeo. Le due opzioni non sono alternative ma complementari e richiederebbero un'analisi di scenario più articolata che evidenzi il ruolo nuovo delle città metropolitane e delle aree esterne, con particolare riferimento a quelle ad alto contenuto ambientale e turistico (tab. 25).

All'interno di questi macroscenari un ruolo centrale, come si è già accennato, è in realtà assunto dai tempi di realizzazione, che possono definire le direttrici future di sviluppo regionale. Su di essi appare difficile sia un'azione strategica pur auspicabile che una probabile previsione, in quanto la programmazione infrastrutturale risulta essere connessa – come la letteratura ha più volte dimostrato – a elementi variabili di natura occasionale (le Olimpiadi, i Mondiali di calcio, ecc.) o di natura politica, quest'ultima ancora segnata da temporalità di breve periodo non in grado di orientare un'effettiva programmazione, o più spesso connesse alle vicende giudiziarie che hanno interessato snodi-cardine delle istituzioni, della politica e dell'economia negli ultimi anni.

Tab. 25 Interventi prioritari e strategici

PROGETTI	DIMENSIONE FINANZIARIA*	STATO DI AVANZAMENTO	PORTATA TERRITORIALE**
1. ACF*** Lione-Torino-(Milano-Venezia)	A	pre-progetto	europeo nazionale
2. ACF Torino-Milano	A	progetto	europeo nazionale
3. Autostrada (A32) Torino-Bardonecchia	A	completato	europeo nazionale
4. Autostrada (Voltri)-Alessandria-Novara-Domodossola-(Sempione)	A	parte completato	regionale nazionale
5. Direttrice (Nizza)-Cuneo-Asti	A	parte in progetto	regionale nazionale
6. Trafori di Tenda e Mercantour	A	in progetto	europeo nazionale
7. CIM di Orbassano	B	in attuazione	regionale nazionale
8. Ferrovia Torino-Ceres	B	parte completato	regionale nazionale
9. Stazione Aeroporto	B	parte in progetto	regionale nazionale
10. Aerostazione di Caselle	B	completato	regionale nazionale
11. Dorsale pedemontana	B	parte in progetto	regionale nazionale
12. Sistema tangenziale di Torino e raccordi	C	parte in attuazione	regionale nazionale
13. Prolungamento verso Malpensa Autostrada A4	C	in progetto	regionale nazionale
14. Costruzione della corsia d'emergenza sulla Torino-Milano	C	pre-attuazione	regionale nazionale
15. Completamento della seconda corsia sulla Torino-Savona	C	completata	regionale nazionale
16. Interporto di Novara Boschetto	C	in attuazione	regionale nazionale
17. Interporto di Rivalta Scrivia	C	in attuazione	regionale nazionale

* È piuttosto difficile rendere conto di questo aspetto, in quanto, per la maggior parte dei progetti, si tratta di costi stimati, mentre, per altri, si tratta di costi di realizzazione già effettuati. Perciò sono state individuate tre grandi classi dimensionali. Alla classe A appartengono dunque i progetti per i quali si prevede un finanziamento superiore a 1.000 miliardi, alla classe B quelli con finanziamenti tra i 200 e i 1.000 miliardi, alla classe C quelli con finanziamenti inferiori a 200 miliardi.

**Questo parametro individua il livello territoriale a cui fanno riferimento i progetti, ossia se rispondono a domande locali oppure fanno riferimento a logiche sovralocali quali quelle espresse dalle politiche transnazionali (europee) e nazionali.

*** Alta Capacità Ferroviaria.

Fonte: CABODI C., FERLAINO F., *Le reti di trasporto in Piemonte*, Quaderni di ricerca n. 88, Torino, Ires Piemonte 1999.

I tempi restano comunque importanti nell'infrastrutturazione di una regione, in quanto ogni evento condiziona quelli futuri, definendo gli scenari di sviluppo e le possibilità di successo. Agire su un singolo evento significa, entro questa prospettiva, modificare l'orientamento generale del sistema e le sue possibili dinamiche. In tal senso esiste una connessione forte tra sviluppo locale e globale di una regione, in quanto l'uno definisce l'altro, in un processo dialogico difficilmente prefigurabile, soprattutto in una situazione come quella italiana, a dir poco sconcertante.

Occorre a tale proposito ricordare che interventi indicati come prioritari nel Progetto 80, sono riapparsi tali nel Piano generale dei trasporti del 1986 e nel Piano decennale dell'ANAS e soprattutto molti di essi devono ancora oggi essere realizzati.

L'incapacità di mettere in atto politiche infrastrutturali efficaci e di realizzare gli interventi necessari a livello nazionale ha avuto pesanti ripercussioni sui singoli contesti regionali. Essi oggi si trovano a fronteggiare non solo le nuove esigenze emergenti – quelle provenienti dal nuovo assetto sociale ed economico, dovuto all'integrazione europea – ma anche a dover dare risposta a domande pregresse mai soddisfatte. È interessante ricordare come già lo studio sui problemi e le prospettive della viabilità e dei trasporti realizzato dall'Unione regionale delle Camere di commercio, industria, artigianato e agricoltura del Piemonte, indicasse, nel 1972, come causa principale delle deficienze del sistema, il prevalere degli investimenti per le infrastrutture di trasporto individuali. Per questo motivo definiva come fondamentali gli interventi sulle linee ferroviarie di grande comunicazione (lunga distanza), su quelle a livello regionale di completamento della rete fondamentale e gli investimenti per il potenziamento dei nodi di Alessandria e Torino.

Per la viabilità stradale si prevedeva il potenziamento (mai attuato fino ad oggi) di alcune tratte autostradali (Torino-Milano e Torino-Savona) inadeguate già allora a sopportare i crescenti volumi di traffico. Inoltre veniva prevista la realizzazione di alcuni altri tratti autostradali per completare la rete esistente:

- sistema tangenziale di Torino;
- Autostrada dei Trafori ossia l'attuale Gravelona Toce;
- Torino-Bardonecchia (con il traforo del Fréjus e del Colle della Scala);
- Piemonte-mare, che staccandosi a Ceva dalla Torino-Savona risalirebbe la Val Tanaro per Bagnasco e Garessio;

- bretella tra Predosa e Tortona per collegare la Gravellona Toce con la Milano-Genova;
- Aosta - Pré-St-Didier;
- Torino-Pinerolo;
- Autostrada pedemontana fino a Biella;
- Cuneo-Asti (a partire dalla Gravellona Toce all'altezza di Tortona-Stroppiana) e Traforo del Ciriegia.

Alcuni di questi interventi sono stati avviati (raddoppio della Torino-Savona, autostrada Aosta - Pré-St-Didier), altri sono stati completati (Gravellona Toce, Torino-Bardonecchia, sistema tangenziale di Torino), altri ancora continuano a essere fonte di inesauribili dibattiti e feroci discussioni (come nel caso della Asti-Cuneo e del Traforo del Ciriegia, entrambi già approvati negli anni Settanta), oppure sono in lista di attesa (Torino-Pinerolo, Autostrada pedemontana).

Oggi per il Piemonte il compito necessario dell'infrastrutturazione a rete è più arduo che nel passato e ciò significa da un lato attuare gli interventi necessari per assicurarsi il collegamento con l'Europa e dall'altro colmare gli anelli mancanti nella rete infrastrutturale tenendo conto dei cambiamenti intervenuti nell'assetto regionale negli ultimi decenni.

Il Piano territoriale regionale, recentemente approvato, e il Piano regionale dei trasporti redatto nel 1996 e adottato nel 1998, si muovono in questa direzione e pongono come obiettivi strategici il potenziamento delle reti sovraregionali. Il perseguimento di questo obiettivo è subordinato alla realizzazione di alcuni interventi sulla rete sovraregionale quali:

- il potenziamento del corridoio (Nizza)-Cuneo-Asti-Alessandria;
- il potenziamento del corridoio (Voltri)-Alessandria-Novara-Domodossola-Sempione;
- il potenziamento dei centri di interscambio modale;
- l'incremento del trasporto su ferro delle merci con la realizzazione di poli logistici integrati e centri intermodali.

In particolare vengono distinti due corridoi principali:

- *corridoio est-ovest*, per il quale viene messa in evidenza la necessità di potenziare il nodo di Torino, i nodi dell'alta velocità dell'Alessandrino e Novara, il polo integrato di Cuneo Levaldigi. Il potenziamento prevede la realizzazione delle linee di alta velocità Torino-Lione, Torino-Milano e Milano-Genova

- (per il tratto che interessa il territorio regionale), dell'autostrada Nizza-Cuneo-Asti e il potenziamento dei nodi di Torino, Alessandria, Cuneo, Novara;
- *corridoio nord-sud*, rispetto al quale viene sottolineata la necessità di dare luogo a un tracciato della linea ferroviaria ad alta velocità tra Genova e il Sempione e di collegamento a rete al nodo di Torino; si considera quindi prioritario il potenziamento dei nodi di Alessandria e Novara, nella prospettiva che tale linea si realizzi.

I progetti considerati prioritari sono:

- arco ferroviario alta velocità (Lione)-Modane-Torino, il cui progetto è già in fase esecutiva;
- arco ferroviario alta velocità Torino-Milano, in attesa di approvazione;
- arco ferroviario Torino-Alessandria, che deve essere potenziato anche in previsione del possibile collegamento ad alta velocità tra Torino e Lione;
- arco ferroviario Genova-Sempione, per il quale sono previsti interventi volti a garantire continuità funzionale e prestazionale alla direttrice in tutti i suoi tratti, anche in previsione di una linea ad alta velocità che va ad agganciarsi alla linea tedesca attraverso la Svizzera;
- arco ferroviario Torino-Savona, di cui si auspica il raddoppiamento nel tratto Ceva-Carcare, per evitare le attuali strozzature;
- direttrice (Nizza)-Cuneo-Asti e trafori del Tenda e del Mercantour, per gestire i flussi del Piemonte meridionale.

Grande attenzione viene anche dedicata al potenziamento dei nodi delle reti sovraregionali, in particolare:

- *nodo di Torino*, i cui sono da realizzare grandi progetti per garantirne alti livelli di efficienza: tra i progetti che devono essere portati a termine entro breve tempo ci sono il passante ferroviario, la realizzazione, nell'area Nord, di un polo logistico integrato specializzato per il trattamento delle merci da convogliare sulle linee ad alta velocità, l'inserimento di un nodo ferroviario nell'aeroporto di Caselle e il potenziamento del sistema viario di accesso;
- *nodo di Novara*, che ha una rilevanza strategica non solo nella rete infrastrutturale regionale, ma anche in quella nazionale ed europea, poiché in esso si incrociano due corridoi plurimodali; in considerazione di questa importanza sono necessari interventi volti alla riorganizzazione delle reti nord-sud (anche in previsione dell'alta velocità) e al completamento e potenziamento del Centro di interscambio modale di Novara-Boschetto;

- *nodo di Alessandria*, che costituisce il secondo nodo strategico della rete ferroviaria regionale (linee da Genova per Torino, Milano e Novara, linee da Torino per Milano e Bologna) e per cui si ritiene necessario redigere un piano che ne esalti la centralità e le potenzialità di sviluppo, nonché dare inizio a progetti per l'ampliamento e la trasformazione dello scalo merci in polo logistico integrato;
 - *nodo di Cuneo*, per cui si intravede la reale possibilità di creare un forte polo di mobilità di importanza sovraregionale con la realizzazione della Cuneo-Asti, il raddoppio della linea ferroviaria Cuneo-Fossano, il potenziamento della linea ferroviaria Cuneo-Ventimiglia e delle funzioni aeroportuali di Cuneo Levaldigi da integrare con quelle di un polo logistico integrato-merci.
- Per dar luogo a questa rete sistemica, organizzativa e infrastrutturale vengono individuati alcuni interventi prioritari. Per quanto riguarda le linee ferroviarie essi concernono:

- il potenziamento della Novara-Domodossola e della Acqui-Genova;
- i raddoppi delle linee Novara-Arona, Fossano-Cuneo, Ceva-Carcare e della Settimo-Volpiano;
- l'elettificazione della Alba-Bra-Cavallermaggiore e della Chivasso-Ivrea;
- la realizzazione della stazione ferroviaria nell'aeroporto di Caselle (linea Torino-Ceres).

Gli interventi indicati come prioritari sulla rete viaria di primo livello sono invece:

- la realizzazione della direttrice (Nizza)-Cuneo-Asti e Trafori;
- il completamento del raddoppio della Torino-Savona;
- il completamento del sistema tangenziale di Torino per quanto riguarda la tratta Torino-Pinerolo;
- il completamento della Pedemontana Nord;
- la realizzazione o il completamento dei sistemi tangenziali di Torino, Alessandria, Novara, Casale, Asti, Vercelli, Avigliana, Chieri, Carmagnola, Carignano;
- la realizzazione o il completamento dei raccordi autostradali Biella-A5, Rolino-A26, Torino-Pinerolo;
- il collegamento dello svincolo di Baveno della A26 con la SS33.

Infine, per il traffico merci, viene sottolineata la necessità di:

- completare i CIM di primo livello di Orbassano, Novara Boschetto e Rivalta Scrivia;

- realizzare i “poli logistici integrati” (potenziamento di scali merci esistenti come centri di servizio alle aziende) di Alessandria, Biella, Cuneo Levaldigi, Domodossola, Ivrea, Pinerolo, Torino Nord, Vercelli;
- approfondire le analisi sulle reti distributive in alcune aree problematiche, ossia nelle aree in cui i flussi di mezzi pesanti adibiti al trasporto e alla distribuzione delle merci generano alti livelli di conflittualità locali. Le aree problematiche individuate sono: le conurbazioni gravitanti sui nodi di Torino, Novara, Alessandria e Cuneo; aree complesse per l'intreccio di componenti paesistico-ambientali e storico-antropiche quali l'Eporediese, il Biellese e il Vergante; corridoi vallivi fortemente infrastrutturati e molto urbanizzati in un contesto di valenze paesistico-ambientali quali la bassa Valle di Susa, la Val d'Ossola, la Val Tanaro e la bassa Val Chisone; corridoi vallivi infrastrutturati in contesti di alta naturalità quali la Valle di Susa, la Val Vigizzo e la Valle Stura.

Anche a livello regionale si può facilmente constatare come buona parte degli interventi fossero già ritenuti necessari e inderogabili da analisi condotte oltre vent'anni fa. Emerge la mancanza di interventi, a eccezione del previsto potenziamento dell'interporto di Novara Boschetto, mirati a connettere le reti infrastrutturali piemontesi con l'aeroporto intercontinentale di Malpensa 2000, unico *hub* dell'Italia settentrionale. Interventi per migliorare l'accessibilità del Piemonte verso Malpensa paiono oggi necessari, soprattutto per evitare il rischio di marginalizzazione del Piemonte orientale dalle dinamiche attivate da un *hub* di tali dimensioni.

Da questa lettura incrociata di documenti del passato e di documenti recenti si delinea una grande immobilità, sia a livello regionale che a livello nazionale, ma soprattutto l'incapacità e la difficoltà di progettare sul lungo periodo individuando priorità e formulando programmi precisi e realizzabili. Risulta evidente che questo modo di procedere e progettare non è più possibile né sostenibile, se si intende rispondere alle esigenze inderogabili poste dall'integrazione europea e dalla necessità di mantenere alta la competitività del sistema economico e produttivo piemontese e nazionale. Passare dalla logica estensiva a quella selettiva non è solo una necessità dettata dalla scarsità di risorse disponibili, ma un modo nuovo e concreto di intervento per rafforzare il sistema regionale.

È in questa prospettiva che ci si deve porre, per definire quali interventi siano realmente prioritari e strategici per il futuro della regione e soprattutto quali di questi debbano essere realizzati a breve, per minimizzare i rischi di marginalizzazione rispetto all'Europa.

2. Il VCO: accessibilità locale e infrastrutturazione

Il VCO si presenta come un'area limitrofa ai principali corridoi stradali e ferroviari classificati di rilevanza europea sia sulla direttrice nord-sud – il famoso “Asse lotaringico” della Reclus-Datar che unisce il Mediterraneo al Mare del Nord passando per il Gottardo e i nodi di Milano-Novara – che sulla direttrice est-ovest – il “Sun Belt” ispano-franco-italiano che connette la Spagna all’Austria e l’Ungheria passando, ancora una volta per i nodi di Milano e Novara.

L'aeroporto intercontinentale di Malpensa, che a regime dovrebbe avere un traffico di circa 28 milioni di passeggeri / anno collocandosi al quinto posto tra gli *hubs* europei, è anch'esso limitrofo a quest'area e costituisce un'altra importante infrastruttura di connessione alle reti globali transcontinentali.

Sono questi alcuni dei punti di forza del VCO che appaiono, come vedremo, allo stato di fatto, quali elementi potenziali non ancora pienamente fruibili, in quanto scarsamente interconnessi alla rete locale.

La morfologia territoriale del VCO contribuisce a rendere difficoltosi i collegamenti interni che si sviluppano lungo l'arteria centrale della Val d'Ossola, lungo le rive dei laghi d'Orta e Maggiore e sui fronti trasversali delle valli.

La mobilità interna ha seguito (i dati si riferiscono agli ultimi due censimenti generali) la crescita registrata nel Nord Italia e il tasso di mobilità per lavoro nei comuni (movimenti in entrata + movimenti in uscita / occupati + addetti) è passato dal 30,25 del 1981 al 42,24 del 1991, subendo una variazione del 36,97%, ben al di sopra della variazione riscontrata in Piemonte e Valle d'Aosta (33,91%) o nell'insieme della pianura padana centro-occidentale (32,18%).

Più specificamente il sistema locale di Verbania passa da 11.909 spostamenti interni totali per lavoro nel 1981 a 12.759 nel 1991, quello di Domodossola da 12.663 a 13.666, quello di Cannobio da 1.067 a 1.104, mentre quello di Omegna resta stabile.

Le distanze percorse, misurate in chilometri in linea d'aria al giorno – andata e ritorno – dei pendolari lavorativi in uscita dai comuni, segue la generale crescita passando dai 108.000 km del 1981 ai 129.000 del 1991 per i trasporti collettivi, mentre per quelli individuali il dato raddoppia passando dai 254.000 a 459.000 km.

Nell'insieme le distanze medie euclidee per motivi di lavoro di ogni pendolare passano nel VCO da 22,28 a 27,92 km, dato non dissimile dalla media regionale.

I movimenti pendolari per lavoro sembrano riarticolare il territorio del VCO a vantaggio delle aree lacuali e dei sistemi locali minori: i sistemi locali di Omegna, Verbania e Cannobio aumentano il numero di comuni dei rispettivi bacini, Domodossola tende a perdere centralità, passando dai 27 comuni di bacino del 1981 ai 24 del 1991, e nascono nuovi e autonomi piccoli sistemi locali quali Crodo e Santa Maria Maggiore.

Questi movimenti sembrano confermare alcune tendenze in atto di maggiore autonomia dei bacini turistici sia lacuali che montani, mentre tende a essere meno importante, nell'economia provinciale, il relativo ruolo logistico di Domodossola.

La ripartizione modale dei flussi evidenzia per un verso le asperità territoriali del VCO, entro un più generale processo dinamico che vede crescere i trasporti individuali dei pendolari lavorativi – che passano dal 76,7% del 1981 all'82,17%, contro una media piemontese del 77% – a scapito dei trasporti comuni, mentre un incremento si registra nei movimenti pendolari a piedi o in bicicletta, soprattutto intorno ai bacini lacuali – che passano dal 3,42% al 5,15% contro una media piemontese del 4,5%.

Nell'insieme il VCO resta un'area problematica dal punto di vista della mobilità interna e dell'accessibilità.

Lo studio dell'accessibilità locale, interna all'area provinciale di riferimento, è stato condotto su diversi indicatori di flusso. La situazione che si presenta è decisamente problematica:

- per quanto concerne l'incidenza percentuale di popolazione residente che accede alle scuole secondarie superiori in un tempo superiore ai 30 minuti il VCO è al secondo posto tra le province piemontesi, dopo Cuneo, mentre per le scuole medie è primo (tavv. XVII-XIX);
- il VCO è secondo, dopo Novara, per gli spostamenti per motivi di studio di lungo raggio (tav. XX);
- l'incidenza percentuale della popolazione residente accessibile ai presidi ospedalieri in un tempo superiore ai 30 minuti vede il VCO al terzo posto, dopo Cuneo e Asti (tavv. XXI-XXII);
- per quanto attiene l'incidenza percentuale della popolazione residente dei comuni accessibili a città con oltre un milione d'abitanti il VCO è all'ultimo posto tra le province piemontesi, e tale risulta anche per l'accessibilità a città di 200 mila abitanti in meno di 30 minuti (tavv. XXIII-XXIV);

- il peso demografico dei comuni nei quali gli spostamenti per motivi di lavoro a medio-lungo raggio (più di 30 minuti) sono superiori al 20% degli spostamenti totali per lavoro vede il VCO collocato al primo posto, così come negli spostamenti a lungo raggio (tavv. XXV-XXVII);
- il VCO si colloca subito dopo Biella per gli spostamenti in auto per motivo di lavoro (tavv. XXVIII-XXIX).

Per valutare l'accessibilità complessiva sono stati sintetizzati i diversi indicatori attraverso una procedura di *ranking*.

Ad ogni indicatore è stato affidato un peso, inverso all'accessibilità relativa provinciale (nell'ordine da 1 a 8) e la somma dei diversi pesi è stata assunta come misura del totale dei vincoli locali che si oppongono all'accessibilità massima (fatta 100), quindi come misura dell'inaccessibilità di ogni provincia.

Tab. 26 Accessibilità complessiva delle province piemontesi

PROVINCIA	PUNTEGGIO E "RANK" DELL'ACCESSIBILITÀ
Novara	34
Vercelli	45
Torino	47
Biella	49
Alessandria	50
Cuneo	62
Asti	78
Verbania	87

Fonte: elaborazione IRES su dati UPI, 1999.

I risultati espressi nella tabella 26 evidenziano l'enorme differenza dell'accessibilità delle province piemontesi.

Il VCO con i suoi 87 punti appare la provincia con minore accessibilità, confermandosi come un "territorio interstiziale" ai grandi assi di connessione europei con forti problemi ancora da risolvere per quanto concerne l'accessibilità interna e le connessioni ai nodi.

È interessante osservare che le aree poste lungo le direttrici degli assi nord-sud, Novara e Vercelli, ed est-ovest Torino-Vercelli-Novara, sono anche quelle con maggiore accessibilità interna provinciale mentre le aree periferi-

che esprimono serie difficoltà in quanto dipendenti da nodi esterni al bacino provinciale. Asti appare tra queste ultime in quanto fortemente dipendente da Torino e pertanto a scarso autocontenimento dei flussi per lavoro, della pendolarità scolastica, nonché dei flussi relativi ai servizi, soprattutto quelli ospedalieri.

Questa analisi è peraltro in parte confermata, e per molti versi aggravata, dalla stima, aggiornata al 1995-1996, delle dotazioni infrastrutturali delle province italiane svolta recentemente dall'Istituto G. Tagliacarne.

In questo caso sono le aree piemontesi a maggior grado di urbanizzazione – Torino e Novara – che si collocano nel gruppo di province italiane meglio infrastrutturate (insieme alle grandi polarità di Milano, Genova, Venezia, Roma, Napoli e a un'altra decina di province, in gran parte settentrionali).

Torino emerge nei servizi alle imprese, mentre Novara come nodo logistico di primo livello per l'accessibilità all'aeroporto di Malpensa e il ruolo chiave nella rete ferroviaria e autostradale.

Le province di Vercelli e Alessandria risultano anch'esse ben attrezzate sotto il profilo dei trasporti, posizionandosi in una zona di "media classifica" nella graduatoria generale di infrastrutturazione: in questo risultato influiscono anche la prossimità di Alessandria allo scalo marittimo genovese e la relativa vicinanza di Vercelli al nodo Malpensa, oltreché la collocazione di entrambe sui grandi corridoi nord-sud ed est-ovest.

Diverso il quadro delle altre province, soprattutto Asti, ma anche Biella, Cuneo e il VCO, che presentano livelli di infrastrutturazione sensibilmente inferiori alla media nazionale.

Incrociando le due analisi emerge la forte criticità di Asti nella dotazione infrastrutturale e del VCO nell'accessibilità locale, mentre una buona collocazione (sia infrastrutturale che relativa all'accessibilità) caratterizza le province di Novara, Torino e Vercelli.

3. Il VCO: la rete ferroviaria e viaria

Il sistema insediativo della provincia del VCO è caratterizzato da un asse principale nord-sud dell'Ossola cui si affacciano, a pettine, valli importanti dal punto di vista sia naturalistico che turistico, quali le valli Anzasca, Antro-

na, Vigizzo, quindi la Valle Antigorio e la Val Formazza, nonché la Val Divedro, sulla quale prosegue il sistema viario per il Sempione.

Negli ultimi decenni si è assistito, soprattutto a ridosso dei laghi, a uno sviluppo periurbano consistente che ha modificato, come si è già detto, la configurazione della mobilità e dei sistemi locali e la stessa organizzazione del territorio.

Tale processo è dovuto a due dinamiche concorrenti: per un verso alla crescita della periurbanizzazione lacuale, per altro verso alla crescita del ruolo distrettuale e alla crisi/riconversione del nodo logistico di Domodossola.

In quest'ultimo caso, la tradizionale attività di scalo di Domodossola per la scomposizione e ricomposizione dei convogli internazionali dovrà, in un futuro non molto lontano, trasformarsi, per adeguarsi alle nuove coordinate della logistica integrata che la politica dei trasporti della Svizzera e gli accordi di quest'ultima con l'UE imporranno.

Bisogna infatti tenere conto che dal 1994 la Svizzera ha messo in atto nuovi e più forti strumenti per la protezione delle Alpi, che si prefiggono di raggiungere due obiettivi:

1. trasferire su rotaia, ed entro dieci anni, l'intera crescita del traffico merci che collega una frontiera all'altra attraverso le Alpi svizzere;
2. bloccare la capacità di transito sulle strade nella regione alpina.

Questi obiettivi saranno raggiunti attraverso differenti strumenti:

- con l'accordo UE-Svizzera il limite delle 28 tonnellate dei vettori pesanti su strada sarà innalzato nel 2001 a 34 tonnellate e nel 2005 a 40 tonnellate;
- verrà introdotta l'imposta sul traffico pesante LSVA, che innalza il costo del transito sulla Basilea-Chiasso di 13 volte, dagli odierni 25 CHF ai 325 CHF futuri;
- sarà modernizzata e implementata la rete ferroviaria, in particolare la rete Alp-Transit, di cui fanno parte le opere già in atto del Lötschberg-Sempione, che sarà realizzata nel periodo 2006-2012;
- si procederà nella riforma delle ferrovie, avviata dal 1° gennaio 1999.

Queste misure richiederanno una riorganizzazione del traffico merci e possono costituire un mezzo per il rilancio logistico di Domo2.

Rilancio auspicabile che non interessa solo il VCO, ma può coinvolgere, se opportunamente guidato, l'intero Piemonte orientale. Si tenga conto a tal fine che oggi sotto il Sempione passa solo l'11,6% del traffico merci ferroviario che attraversa le Alpi, contro il 31,2% dei flussi del Gottardo.

IL CENTRO LOGISTICO DOMO2

Il nuovo scalo internazionale Domo2 è costato più di 500 miliardi ed è stato realizzato anche con il contributo dell'UE. È uno dei maggiori investimenti pubblici nel VCO. Secondo il progetto iniziale, l'impianto avrebbe dovuto diventare un grande centro di movimentazione merci, di scomposizione e ricomposizione dei convogli internazionali e di smistamento del traffico di attraversamento alpino. Le previsioni occupazionali parlavano di circa 800 nuovi posti di lavoro, mentre quelle di movimentazione merci di 9 milioni di tonnellate. In realtà oggi il centro è fortemente sottoutilizzato e la sua movimentazione si aggira sui 4 milioni di tonnellate/anno. Ciò è dovuto a due processi nel frattempo intervenuti:

- si punta su una politica dei trasporti con treni completi all'origine;
- Domo2 subisce la concorrenza del CIM di Novara, un nodo logistico di importanza nazionale, secondo la delibera CIPET 1993.

Nuove prospettive di sviluppo potranno aprirsi quando l'entrata a regime della nuova politica di attraversamento per le merci della Svizzera imporrà l'utilizzo del corridoio Huckepack, una sorta di autostrada viaggiante sulla direttrice Novara-Domodossola-Svizzera. Oggi sono in atto i lavori di elettrificazione della linea e l'adeguamento delle sagome delle gallerie sulle trasversali Sempione-Lötschberg e Gottardo, nonché la costruzione di nuovi tunnel in Svizzera per migliorare i flussi e minimizzare l'impatto. Questi lavori permetteranno l'attraversamento completo dei TIR su treno, con profili fino a 4 metri di altezza.

Come si sa, il VCO ha forti interrelazioni con le aree limitrofe lombarde e del Novarese che, come da tempo hanno dimostrato gli studi dell'IRES, gravita a sua volta sul polo milanese, nonché con quelle svizzere del Ticino e del Vallese. I dati del traffico ferroviario sulla tratta Domodossola-Milano esplicitano quanto detto, mostrando lo scarso peso interconnettivo con il Piemonte orientale (tab. 27).

Si tratta allora, seguendo le indicazioni oramai più volte ribadite nei Piani regionali di sviluppo e nei Piani regionali dei trasporti, di rafforzare la direttrice

nord-sud del Piemonte orientale, ancora troppo debole rispetto alle sue potenzialità, convogliandovi parte del traffico che attualmente si orienta sulla Lombardia.

Tab. 27 Traffico ferroviario (nei due sensi riuniti) su differenti linee di transito*

DIRETTRICI	VIAGGIATORI / KM	TONNELLATE / KM
Ventimiglia-Savona	367,2	92,0
Modane-Torino	285,5	872,5
Domodossola-Milano	549,4	429,7
Domodossola-Novara	39,4	12,8
Chiasso-Milano	265,6	333,4

* Valori espressi in milioni su dati del 1998.

Fonte: Ente Ferrovie.

Le strade seguono la morfologia del territorio e, come evidenzia anche il Piano territoriale provinciale, si riscontrano particolari problemi sulla SS34 di “compatibilità tra gli attraversamenti urbani, i flussi turistici, il movimento dei lavoratori frontalieri e la presenza del traffico pesante”, nonché nell’intersezione, presso Gravellona Toce, tra SS33-SS229 e SS34.

La “messa in sicurezza della rete stradale” insieme alla “riqualificazione funzionale (accessibilità alle aree, riorganizzazione delle intersezioni, fluidificazione del traffico, ecc.) e ambientale”¹ costituiscono le emergenze interne da risolvere per rispondere alla scarsa accessibilità presente nel VCO.

Insieme a queste importanti necessità resta tuttavia in gran parte ancora irrisolto il problema della connessione del bacino provinciale alle grandi arterie di comunicazione internazionali. La realizzazione della A26 ha stabilito il collegamento con la rete nazionale, ma manca la connessione con la rete internazionale, che può ottimizzare la presenza dei flussi turistici stranieri che costituiscono, come si è visto, un asse portante del modello attuale e futuro di sviluppo del VCO.

Oggi sulla tratta Arona - Lago Maggiore transitano quotidianamente circa 14.000 veicoli contro i 19.000 che passano lungo l’allacciamento tra la A26 e la A8 DIR per Milano, o i 22.000 veicoli che attraversano ogni giorno la dogana autostradale di Chiasso-Brogeda (tab. 28, figg. 3-5).

¹ Provincia del VCO, *Piano territoriale provinciale*, 1999, Verbania, 1999.

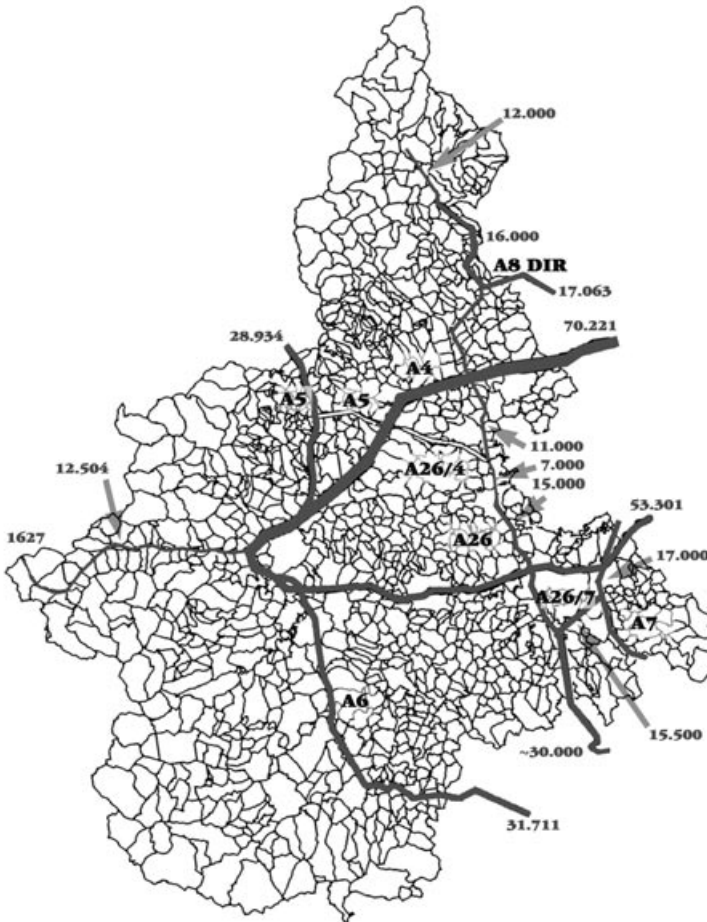
Tab. 28 A26 Genova Voltri - Gravelloa Toce. Traffico giornaliero medio per tratto nel 1998

	DIREZIONE DESTRA		DIREZIONE SINISTRA		TOT. (DESTRA + SINISTRA)				
	LEGGERI	PESANTI	LEGGERI	PESANTI	LEGGERI	PESANTI			
Allacc. A10/A26 - Masone	17.311	3.728	21.039	17.575	3.802	21.376	34.885	7.530	42.415
Masone - Ovada	15.801	3.618	19.419	16.131	3.702	19.833	31.931	7.320	39.251
Ovada - Allacc. A26 DIR A26/7	13.630	3.464	17.093	14.037	3.541	17.577	27.667	7.004	34.671
Allacc. A26 DIR A26/7 - Novi Ligure	6.836	1.895	8.730	6.737	1.967	8.704	13.573	3.862	17.435
Novi Ligure - Allacc. A26/7 A7	6.629	1.966	8.594	6.561	2.034	8.595	13.190	4.000	17.190
Allacc. A26 DIR A26/7 - Alessandria Sud	7.307	1.776	9.083	7.812	1.780	9.592	15.119	3.556	18.675
Alessandria Sud - Allacc. A26/A21	7.896	2.118	10.014	8.307	2.117	10.424	16.203	4.235	20.438
Allacc. A26/A21 - Casale Monferrato Sud	7.204	2.044	9.249	7.644	2.073	9.717	14.848	4.118	18.966
Casale Monferrato Sud - Casale Monferrato Nord	7.385	2.080	9.465	7.997	2.126	10.123	15.383	4.206	19.589
Casale Monferrato Nord - Allacc. A26 A26/4	6.869	1.776	8.645	7.357	1.829	9.186	14.226	3.605	17.832
Allacc. A26 A26/4 - Vercelli Ovest	3.379	880	4.259	3.785	948	4.733	7.164	1.828	8.992
Vercelli Ovest - Allacc. A26/4 A4	3.012	717	3.729	3.432	803	4.235	6.444	1.520	7.964
Allacc. A26 A26/4 - Vercelli Est	3.874	1.037	4.911	3.955	1.023	4.978	7.829	2.060	9.889
Vercelli Est - Allacc. A26/A4	4.217	1.104	5.321	4.265	1.100	5.365	8.482	2.204	10.686
Allacc. A26/A4 - Ghemme / Romagnano Sesia	5.614	1.335	6.949	5.593	1.286	6.879	11.207	2.620	13.828
Ghemme / Romagnano Sesia - Borgomanero	5.874	1.369	7.243	5.886	1.328	7.215	11.760	2.697	14.457
Borgomanero - Allacc. A26/A8 DIR	5.972	1.389	7.361	6.046	1.361	7.407	12.019	2.750	14.769
Allacc. A26/A8 DIR - Arona	8.035	1.539	9.574	7.991	1.519	9.510	16.026	3.058	19.084
Arona - Lago Maggiore	6.012	1.174	7.187	6.202	1.185	7.388	12.215	2.360	14.575

Fonte: Autostrade S.p.A. - SSI/PMI.

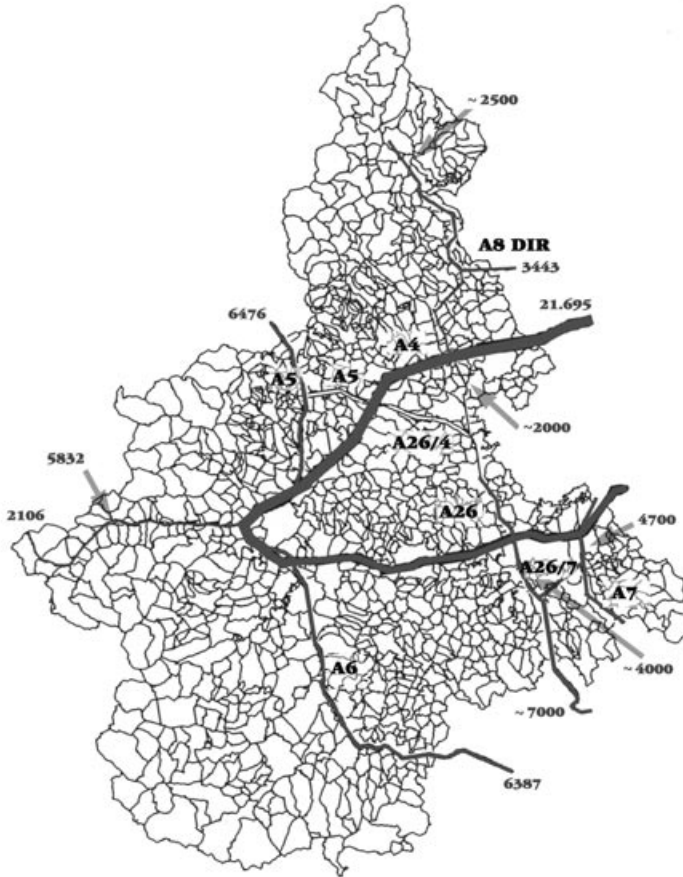
Anche in questo caso emergono due urgenze: la prima consiste nel migliorare l'accessibilità locale in modo di diffondere e costruire sinergie forti tra i vari sistemi locali del VCO; la seconda nel rompere la posizione interstiziale di questa provincia e di connetterla agli assi internazionali di maggior traffico, potenziando il corridoio del Piemonte orientale. Ciò consentirebbe ricadute non solo sul VCO, ma anche sulle province orientali della regione.

Fig. 3 Flussi giornalieri di traffico dei veicoli leggeri



Elaborazioni IRES su dati CCIAA, 1997; A26 elaborazioni IRES su dati Società Autostrade.

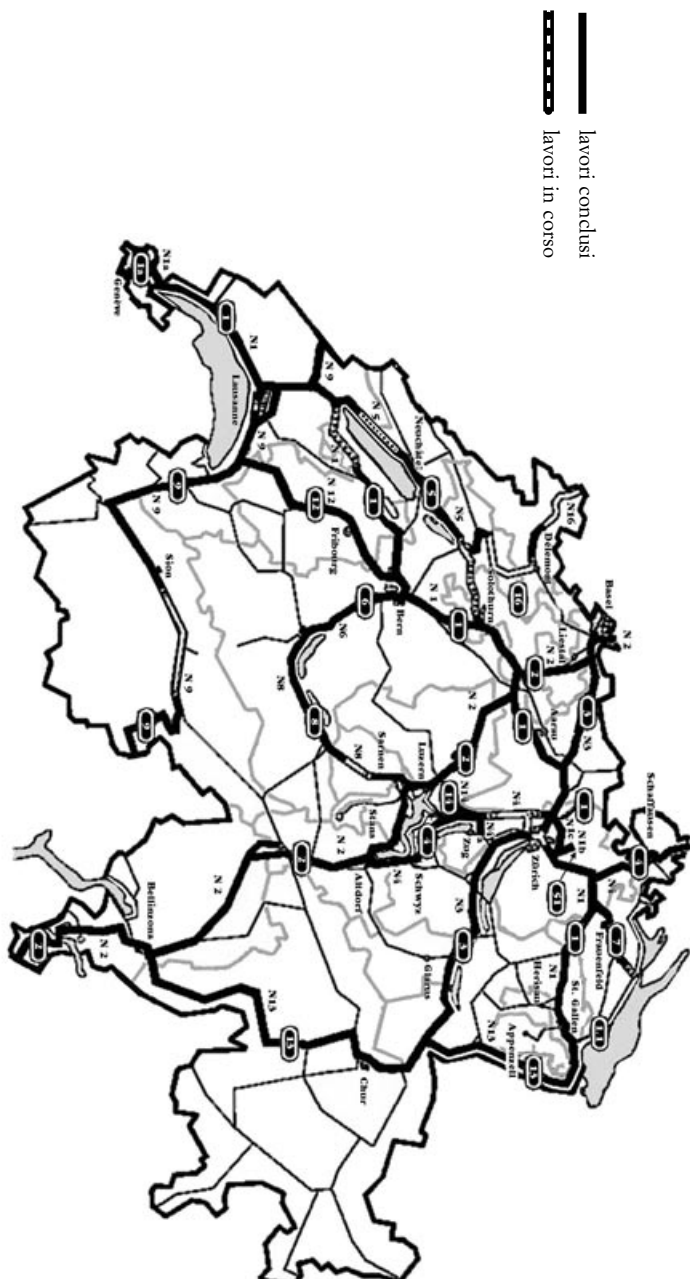
Fig. 4 Flussi giornalieri di traffico dei veicoli pesanti



Elaborazioni IRES su dati CCIAA, 1997; A26 elaborazioni IRES su dati Società Autostrade.

Occorre ribadire che molte iniziative in atto possono essere guidate per rompere l'interstitialità del VCO e rafforzare il corridoio del Piemonte orientale: il piano d'area di Malpensa, la prevista realizzazione della bretella autostradale tra Varese e Mendrisio, la realizzazione dell'autostrada A9 della Valle del Rodano tra Sierre e Brig (mentre sono già realizzate le tratte tra Martigny-Sion-Sierre e quella tra Brig e il passo del Sempione), la realizzazione dell'Alp-Transit e l'ammodernamento delle gallerie del Lötschberg e del Sempione.

Fig. 5 Rete autostradale svizzera. Stato dei lavori di costruzione alla fine del 1998



Fonte: Département des Transports, de l'Équipement et de l'Environnement (DTEE) ed État du Valais.

All'interno di questo processo di infrastrutturazione sia la Regione Piemonte che la provincia del VCO devono agire in maniera concertata e coordinata, per orientarne i possibili effetti positivi. Essi dipenderanno in gran parte dallo sviluppo futuro di Domo2, dallo sviluppo delle potenzialità settoriali presenti, ma anche dalla scelta relativa alla connessione della A26 con il Sempione o con la A2 e la A13, sul nodo di Bellinzona.

Su queste scelte si gioca il futuro del VCO e gran parte dello sviluppo del corridoio del Piemonte orientale.

GLI SCENARI DI SVILUPPO LOCALE DEL VCO

1. Una breve inchiesta

Per delineare alcuni possibili scenari di sviluppo e verificare le idee intorno a cui costruire lo sviluppo provinciale, nonché le immagini territoriali sottostanti, la percezione attuale della situazione sociale ed economica, si è sottoposto un breve questionario a un numero limitato di attori privilegiati.

La quantità di risposte ottenute, nei tempi brevissimi a disposizione per questo studio, non è sufficiente a fornire un campione quantitativamente significativo, ma è sicuramente interessante per tracciare alcuni possibili orientamenti e confermare auspicabili scenari di sviluppo.

Le scarse risposte sono – così vogliamo anche interpretarle – un segno evidente delle difficoltà oggettive di fornire risposte chiare e in tempi brevi ai problemi complessi di quest'area.

L'immagine territoriale del Verbano che emerge dalle risposte rispecchia la descrizione che abbiamo dato di un'area interstiziale, che appartiene a un sistema più vasto, gravitante maggiormente verso il Piemonte orientale, la Lombardia e la regione dei laghi, piuttosto che verso il Piemonte occidentale e il polo torinese.

L'indicazione prevalente, rispetto all'attuale condizione economica della provincia, è di un'area in declino in alcuni settori industriali, debole nella dotazione infrastrutturale, ma con grandi potenzialità nel terziario e nel turismo.

Vengono da tutti identificate le tre zone canoniche che formano il più vasto bacino provinciale e su ognuna vengono fornite indicazioni e risposte differenziate.

Lo schema SWOT sintetizza le differenti immagini e gli orientamenti emergenti (tab. 29).

Il primo dato che emerge è relativo al turismo, che appare un punto di forza da valorizzare e un'opportunità su cui scommettere per tutte e tre le aree considerate. Bisogna però notare che si tratta di un turismo non generico ma che deve far leva sulla qualità e sulla specializzazione – di tipo naturalistico, montano e lacuale.

I fattori di debolezza che accomunano le tre zone sono invece la crisi industriale e la mancanza di infrastrutture, mentre i rischi più probabili sono la staticità, l'isolamento geografico, la riduzione della base demografica e la scarsa occupazione.

Dal punto di vista delle esigenze infrastrutturali dei trasporti le richieste prioritarie sembrano essere quelle di supporto al settore turistico e di potenziamento del trasporto pubblico. In questo caso non prevalgono orientamenti precisi o interventi univoci e prioritari.

Emergono come necessità:

- la pedemontana
- le infrastrutture logistiche interportuali e Domo2
- i collegamenti ferroviari Sempione-Cusio
- i collegamenti autostradali-stradali (A26)
- il miglioramento della viabilità del Cusio e dell'alto Verbano
- la variante SS34 per il collegamento con il Canton Ticino
- la variante SS337 per il collegamento con il Canton Ticino
- l'accesso al valico del Sempione
- il collegamento con la Svizzera lungo il Lago Maggiore
- la circonvallazione Verbania - collegamento Svizzera
- la circonvallazione Gravellona Toce - Sempione.

Come si può notare con nomi e modalità diverse emergono tre differenti ordini di priorità, definiti dalle connessioni con il Vallese e con il Sempione, dal miglioramento della rete interna, dallo sviluppo logistico.

L'opinione è quasi unanime sul fatto che il potenziamento della A26 favorirebbe il Piemonte nel suo complesso.

Tab. 29 Schema SWOT relativo al VCO

ZONE	PUNTI DI FORZA	PUNTI DI DEBOLEZZA	OPPORTUNITÀ	RISCHI
Verbano	Turismo Turismo di alto livello Terziario servizi Terziario avanzato Economia in trasformazione e diversificazione	Crisi industriale Mancato sviluppo Infrastrutture varie Alto numero di seconde case	Terziario Turismo Qualità Rapporto con l'area lombarda	Staticità Isolamento Riduzione della base demografica Occupazione Subire un'eccessiva influenza lombarda
Cusio	Industria Piccola industria Artigianato Turismo	Turismo Settori tradizionali Stagionalità Accessibilità	Turismo Industria	Isolamento Perdita di slancio produttivo Riduzione della base demografica Occupazione
Ossola	Seconde case Turismo Energia elettrica Aree turistiche montane Economia montana e di valle	Crisi industriale Mancato sviluppo Marginalità territoriale	Turismo Riqualificazione ambientale Turismo naturalistico Riqualificazione industriale	Crisi/declino industriale Turismo statico Isolamento Riduzione della base demografica Occupazione

Fonte: Elaborazione IRES, 1999.

Per quanto concerne la direzione del potenziamento autostradale, verso il Ticino o il Vallese, e i benefici che potrebbe trarre la Regione Piemonte da questi interventi alternativi si registra una situazione di equilibrio: una metà delle risposte è a favore della prima soluzione e l'altra a favore della seconda.

Gli orientamenti verso il Ticino o verso il Vallese scaturiscono da motivazioni molto simili:

- coloro che hanno scelto il Vallese ritengono che si possano trarre molti vantaggi dal secondo collegamento strutturale Piemonte-Svizzera occidentale (oltre al Gran San Bernardo), perché l'intervento attiverrebbe un aumento della domanda potenziale di traffico e un aumento di relazioni economiche e sociali;
- chi invece è più propenso al Ticino sostiene che si allargherebbe il bacino turistico potenziale nel Nord Europa e conseguentemente si avrebbe un aumento della domanda di traffico per il Piemonte, e uno sviluppo generale del settore turistico, industriale e commerciale.

Gli strumenti di finanziamento suggeriti sono prevalentemente: i fondi strutturali UE per le aree a declino industriale e il Patto territoriale del VCO. C'è anche chi ritiene che vi sia spazio per iniziative di *project financing* locale.

Alla domanda "Quali attori potrebbero ostacolare la realizzazione?", l'indicazione condivisa da tutti è relativa ai movimenti ecologisti e alla vischiosità decisionale.

Quanto emerge non è in contrasto con le indicazioni contenute nei documenti e nei piani di sviluppo e orientamento: il Piano regionale di sviluppo, il Piano territoriale di coordinamento, la relazione intermedia del Patto territoriale del VCO, il Patto sociale per lo sviluppo e l'occupazione.

Anche in questo caso il settore delle attività turistiche nel suo complesso è definito di fondamentale importanza per il VCO. Le azioni possibili devono cercar di sfruttare le grandi potenzialità insite nel territorio del VCO e nelle componenti della sua economia, e in particolare favorire l'evoluzione dell'attuale modello turistico verso un nuovo schema strutturale non più strettamente condizionato dalla stagionalità degli eventi.

Le proposte del Piano territoriale provinciale sostengono che l'obiettivo del turismo, così come prefigurato, è raggiungibile se potrà essere sfruttata in modo equilibrato l'unica grande risorsa naturale che si identifica nella qualità dell'ambiente e del paesaggio, da conservare in modo attivo quale elemento fondamentale di formazione della ricchezza e della qualità della vita dei suoi abitanti. L'indirizzo contenuto nel Piano territoriale del VCO è di formulare una proposta turistico-culturale che si estenda dalle rive del lago alle valli montane, secondo un nuovo modello legato alla valorizzazione delle risorse ambientali, storiche e d etnografiche locali, attraverso una struttura identificabile nell'"ecomuseo"¹.

¹ Provincia del VCO, *Piano territoriale provinciale*, 1999, Verbania, 1999.

Pur condividendo queste indicazioni intorno allo sviluppo e alla centralità del turismo che emergono sia dalle interviste che dai documenti ci pare tuttavia importante evitare il rischio dell'enfatizzazione, considerando tale settore quale uno dei tre assi su cui è possibile costruire lo sviluppo locale: insieme alla riorganizzazione della logistica e alla riconversione e valorizzazione delle filiere produttive di piccola e media impresa distrettuale presenti.

Anche queste sono indicazioni presenti nei documenti, che tuttavia forse non colgono ancora appieno i processi e i nuovi interessi che la futura politica svizzera del trasporto di merci e passeggeri metterà in campo.

Più in generale l'analisi della struttura socioeconomica del VCO, gli orientamenti dei testimoni privilegiati, le indicazioni estratte dai documenti di programmazione, sembrano far emergere tre diversi approcci al problema dello sviluppo locale che possono configurarsi come tre tipi di scenario di sviluppo: globale, regionale e locale. Intorno a queste tre caratterizzazioni analitiche si è tentato di costruire tre differenti scenari di crescita. Si tenga tuttavia presente che essi altro non sono che aspetti diversi di un processo di sviluppo auspicabile e difficilmente operante per schemi. Il prevalere o meno di uno di questi schemi può costituire l'accento dello sviluppo locale e dipenderà, come si è più volte ribadito, dai tempi di realizzazione degli interventi, dall'interazione fra i soggetti, dalle proposte alternative presenti, dalla capacità di pressione e di consenso, dalle occasioni e dalle opportunità finanziarie, ecc.

Un ultimo scenario, certamente non auspicabile, esplicherà la situazione negativa o di stasi, mentre lo scenario tendenziale in quanto proiezione della situazione esistente è stato considerato intrinseco e tautologico all'analisi condotta e pertanto non è stato ulteriormente richiamato.

2. Lo scenario di sviluppo globale

Come abbiamo già avuto modo di dire, le opportunità di crescita della Regione Piemonte sono connesse in buona parte all'evoluzione delle sue infrastrutture di trasporto. Se ci si basa sulle informazioni statistiche relative alla densità delle reti infrastrutturali, la regione nel suo insieme non risulta complessivamente sottodotata, né in un confronto italiano, né rispetto al contesto europeo. Tuttavia, questa apparente uniformità con le regioni europee più avanzate na-

sconde alcuni profondi elementi di criticità: il grande ritardo tecnologico degli impianti e dei vettori ferroviari, tanto nelle linee maggiori quanto nell'ambito del trasporto locale, la mancata realizzazione di alcuni collegamenti stradali cruciali, le difficoltà che interessano la rete viaria regionale, soprattutto negli attraversamenti urbani e negli accessi alle città².

Nella prospettiva di una più intensa integrazione dell'economia europea – già oggi evidente nelle concrete dinamiche produttive e concorrenziali venutesi a creare dopo gli accordi di Maastricht – il Piemonte vedrà mutare il suo ruolo in quello di snodo di rilevanza continentale, punto di passaggio e cerniera essenziale delle interazioni economiche europee.

Il potenziamento delle reti sovraregionali si lega direttamente ai grandi assi dello sviluppo economico europeo. L'Italia settentrionale costituisce l'area di incrocio delle due maggiori direttrici della crescita economica continentale, quella sviluppatasi fin dall'inizio dell'età moderna lungo l'asse del Reno e la regione padana, e quella di recente formazione, a direzione trasversale, che parte dalla linea costiera spagnola e francese per puntare verso le regioni più dinamiche dell'Europa centro-orientale.

I due grandi corridoi di collegamento che attraversano il Piemonte costituiscono l'incrocio principale dei due assi europei:

² Una riflessione sul rapporto tra adeguamento infrastrutturale e sviluppo regionale è agevolata dal fatto che il secondo Piano regionale dei trasporti e delle telecomunicazioni della Regione Piemonte (settembre 1997) già contiene – filtrata nelle analisi tecniche e nella selezione dei programmi prioritari di intervento – una strategia di governo del sistema dei trasporti che nasce da un approfondito esame delle esigenze attuali e di prospettiva, rinvia esplicitamente a “una politica economica dei trasporti” capace di gestire le problematiche di finanziamento dei programmi in funzione delle strategie di sviluppo economico regionale e locale in cui essi si situano, segnala l'esigenza di collocare le scelte settoriali in “un approccio progettuale a tutto campo che persegua l'obiettivo del governo della mobilità”, anche “tenendo sotto controllo i fattori generatori di mobilità, e in particolare le politiche localizzative (urbanistiche e territoriali)”. È del tutto evidente la portata intersettoriale del progetto insito nel documento di piano, ulteriormente sottolineata dai puntuali riferimenti ai risvolti ambientali delle dinamiche e dei programmi e alla forte assunzione del problema del vincolo di bilancio come presupposto ineludibile. Le analisi prodotte evidenziano lo stato di “sofferenza” in cui versa il sistema dei trasporti, causa l'insufficiente sviluppo dei grandi collegamenti nel contesto continentale e il mancato adeguamento delle reti locali alle mutate funzioni cui sono chiamate. Si individuano dunque i due versanti strutturali del problema: lo sviluppo di grandi infrastrutture che connettano in modo organico la regione ai grandi motori dell'economia europea e la gestione integrata dell'apparato infrastrutturale regionale come sistema capace di diffondere i vantaggi dell'accessibilità su tutto il territorio.

- il corridoio plurimodale Genova-Alessandria-Novara-Sempione, che immette sull'asta del Reno, a cui si aggiunge la variante Savona-Torino-Aosta - Monte Bianco, che punta sull'Île-de-France e la Manica;
- il corridoio plurimodale Fréjus-Torino-Milano, a cui si aggiunge la variante ancora parzialmente inattuata Nizza-Cuneo-Asti-Alessandria-Piacenza, connesso all'asse europeo est-ovest.

Gli interventi previsti su questi due grandi corridoi comprendono la realizzazione di nuove linee ferroviarie veloci ad alta capacità (Fréjus-Torino-Milano e Genova-Alessandria), la costruzione della nuova autostrada Nizza-Cuneo-Asti (con traforo del Mercantour), il potenziamento delle altre infrastrutture ferroviarie e autostradali che compongono i due corridoi (autostrada Torino-Savona, ferrovie Torino-Alessandria, Alessandria-Novara-Domodossola e Cuneo-Ventimiglia), il completamento dei centri intermodali di primo livello (Torino e Novara) e dei poli logistici integrati (Cuneo e Alessandria) per l'interscambio delle merci³.

Il VCO è attraversato da uno dei principali corridoi ferroviari classificati di rilevanza europea sulle direttrici nord-sud (trasversali alpine). Poco più a sud, all'altezza di Novara, correrà uno dei principali collegamenti ferroviari continentali nella direzione est-ovest (alta capacità del corridoio mediterraneo). L'elemento di grande novità che può condurre il VCO in una prospettiva internazionale di sviluppo, non solo più a scala locale o regionale, è la connessione di questo territorio alle reti internazionali di trasporto sia viarie che ferroviarie e soprattutto a Malpensa 2000 e all'asta di connessione con i porti mediterranei. Si tenga presente che questi ultimi stanno nel tempo diventando concorrenziali ai porti del Nord Europa, dopo anni di inammissibile incapacità di sfruttamento della naturale rendita di posizione strategica.

L'aeroporto a regime svolgerà un ruolo importante in Europa, la previsione di traffico passeggeri, stimato in 28 milioni, lo colloca al quinto posto nella classifica europea. Il VCO può, se ben connesso a Malpensa, valorizzare le sue risorse ambientali e paesaggistiche implementando un turismo globale di qualità, intercontinentale e non soltanto di prossimità con le nazioni del centro Europa.

Può inoltre sviluppare attività ad alto contenuto tecnologico o di servizio, rinnovando l'attuale struttura produttiva, "dragando" attori e imprese oggi orientate a sfruttare economie di agglomerazioni della vicina area metropolitana milanese. Tali economie possono diffondersi, in un futuro non lontano, in-

³ Buran P., *Piemonte oltre il 2000*, Torino, IRES Piemonte, 1999, pp. 107 sgg.

sieme allo sviluppo dell'attività aeroportuale, a una più efficiente accessibilità interna, a migliori connessioni ai nodi stradali e autostradali di livello sovraprovinciale.

In questo senso potrebbe essere utile accogliere il suggerimento del Patto territoriale di costituire un'agenzia di promozione del territorio che sia in grado di valorizzare le risorse locali e offrire un pacchetto integrato di opportunità insediative, servizi e forme di agevolazione⁴.

Il posizionamento sull'asse ferroviario del Lötschberg-Sempione, che collega Genova con l'Europa centrale e i porti del Nord, può rappresentare inoltre un'opportunità favorevole per il VCO, per lo sviluppo della logistica integrata ai sistemi di transito svizzeri in cui è preclusa, e lo sarà ancora di più in futuro, l'ipotesi di trasporto merci di tipo autostradale, attraverso il settore alpino della provincia.

3. Il modello di sviluppo regionale

Le operazioni di grande infrastrutturazione che si profilano per i prossimi anni tenderanno a modificare strutturalmente il quadro dei vantaggi localizzativi e la collocazione interregionale delle diverse parti del territorio regionale intorno al ridisegno:

- dell'inserimento regionale del Piemonte, rispetto alle tre macroaree di cui esso è cerniera: l'area delle Alpi occidentali, la regione padana, il Mediterraneo occidentale;
- della "macchina territoriale" regionale, attraverso la valorizzazione dei suoi eterogenei dinamismi locali e la costruzione di un tessuto comune di servizi e opportunità.

Per quanto riguarda il territorio padano, sulla base delle reti di trasporto oggi esistenti il ruolo dominante di Milano può ammettere solo parziali alternative. Se per un verso l'accorciamento del tempo di collegamento fra Milano e Torino da un'ora e 33 minuti a soli 45 minuti potrebbe generare un effetto-ponte, accrescendo l'indifferenza localizzativa tra due centri urbani ora caratterizzati da un ben diverso regime di attrattività e valorizzazione immobiliare, con una rica-

⁴ Patto territoriale del VCO, p. 97.

duta positiva sul contesto torinese e un parziale decongestionamento del polo milanese, per altro verso il potenziamento dell'asta ferroviaria e autostradale del Piemonte orientale consentirebbe un'integrazione di queste province ai traffici mercantili dei porti del Mediterraneo occidentale valorizzandone le strutture logistiche. La connessione a nord con l'Europa centrale potrebbe inoltre valorizzarne il patrimonio ambientale e turistico e quello produttivo, consentendo un maggiore sviluppo provinciale e regionale.

È un processo già concretamente avviato dalle vicende economiche e produttive degli ultimi vent'anni, per un verso con il consolidamento dell'armatura urbana della regione del Novarese più prossima a Milano, per altro verso con lo sviluppo delle funzioni logistiche che formano l'asta dei centri intermodali e delle piattaforme logistiche di Genova, Bozzolo, Rivalta Scrivia, Vercelli, Oleggio, Novara, Domodossola.

Contrastare il processo di orientamento gravitazionale polarizzativo del "Piemonte industriale" del Nord verso l'area centrale lombarda non appare né probabile né auspicabile. È invece possibile costruire intorno a questo scenario una serie di interventi che favoriscano l'unità del sistema territoriale piemontese e lo sviluppo delle sue componenti più dinamiche altrimenti collocate: i distretti industriali del Piemonte sud-orientale, le aree sistema del Cuneese, i grandi poli logistici, i principali comprensori turistici. Si tratta di riconoscere che queste aree di grande potenzialità attendono oggi il supporto urgente di una maggiore accessibilità, che ne possa coronare il prestigio e la proiezione operativa internazionale. Le mappe dei livelli di accessibilità attestano che una parte notevole di queste aree emergenti vede il proprio fulcro collocato ai margini – o addirittura al di fuori – dell'area caratterizzata da una soglia accettabile di connettività, e che il problema si riproporrà in misura altrettanto radicale per quanto attiene alla distribuzione sul territorio regionale dei benefici dell'alta capacità⁵.

Di qui l'importanza di una gestione attenta delle valenze diffusive della rete di trasporto, dalla soluzione del grave problema di sottodotazione che interessa il Piemonte meridionale (nuova autostrada Nizza-Cuneo-Asti, adeguamento della Torino-Savona, sistemazione dei collegamenti ferroviari con la Liguria), e della sua connessione con le aree del nord della regione, attraverso il

⁵ Buran P., *Piemonte oltre il 2000* cit., pp. 112 sgg.

potenziamento dell'asta Voltri-Sempione, che sfrutti le opportunità offerte dal piano d'area di Malpensa, dalla realizzazione della bretella autostradale tra Varese e Mendrisio, dalla realizzazione dell'autostrada A9 della Valle del Rodano, dalla realizzazione dell'Alp-Transit ferroviario svizzero per dragare sull'asta orientale della regione e sull'intero Piemonte la domanda continentale di flussi turistici, commerciali, produttivi.

Per il VCO la connessione della A26 sui due versanti svizzeri, quelli del Sempione e del Gottardo, può essere un elemento vitale di questo processo, se integrato anche a un rilancio logistico di Domo2 e costituire un punto a favore per la connettività del sistema piemontese.

Il problema che oggi si pone per la logistica dell'asta orientale e del VCO in particolare è quello di:

- attrezzarsi alle modificazioni che interverranno dall'applicazione a regime della nuova politica di attraversamento merci lanciata dalla Svizzera;
- di sfruttare la domanda crescente che interessa i porti del Mediterraneo occidentale e di integrarsi strutturalmente a essi;
- di posizionarsi in forma complementare ai progetti e alla struttura del CIM di Novara e al progetto "Cargo city" di Malpensa.

Ciò richiede chiaramente la presa d'atto della necessità di una politica comune e integrata di attraversamento delle merci lungo le Alpi sulla direttrice nord-sud, che stenta sia a essere compresa nella sua più completa rilevanza (prezzi da praticare, percorsi da privilegiare, investimenti necessari, ruoli rispettivi delle regioni interessate, ecc.) che a essere attuata, in una situazione istituzionale in forte trasformazione, con scarsi coordinamenti di province e regioni interessate e una permanente vischiosità decisionale. Senza di essa prevarranno elementi e fattori competitivi tra le piattaforme logistiche a ridosso delle Alpi e determinanti saranno le politiche differenti di sostegno provinciali e regionali.

4. Il modello di sviluppo locale

Come si è già detto il VCO, grazie alla sua collocazione territoriale, fa parte di due macroregioni: da una parte quella delle Province dei Laghi delle Alpi Centrali, dall'altra di un suo sottoinsieme oggi costituitosi nella Regione Insubrica. Secondo alcuni autori tutte le aree alpine hanno caratteristiche molto comuni,

quali che siano le nazioni di appartenenza, tuttavia la tipologia economica è molto differente da nazione a nazione, in quanto queste aree hanno puntato, e puntano ancora, ad avere maggiori relazioni con la rispettiva pianura più che con le contigue aree alpine. Il VCO è una di queste aree e può trarre vantaggio sia dal potenziamento delle peculiarità proprie delle PLAC, già estremamente vitali, ricche e sviluppate, che dallo sfruttamento della posizione transfrontaliera in un nuovo contesto di destrutturazione e superamento dei confini nazionali.

A questo scopo il VCO deve valorizzare alcuni punti di forza propri delle PLAC e in parte già presenti sul suo territorio, quali le filiere produttive di piccola impresa e i distretti industriali, la produzione idroelettrica, le risorse paesaggistiche e naturali. Esistono tuttavia punti di debolezza del VCO che ne fanno un'area non competitiva con il resto delle province delle Alpi centrali: in primo luogo una scarsa accessibilità interna, ma anche una minore capacità di innovazione di prodotto e di processo che poggia sulle più avanzate tecnologie e che punta ai mercati internazionali globali.

Lo sviluppo di un reticolo locale che faccia perno sulla connessione ferroviaria e stradale con le vicine Svizzera e Lombardia e con le aree occidentali del Piemonte, con Biella e la Val Sesia, è un elemento fondamentale di questo scenario positivo che si muove verso la maggiore integrazione locale del VCO, utilizzando una doppia collocazione di nicchia: da un parte un sistema produttivo localizzato, la cui caratteristica è la specializzazione e l'alta qualità produttiva, dall'altra la valorizzazione delle autoctone forme del *Pays*, che enfatizzano le tradizioni locali e le sue caratteristiche peculiari, le sue originali culture. Tendere verso questo modello significa contrastare con più forza ancora che nel passato il processo di abbandono dei territori agricoli, ripristinare un presidio ambientale e un nuovo e moderno tessuto sociale locale diffuso. Per fare tutto questo occorre predisporre indirizzi e politiche che muovano verso l'integrazione tra l'agricoltura, il turismo, l'artigianato, la tutela dell'ambiente e quella dei beni culturali e paesaggistici. Significa riutilizzare in modo nuovo le risorse idriche su cui si è fondato il tradizionale sviluppo industriale, difendendo il territorio dalle ricorrenti emergenze e orientando queste ricchezze verso il tempo libero, le attività sportive e la valorizzazione naturalistica. Il turismo rappresenta in questo modello non solo un settore di punta, ma anche un forte veicolo d'immagine e un propulsore di economia indotta proprio nel campo dei prodotti tipici, compresi quelli industriali e di filiera.

5. I rischi dell'immobilità

I tre scenari sopra delineati si rivelano, come è dato vedere, espressioni differenti e complementari di un più generale scenario di crescita. È indubbio che essi implicano politiche mirate e orientamenti chiari degli attori. Sono comunque scenari propulsivi che necessitano, tutti, di eliminare le attuali condizioni locali di scarsa accessibilità, verso una maggiore connessione con la rete regionale e un più forte legame con i flussi globali.

Rompere l'interstitialità negativa, aumentarne l'accessibilità al sistema regionale piemontese orientale, connettersi ai nodi centrali della maglia su cui si strutturano i flussi globali sono elementi chiave per sviluppare uno o più degli scenari positivi proposti. Migliorare le connessioni ferroviarie e stradali è pertanto necessario sia in ambito locale che internazionale. Non agire su questo fronte significa forse non riuscire a valorizzare quelle risorse che abbiamo individuato nella logistica, nel turismo, nelle filiere produttive.

Oltre resta il declino, che è una delle tendenze presenti da tempo in questo territorio. Resta la diminuzione consistente e continua dell'occupazione industriale, la diminuzione delle attività agricole e dell'occupazione connessa, la scarsa crescita dei servizi avanzati per il turismo e l'offerta dei soli servizi di base (ristorazione e commercio), il declino demografico e la continuazione dei fenomeni di "percolazione demografica" già in atto in molte vallate, la crescente immigrazione extracomunitaria e la sempre maggiore offerta di posti di lavoro poco qualificati, il degrado delle aree urbane sia centrali che periferiche, l'aumento di conflitti e la diminuzione della sicurezza ambientale e di *milieu*.

Uno scenario certo non auspicabile ma possibile. I punti deboli di questo scenario li abbiamo visti:

- La struttura industriale e distrettuale, che poggiando su prodotti di nicchia è soggetta ai continui cambiamenti di mercato e non ha la forza di orientarne gli eventi e definirne le scelte, subendo processi più generali di declino.
- L'accessibilità interna, che abbiamo visto essere uno dei punti deboli del bacino provinciale e che, se non si interviene a migliorarla, non sarà in grado di rispondere all'aumento della congestione del traffico sulle statali pedemontane e ai problemi connessi di impatto ambientale e di flusso, rendendo meno attrattive le pur mirabili risorse naturalistiche e paesaggistiche.

- L'infrastrutturazione turistica che, come già evidenziato, è connotata da una struttura fortemente artigianale non in grado di sfruttare le pur ottime economie di posizione del VCO rispetto a Malpensa e alle reti internazionali di flusso.
- Entro questo quadro gli stessi lavori in atto per la costruzione dell'autostrada viaggiante possono continuare a trovare altrove e lontano i propri nodi di sostegno all'attraversamento alpino.
- In questo caso Domo2 continuerà a essere sottoutilizzata e le previsioni dei 10.000 posti di lavoro per l'adeguamento e la modernizzazione dei valichi svizzeri, per i prossimi dieci anni, qualora si avverassero potrebbero produrre solo un momentaneo, ma non strutturale, aumento della ricchezza locale attraverso la rivitalizzazione dell'occupazione frontaliere nel settore delle costruzioni. Un settore tradizionale e già oggi fortemente presente nel contesto economico di questa provincia.

Uno scenario certo non auspicabile ma possibile, se il VCO sarà soltanto "terra di attraversamento". Rompere l'"interstizialità", connettersi ai punti nodali dei flussi internazionali di Malpensa, dei porti del Mediterraneo occidentale, del Nord Europa, sono esigenze che necessitano di una grande cooperazione tra soggetti pubblici e privati, tra le istituzioni ai diversi livelli di governo: statale, regionale, provinciale.

BIBLIOGRAFIA

- BECCATINI G., *Modelli di sviluppo*, Bologna, il Mulino, 1989.
- BURAN P., *Piemonte oltre il 2000*, Quaderni di ricerca n. 90, Torino, IRES Piemonte, 1999.
- CABODI C., FERLAINO F., *Le reti di trasporto in Piemonte*, Quaderni di ricerca n. 88, Torino, IRES Piemonte, 1999.
- CERIS-CNR, *Lessico, struttura ed evoluzione di un distretto industriale piemontese. La produzione di casalinghi nel Cusio*, W.P. n. 8/1999.
- CLEMENTI A., DEMATTEIS G., PALERMO P. C., *Le forme del territorio italiano*, Roma-Bari, Laterza, 1996.
- European Union. Regional Success Stories. Profiles of 36 Projects in Europe*, 1996.
- FERLAINO F. (a cura di), *Atlante geografico-amministrativo della Regione Piemonte*, Torino, IRES Piemonte, 1999.
- FERLAINO F., LANZETTI R., *I distretti industriali di P.M.I. in una regione del Nord-ovest*, W.P. n. 120/1998, Torino, IRES Piemonte, 1998.
- FISCHER C., TORRICELLI G.-P., *Transport in Border Areas: Case Study for the Swiss-Italian Border Region "Insubric"*, W.P. M13, Berna, Swiss National Science Foundation.
- FORTIS M. (a cura di), *Aree distrettuali prealpine: meccanica, tessile, gomma e plastica*, Milano, Franco Angeli, 1999.
- IRES, *Piemonte Economico Sociale 1997*, Torino, IRES Piemonte, 1998.
- IRES, *Piemonte Economico Sociale 1998*, Torino, IRES Piemonte, 1999.
- IRES, *Quadro socio-economico del Verbano-Cusio-Ossola*, Quaderni di ricerca n. 58, Torino, 1990.
- IRES, *Relazione sulla situazione economica sociale e territoriale del Piemonte 1995*, Torino, Rosenberg & Sellier, 1995.
- IRES, *Relazione sulla situazione economica sociale e territoriale del Piemonte 1996*, Torino, Rosenberg & Sellier, 1997.
- IRES-CEMAGREF, *Atlante delle Alpi occidentali Italia-Francia*, Torino-Grenoble, 1996.

-
- IRES, FERLAINO F., LANZETTI R. (a cura di), *Determinazione dei distretti industriali di P.M.I. in Piemonte*, Quaderni di ricerca n. 66, Torino, 1993.
- IRES, FERLAINO F., LANZETTI R. (a cura di), *Determinazione dei distretti industriali di P.M.I. in Piemonte*, Quaderni di ricerca n. 81, Torino, 1996.
- LITRA, *Chronique des transports 1997/8*, Berna, ed. Zürich, 1998.
- Piano Territoriale del Verbano-Cusio-Ossola*, Regione Piemonte, Provincia del VCO, gennaio 1999.
- MAGGI R., BOLIS S., MAIBACH M., ROSSERA F., RUDEL R., SCHREYER C., *The Potentials for Multimodal Transalpine Freight Transport*, W.P. B4, Berna, Swiss National Science Foundation.
- QUADRIO CURZIO A., FORTIS M., MAGGIONI M. A. (a cura di), *I distretti economici delle Prealpi e delle Alpi Centrali: Laghi Lecco, Brianza, Sondrio, Credito Valtellinese*, 1996.
- REGIONE PIEMONTE, *Patto sociale per lo sviluppo e l'occupazione tra il Governo, la Regione Piemonte, gli Enti locali e le parti sociali. Tavolo locale di concertazione sulle infrastrutture*, Torino, 1999.
- SCARAMELLINI G., THIEDE L., TORRICELLI G. P., *Atlante socioeconomico della Regione insubrica*, Bellinzona, Casagrande, 1996.
- ST, *Patto Territoriale del Verbano-Cusio-Ossola. Rapporto intermedio*, Domodossola, marzo 1999.
- ROSSERA F., RUDEL R., *The Supply of Combined Transport Services*, W.P. M7, Berna, Swiss National Science Foundation.
- RUDEL R., TAYLOR J., *European Sea Transport and Intermodalism. Consequences for Switzerland*, W.P. B8, Berna, Swiss National Science Foundation.

APPENDICE

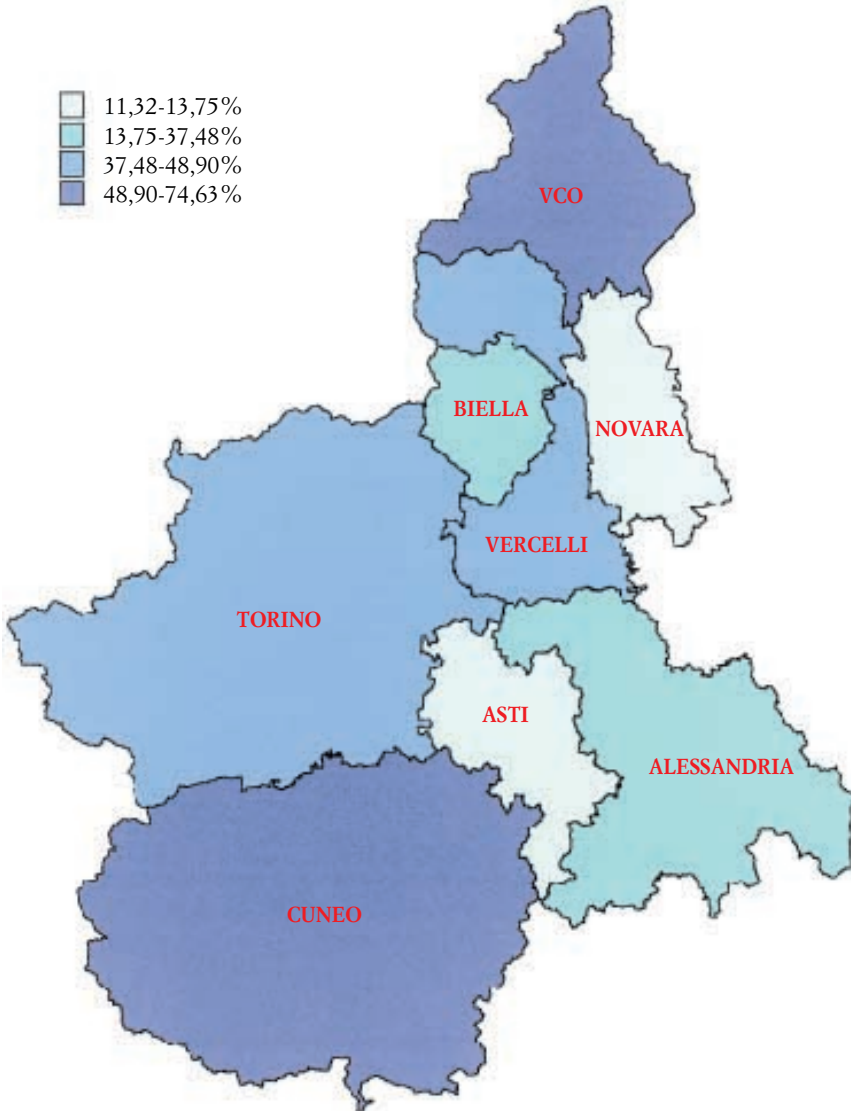
TAVOLE COMPARATIVE TRA LE PROVINCE

Tav. I	<i>Incidenza percentuale della superficie territoriale con densità demografica inferiore ai 50 ab./kmq al 1998</i>	p. 89
Tav. II	<i>Indice di specializzazione nel settore manifatturiero. Industrie alimentari, delle bevande e del tabacco</i>	p. 90
Tav. III	<i>Indice di specializzazione nel settore manifatturiero. Industrie tessili e dell'abbigliamento</i>	p. 91
Tav. IV	<i>Indice di specializzazione nel settore manifatturiero. Industrie conciarie e fabbricazione di prodotti in cuoio</i>	p. 92
Tav. V	<i>Indice di specializzazione nel settore manifatturiero. Industrie del legno e dei prodotti in legno</i>	p. 93
Tav. VI	<i>Indice di specializzazione nel settore manifatturiero. Fabbricazione della carta e dei prodotti in carta</i>	p. 94
Tav. VII	<i>Indice di specializzazione nel settore manifatturiero. Fabbricazione di coke e raffinerie di petrolio</i>	p. 95
Tav. VIII	<i>Indice di specializzazione nel settore manifatturiero. Fabbricazione di prodotti chimici e fibre sintetiche</i>	p. 96
Tav. IX	<i>Indice di specializzazione nel settore manifatturiero. Fabbricazione di articoli in gomma e materie plastiche</i>	p. 97
Tav. X	<i>Indice di specializzazione nel settore manifatturiero. Fabbricazione di prodotti di lavorazione di minerali non metalliferi</i>	p. 98
Tav. XI	<i>Indice di specializzazione nel settore manifatturiero. Produzione di metallo e fabbricazione di prodotti in metallo</i>	p. 99

Tav. XII	<i>Indice di specializzazione nel settore manifatturiero. Fabbricazione di macchine e apparecchi meccanici</i>	p. 100
Tav. XIII	<i>Indice di specializzazione nel settore manifatturiero. Fabbricazione di macchine e apparecchiature elettriche</i>	p. 101
Tav. XIV	<i>Indice di specializzazione nel settore manifatturiero. Fabbricazione di mezzi di trasporto</i>	p. 102
Tav. XV	<i>Indice di specializzazione nel settore manifatturiero. Altre industrie manifatturiere</i>	p. 103
Tav. XVI	<i>Peso demografico dei comuni interessati da obiettivi comunitari (fase 1994-1999)</i>	p. 104
Tav. XVII	<i>Incidenza percentuale della popolazione residente che può raggiungere istituti secondari superiori solo in tempi superiori ai 30 minuti</i>	p. 105
Tav. XVIII	<i>Incidenza percentuale della popolazione in età scolare che può raggiungere istituti secondari superiori solo in tempi superiori ai 30 minuti</i>	p. 106
Tav. XIX	<i>Incidenza percentuale della popolazione residente che può raggiungere istituti secondari superiori in tempi inferiori ai 20 minuti</i>	p. 107
Tav. XX	<i>Peso demografico dei comuni in cui gli spostamenti per studio che richiedono più di un'ora sono più del 5% degli spostamenti totali per studio</i>	p. 108
Tav. XXI	<i>Incidenza percentuale della popolazione residente che può raggiungere i presidi ospedalieri solo in tempi superiori ai 30 minuti</i>	p. 109
Tav. XXII	<i>Incidenza percentuale della popolazione residente che può raggiungere i presidi ospedalieri in tempi inferiori ai 20 minuti</i>	p. 110
Tav. XXIII	<i>Incidenza percentuale della popolazione residente in comuni da cui si può raggiungere una delle metropoli con un milione di abitanti entro un'ora di viaggio</i>	p. 111
Tav. XXIV	<i>Incidenza percentuale della popolazione residente in comuni da cui si può raggiungere una città con più di 200.000 abitanti entro 30 minuti</i>	p. 112

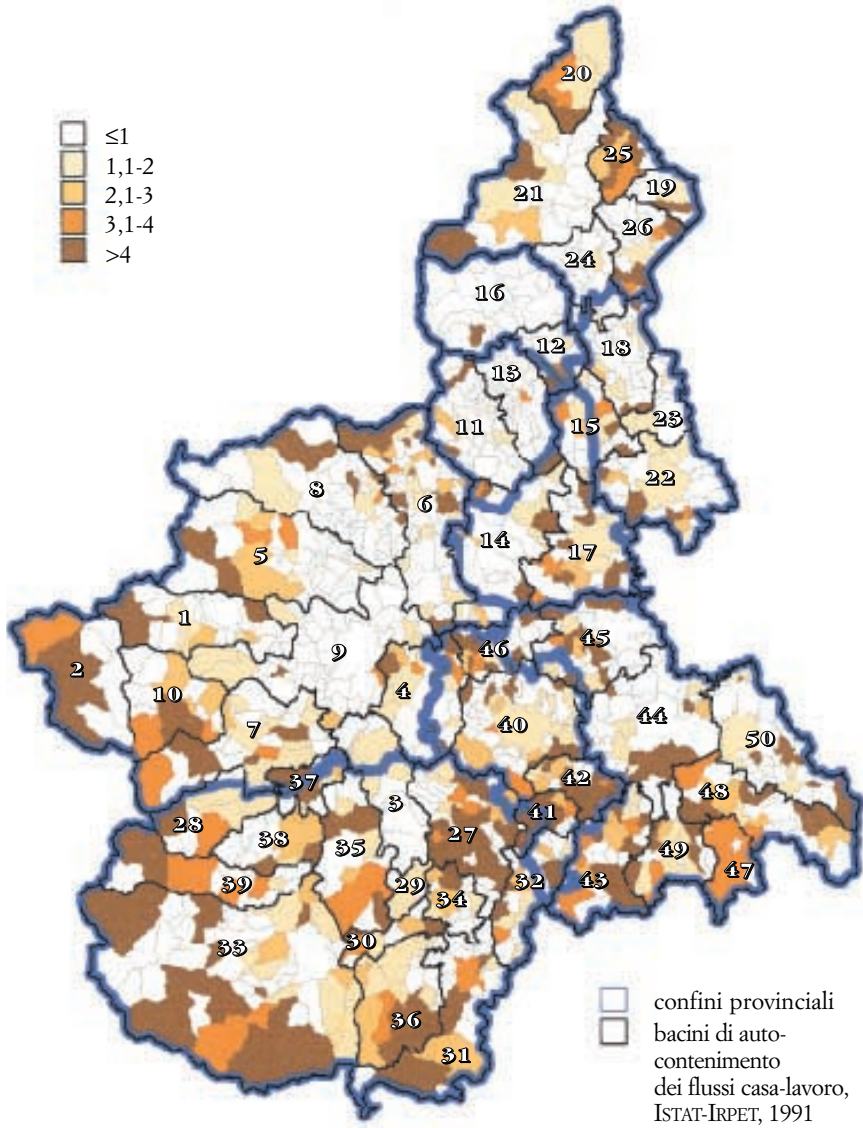
Tav. XXV	<i>Peso demografico dei comuni in cui gli spostamenti per lavoro fuori dal comune stesso sono più del 60% del totale</i>	p. 113
Tav. XXVI	<i>Peso demografico dei comuni in cui gli spostamenti per lavoro che richiedono più di 30 minuti sono più del 20% degli spostamenti totali per lavoro</i>	p. 114
Tav. XXVII	<i>Peso demografico dei comuni in cui gli spostamenti per lavoro che richiedono più di un'ora sono più del 5% degli spostamenti totali per lavoro</i>	p. 115
Tav. XXVIII	<i>Peso demografico dei comuni in cui gli spostamenti per lavoro effettuati alla guida di un'auto sono più del 60% degli spostamenti totali per lavoro</i>	p. 116
Tav. XXIX	<i>Peso demografico dei comuni in cui gli spostamenti per lavoro effettuati a piedi o in bicicletta sono più del 25% degli spostamenti totali per lavoro</i>	p. 117

Tav. I Incidenza percentuale della superficie territoriale con densità demografica inferiore ai 50 ab./kmq al 1998



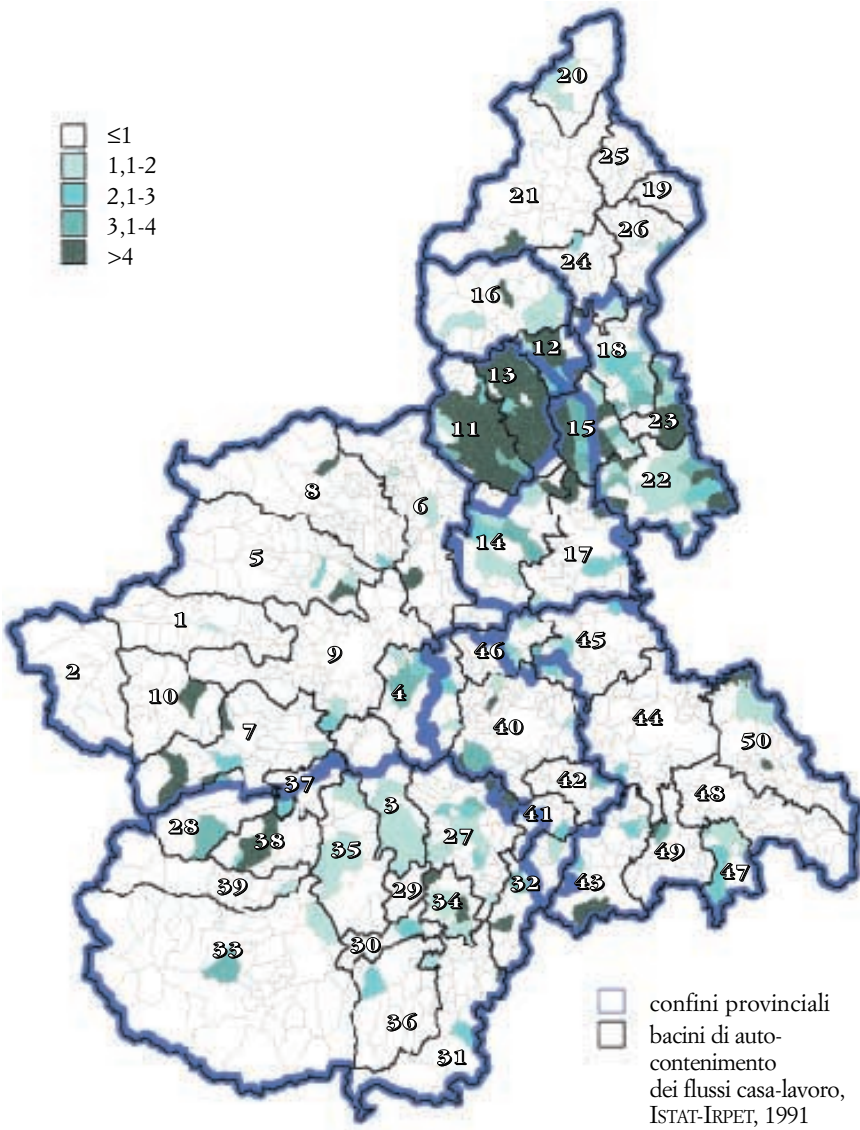
Fonte: elaborazione IRES su dati UPI, 1999.

Tav. II Indice di specializzazione nel settore manifatturiero. Industrie alimentari, delle bevande e del tabacco



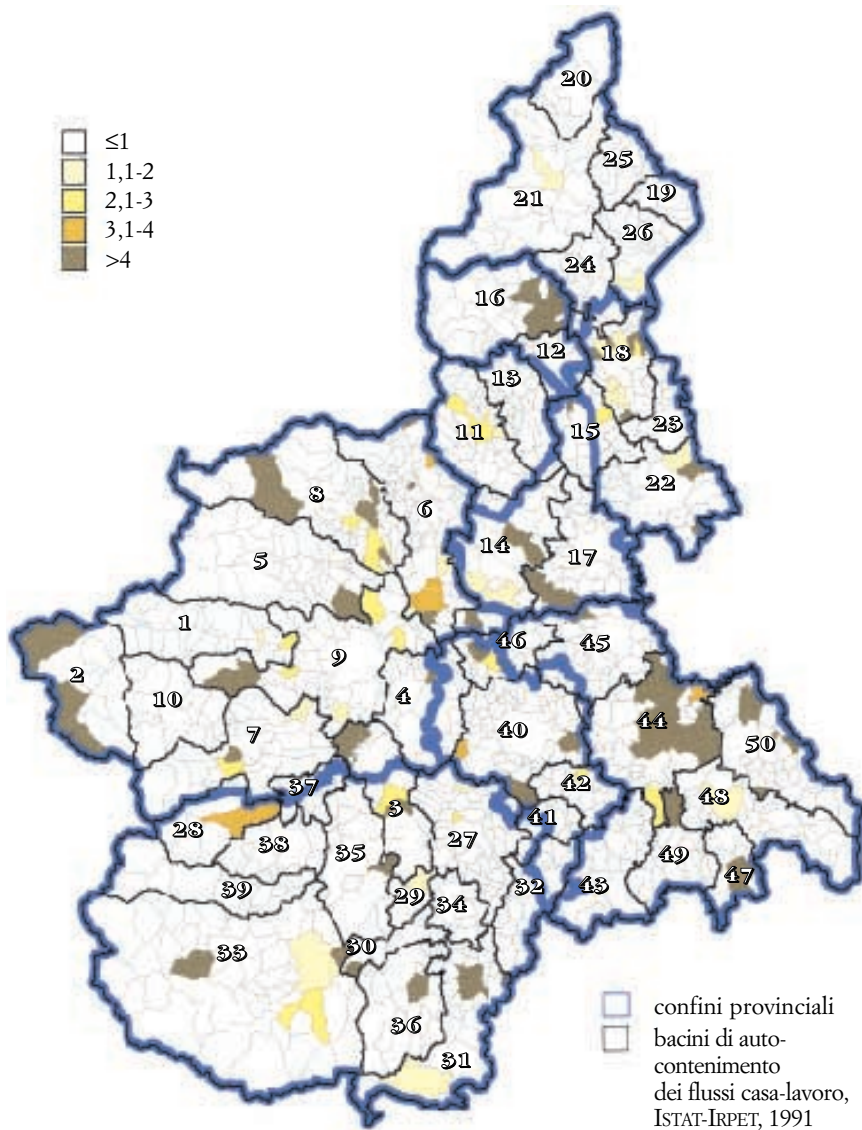
Fonte: elaborazione IRES su dati ISTAT, 1996.

Tav. III Indice di specializzazione nel settore manifatturiero. Industrie tessili e dell'abbigliamento



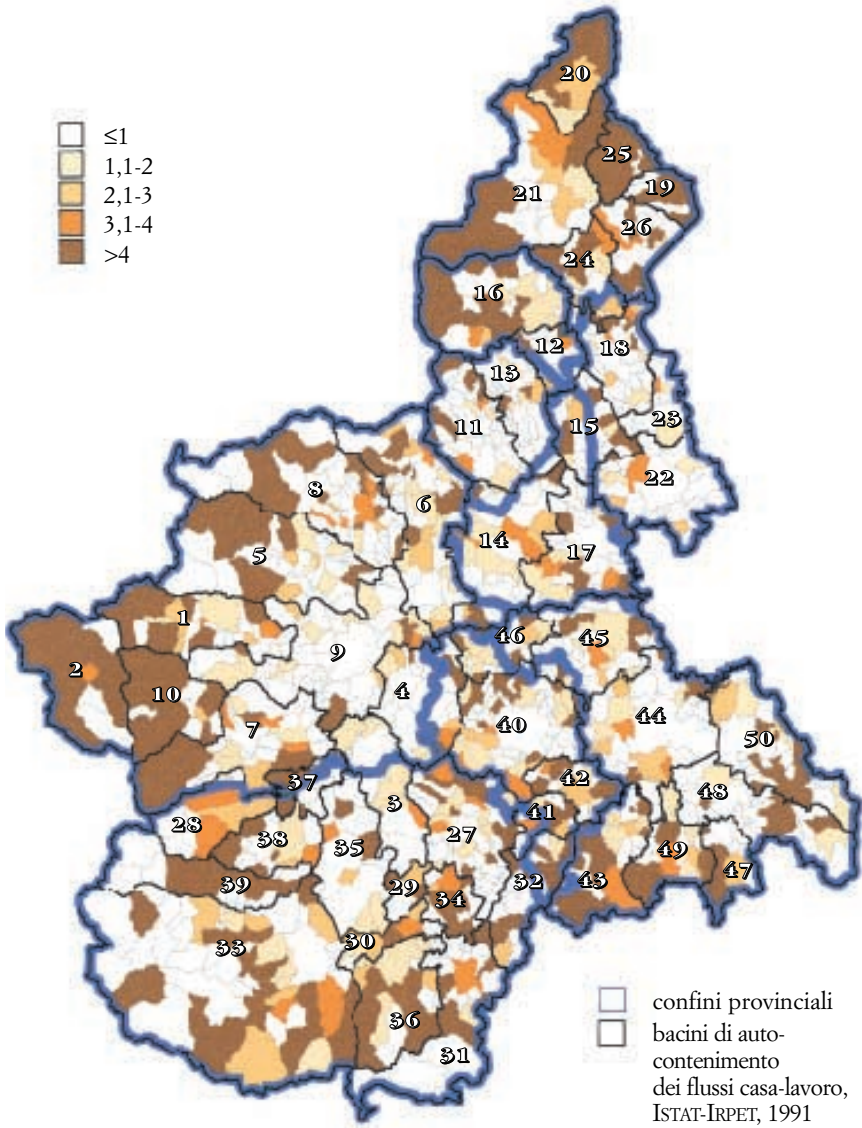
Fonte: elaborazione IRES su dati ISTAT, 1996.

Tav. IV Indice di specializzazione nel settore manifatturiero. Industrie conciarie e fabbricazione di prodotti in cuoio



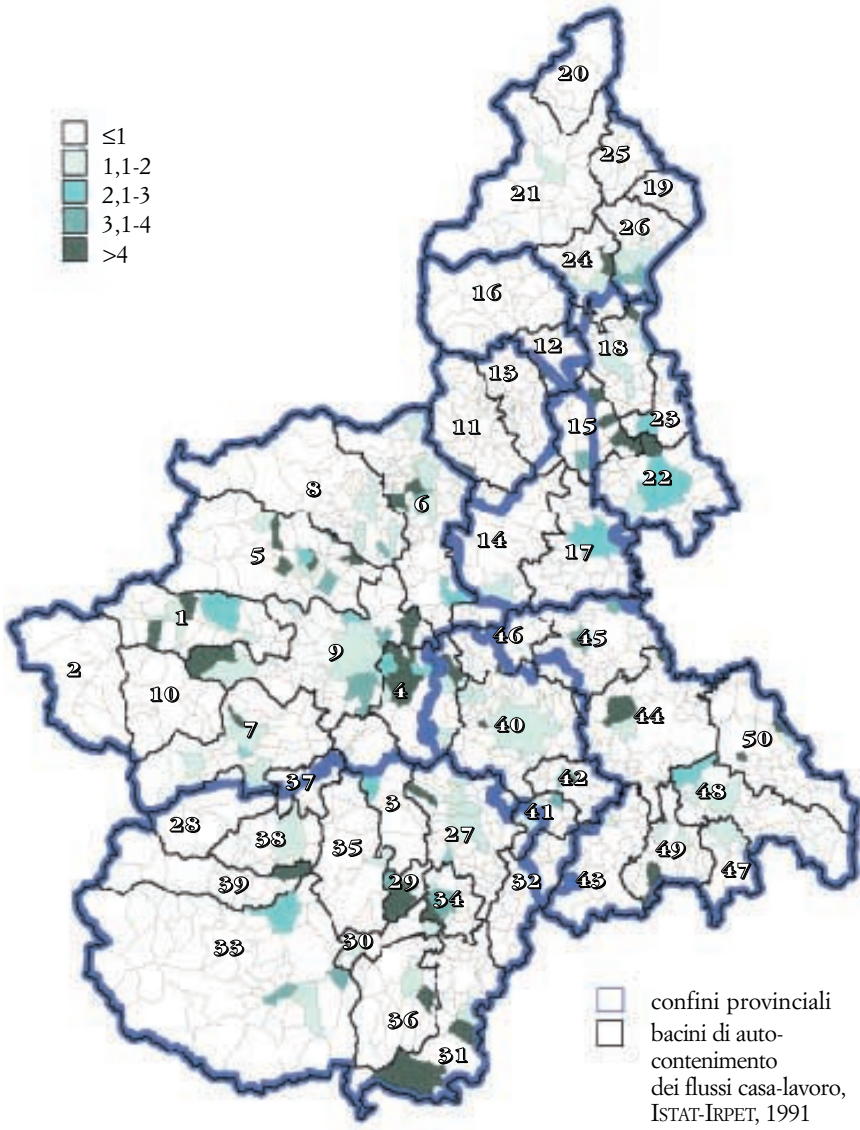
Fonte: elaborazione IRES su dati ISTAT, 1996.

Tav. V Indice di specializzazione nel settore manifatturiero. Industrie del legno e dei prodotti in legno



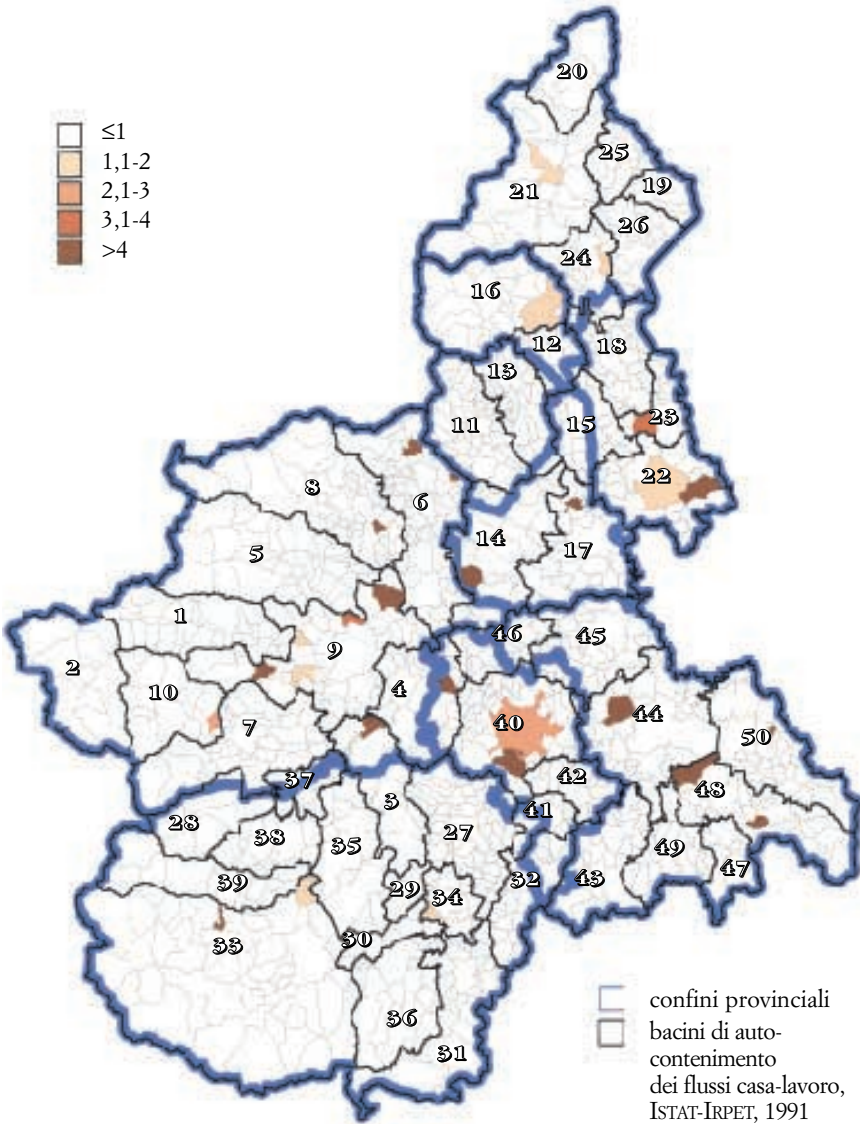
Fonte: elaborazione IRES su dati ISTAT, 1996.

Tav. VI Indice di specializzazione nel settore manifatturiero. Fabbricazione della carta e dei prodotti in carta



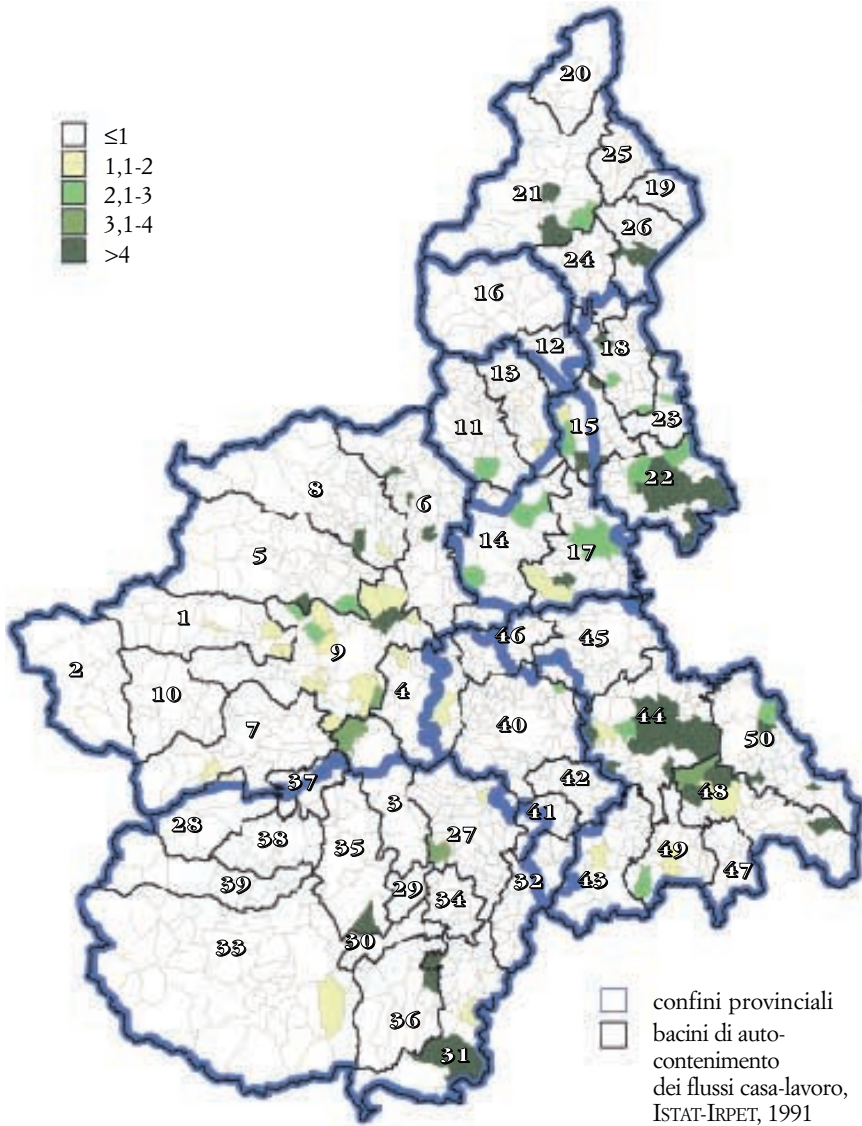
Fonte: elaborazione IRES su dati ISTAT, 1996.

Tav. VII Indice di specializzazione nel settore manifatturiero. Fabbricazione di coke e raffinerie di petrolio



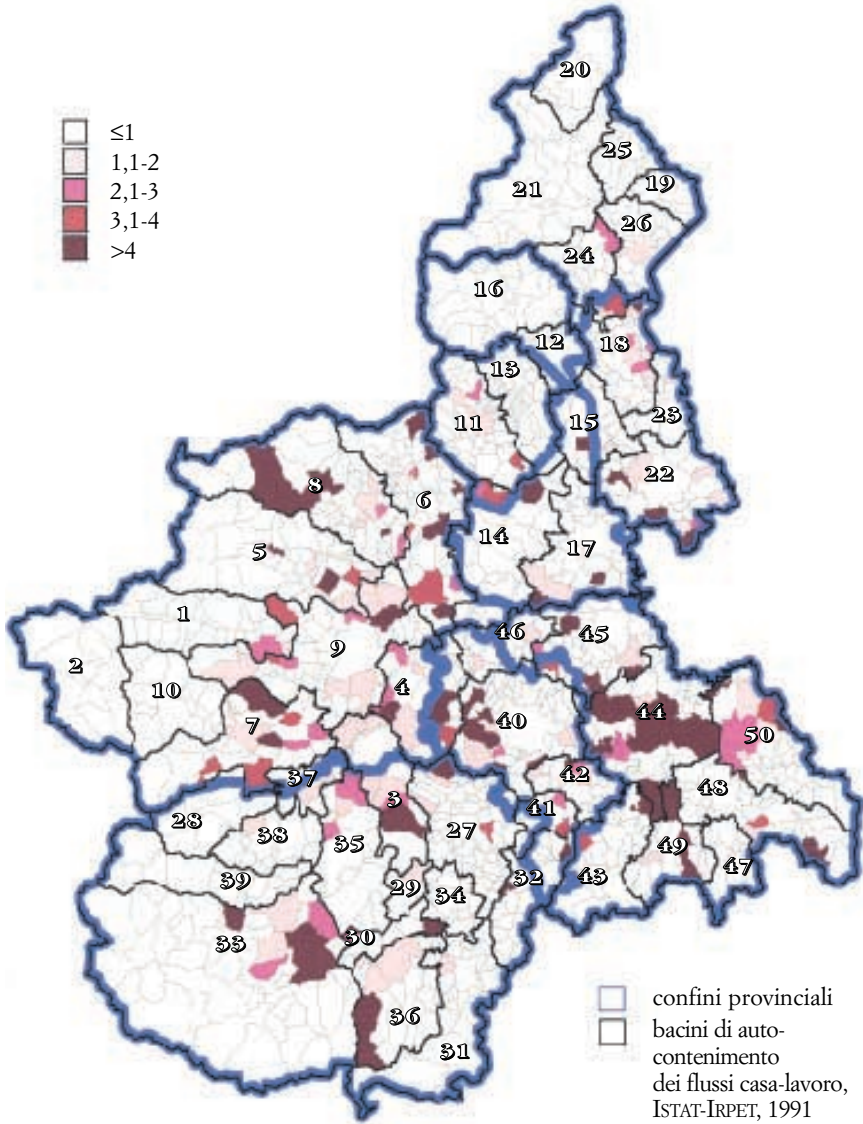
Fonte: elaborazione IRES su dati ISTAT, 1996.

Tav. VIII Indice di specializzazione nel settore manifatturiero. Fabbricazione di prodotti chimici e fibre sintetiche



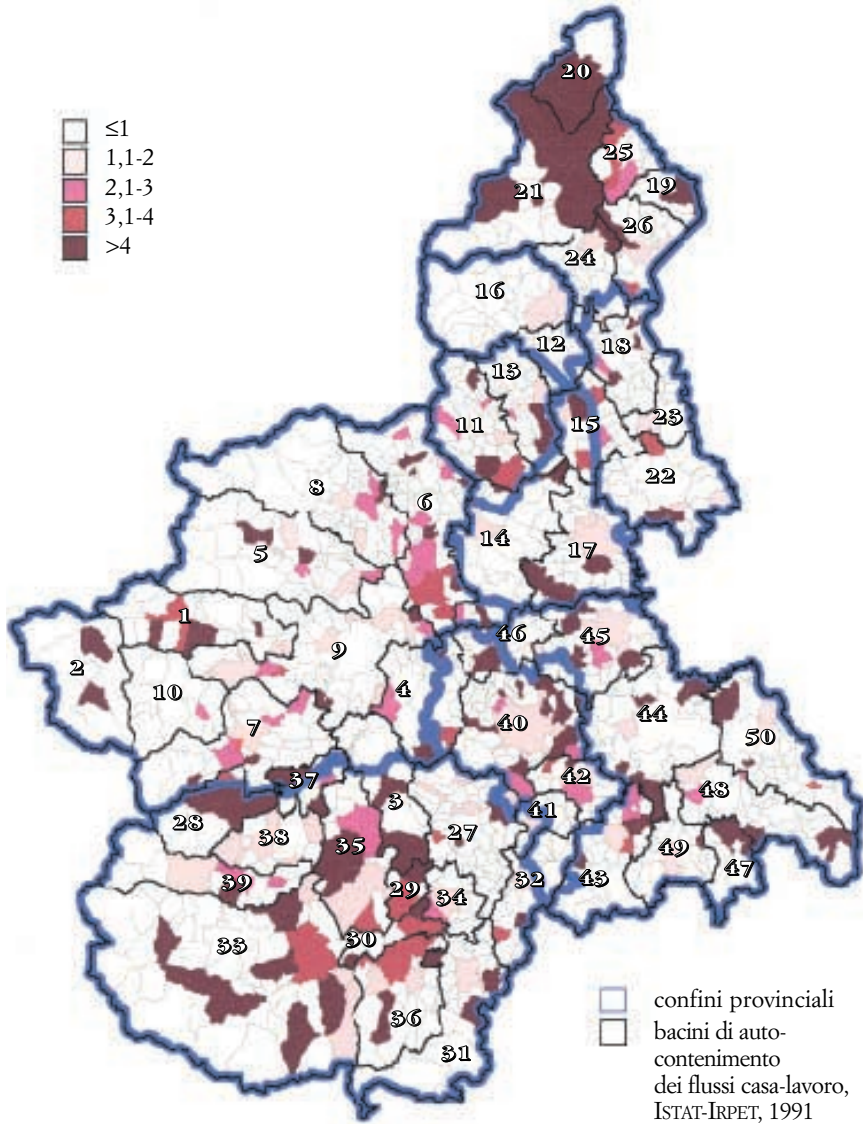
Fonte: elaborazione IRES su dati ISTAT, 1996.

Tav. IX Indice di specializzazione nel settore manifatturiero. Fabbricazione di articoli in gomma e materie plastiche



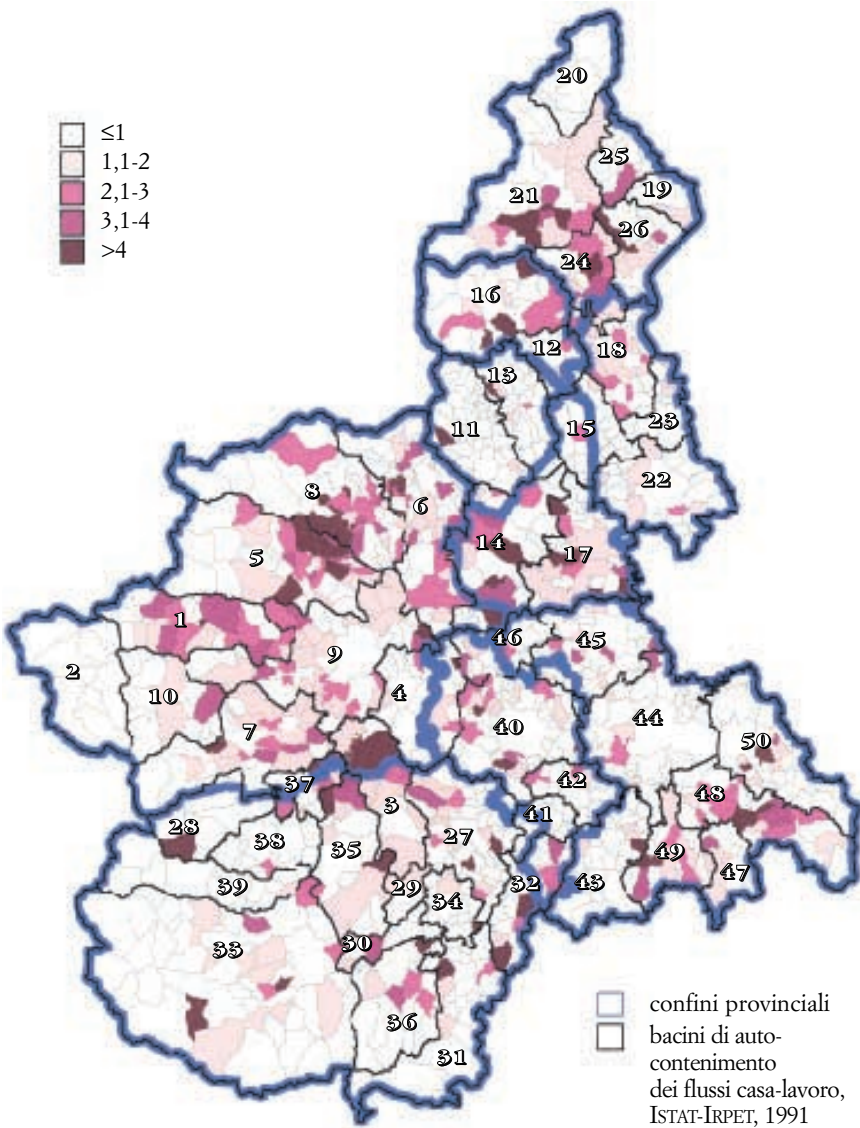
Fonte: elaborazione IRES su dati ISTAT, 1996.

Tav. X Indice di specializzazione nel settore manifatturiero. Fabbricazione di prodotti di lavorazione di minerali non metalliferi



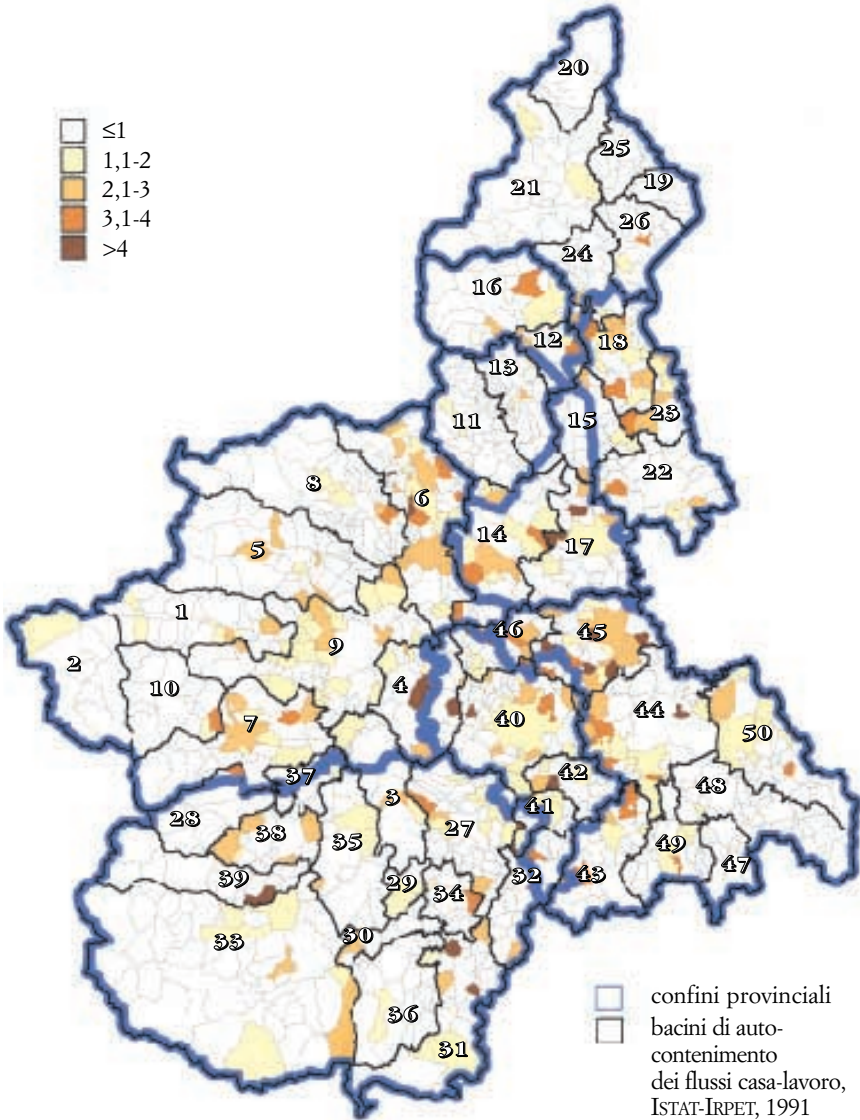
Fonte: elaborazione IRES su dati ISTAT, 1996.

Tav. XI Indice di specializzazione nel settore manifatturiero. Produzione di metallo e fabbricazione di prodotti in metallo



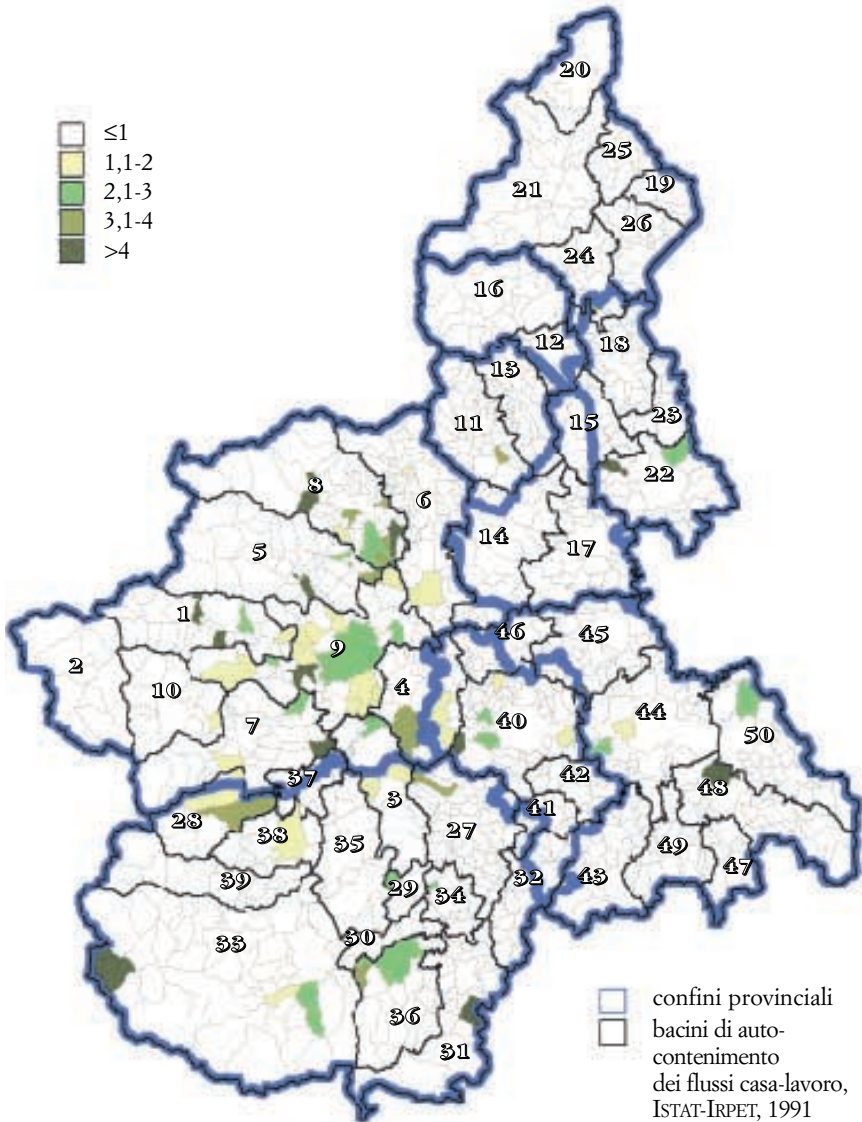
Fonte: elaborazione IRES su dati ISTAT, 1996.

Tav. XII Indice di specializzazione nel settore manifatturiero. Fabbricazione di macchine e apparecchi meccanici



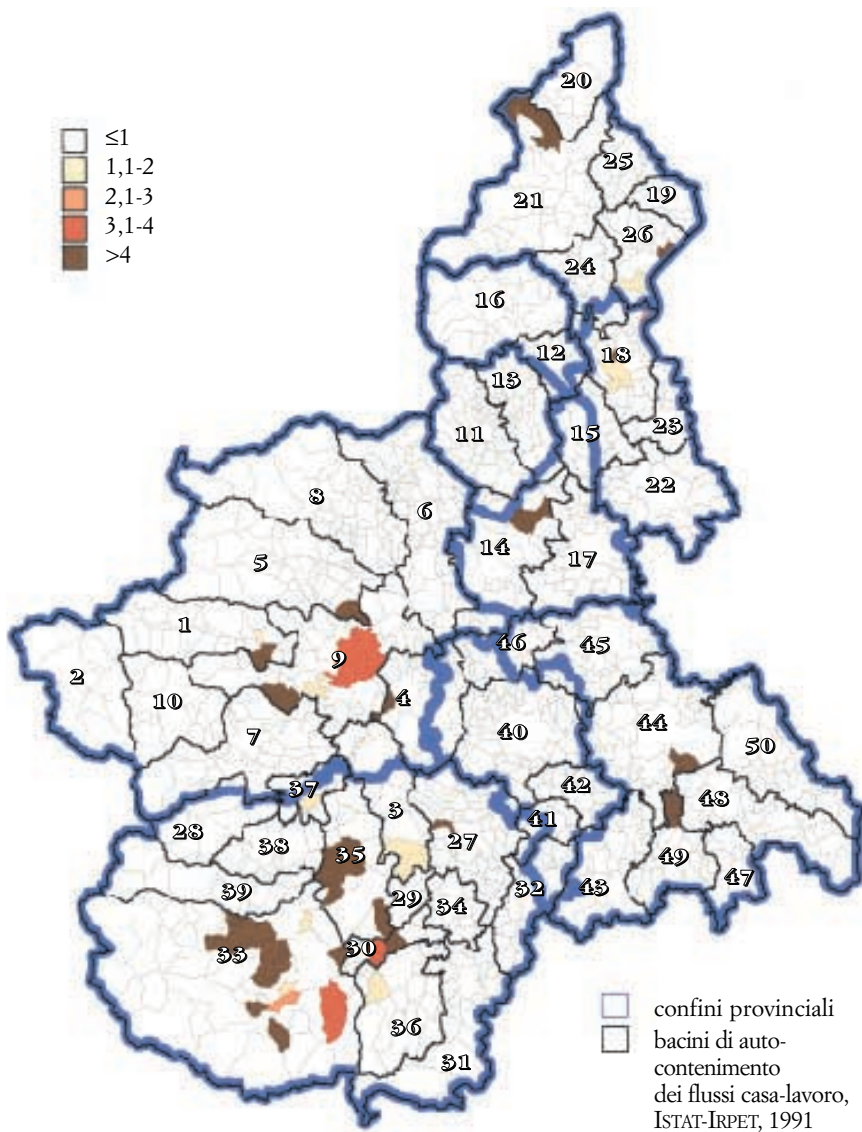
Fonte: elaborazione IRES su dati ISTAT, 1996.

Tav. XIII Indice di specializzazione nel settore manifatturiero. Fabbricazione di macchine e apparecchiature elettriche



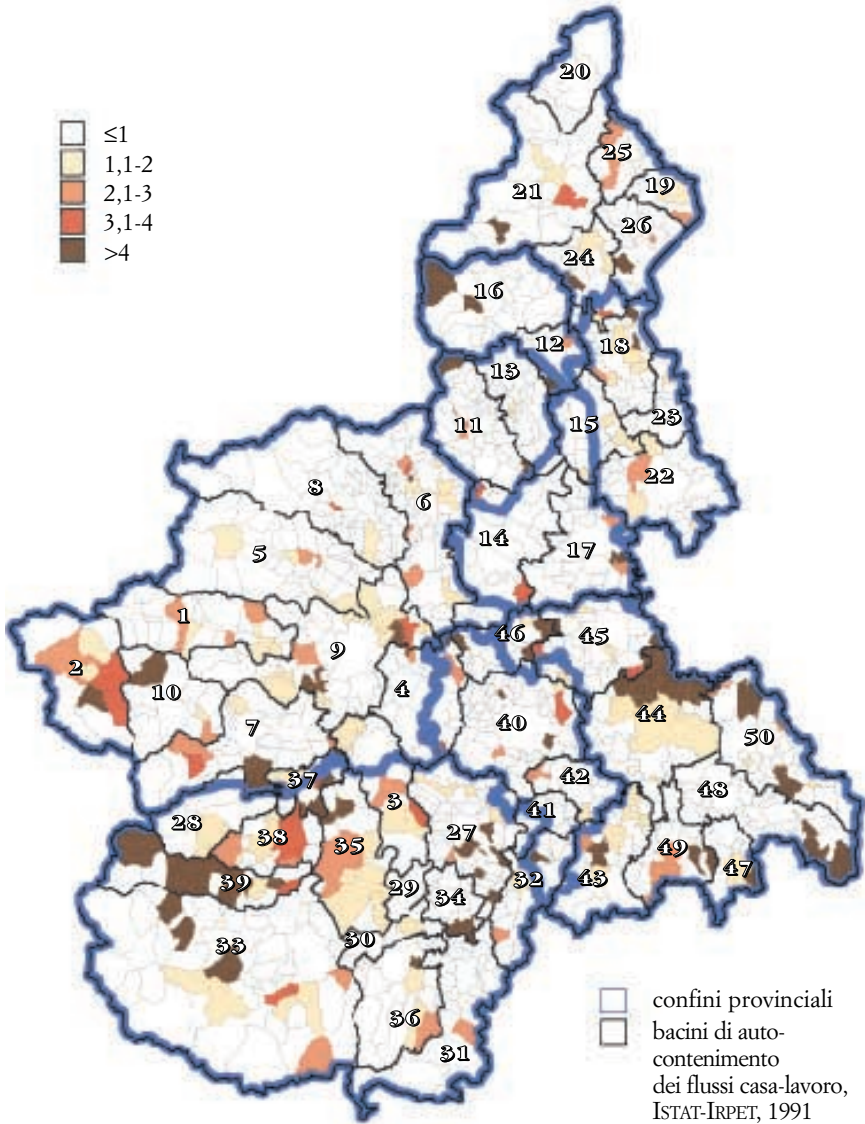
Fonte: elaborazione IRES su dati ISTAT, 1996.

Tav. XIV Indice di specializzazione nel settore manifatturiero. Fabbricazione di mezzi di trasporto



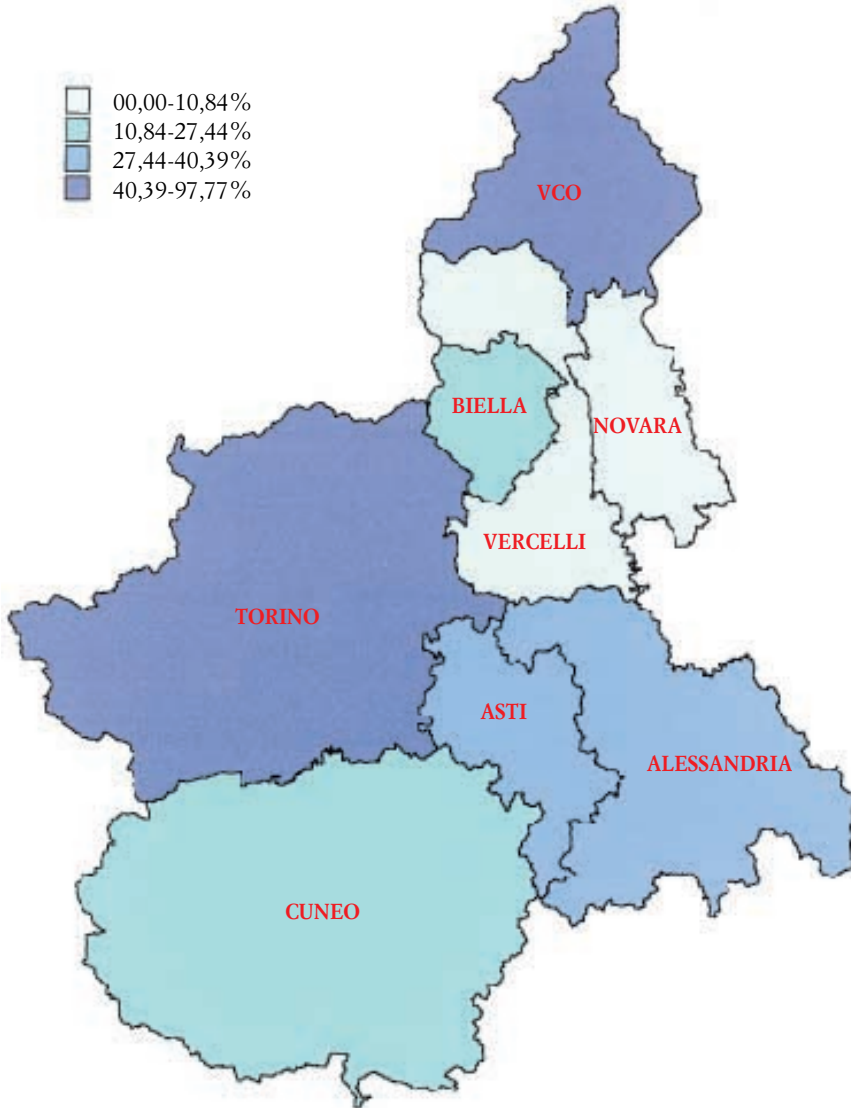
Fonte: elaborazione IRES su dati ISTAT, 1996.

Tav. XV Indice di specializzazione nel settore manifatturiero. Altre industrie manifatturiere



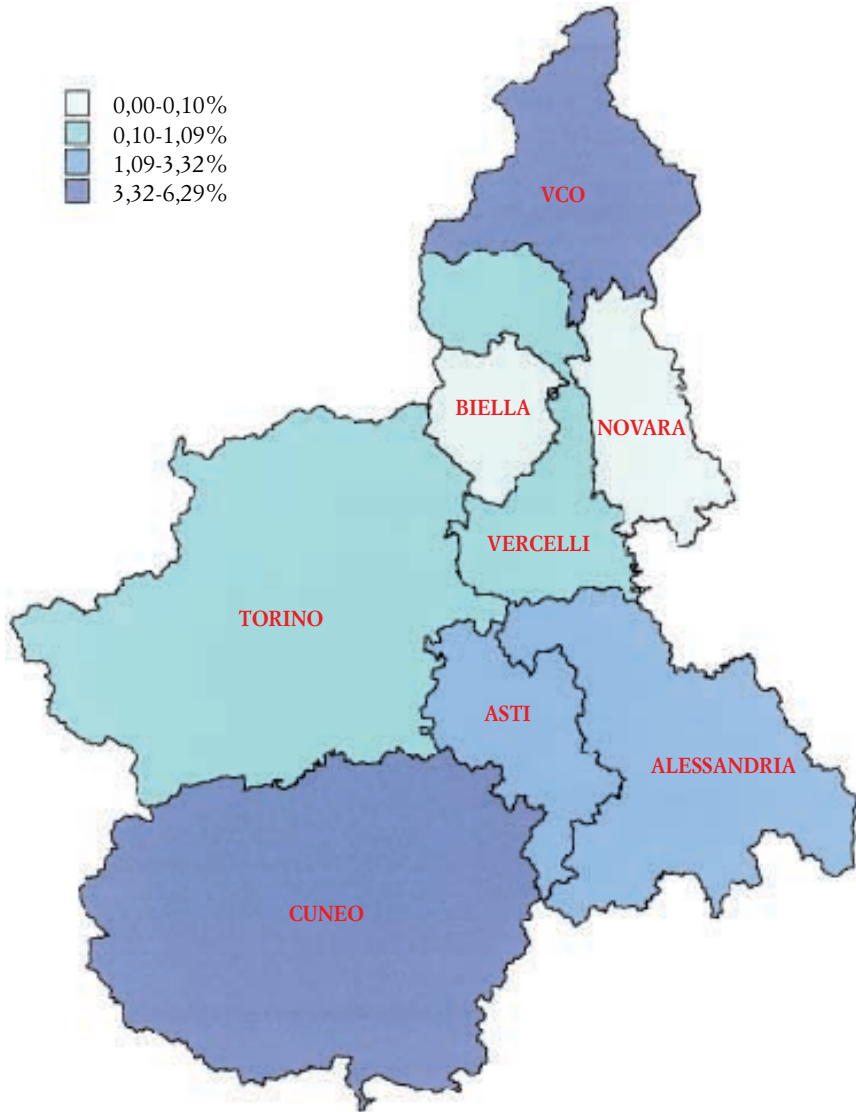
Fonte: elaborazione IRES su dati ISTAT, 1996.

Tav. XVI Peso demografico dei comuni interessati da obiettivi comunitari (fase 1994-1999)



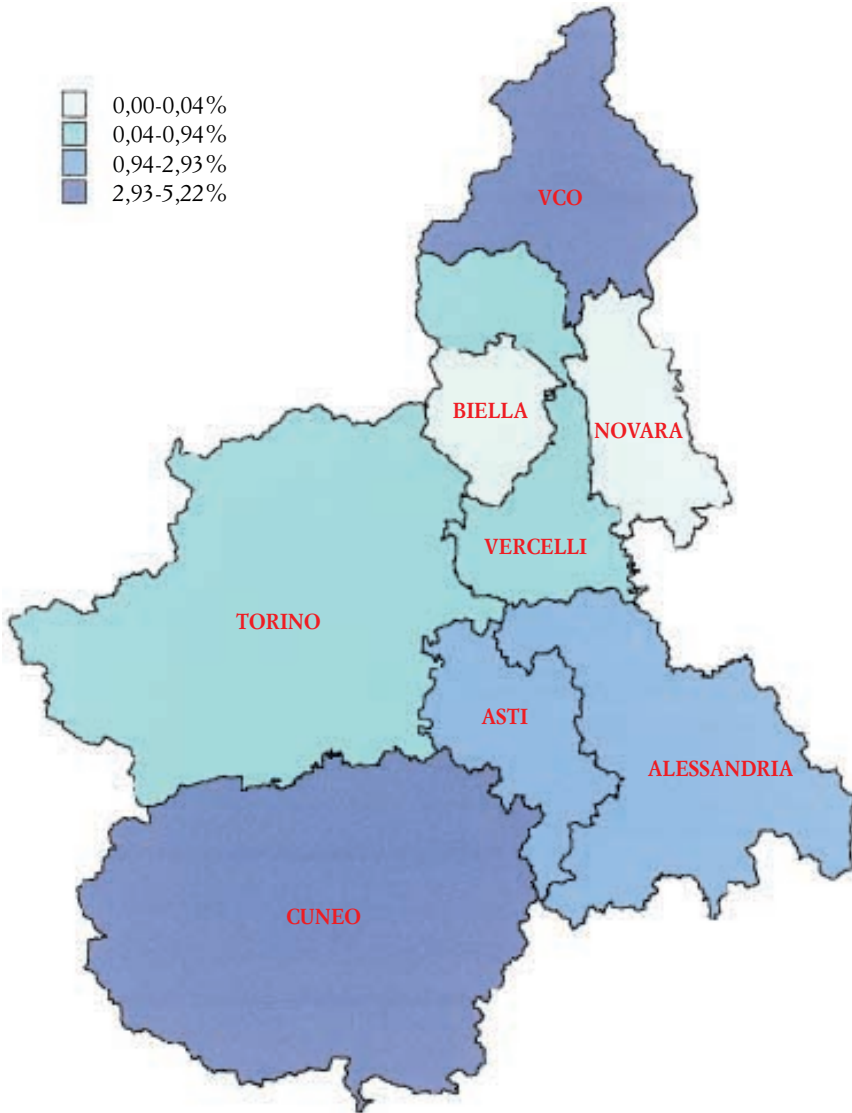
Fonte: elaborazione IRES su dati UPI, 1999.

Tav. XVII Incidenza percentuale della popolazione residente che può raggiungere istituti secondari superiori solo in tempi superiori ai 30 minuti



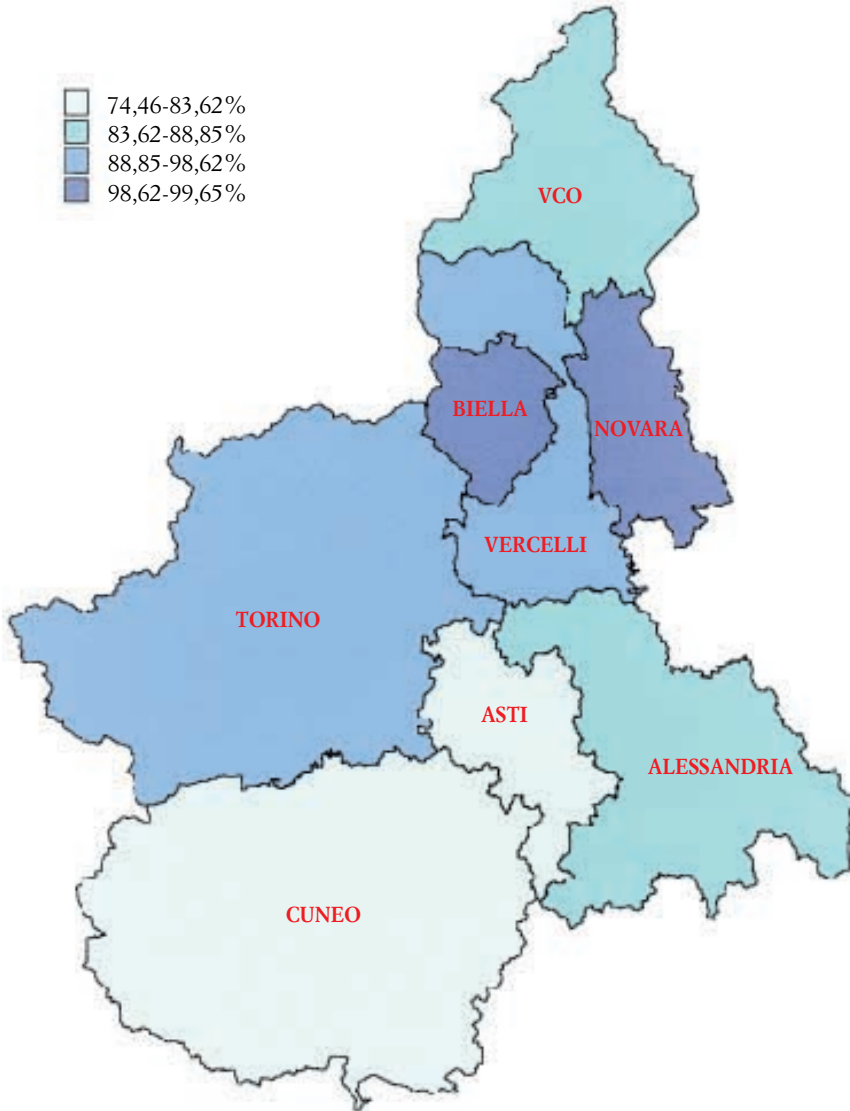
Fonte: elaborazione IRES su dati UPI, 1999.

Tav. XVIII Incidenza percentuale della popolazione in età scolare che può raggiungere istituti secondari superiori solo in tempi superiori ai 30 minuti



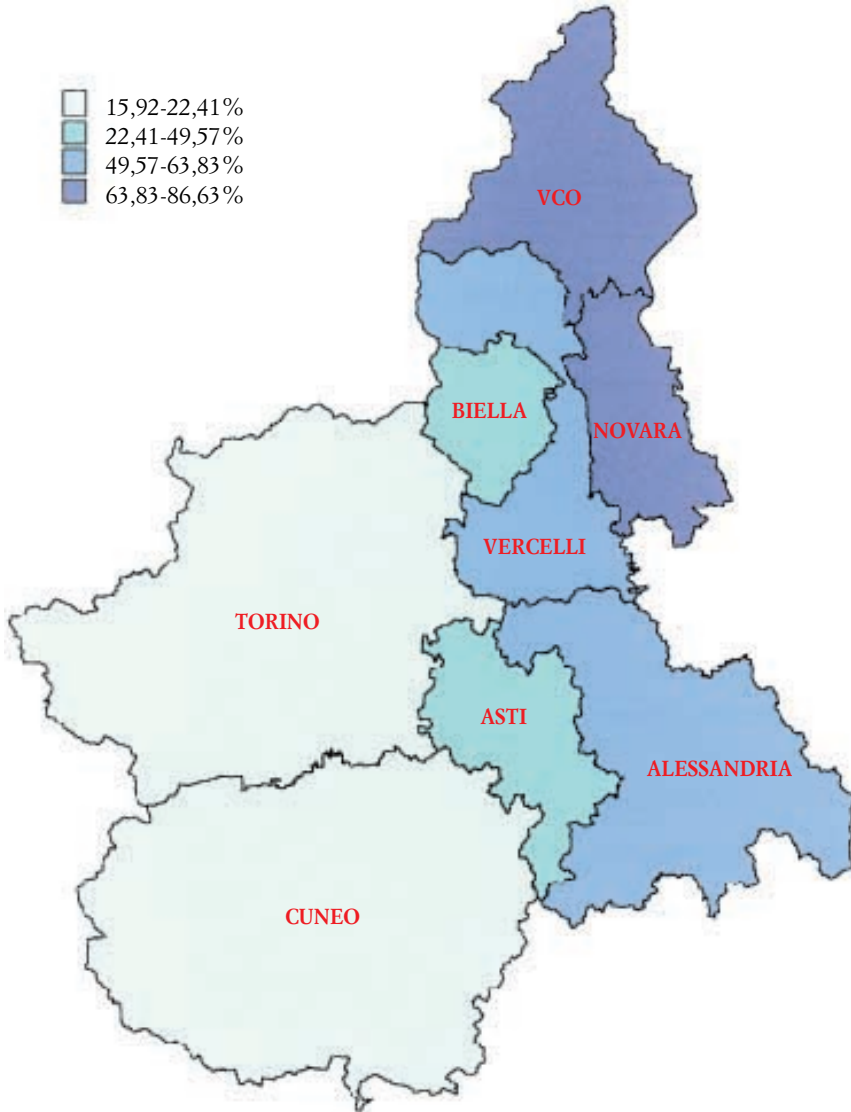
Fonte: elaborazione IRES su dati UPI, 1999.

Tav. XIX Incidenza percentuale della popolazione residente che può raggiungere istituti secondari superiori in tempi inferiori ai 20 minuti



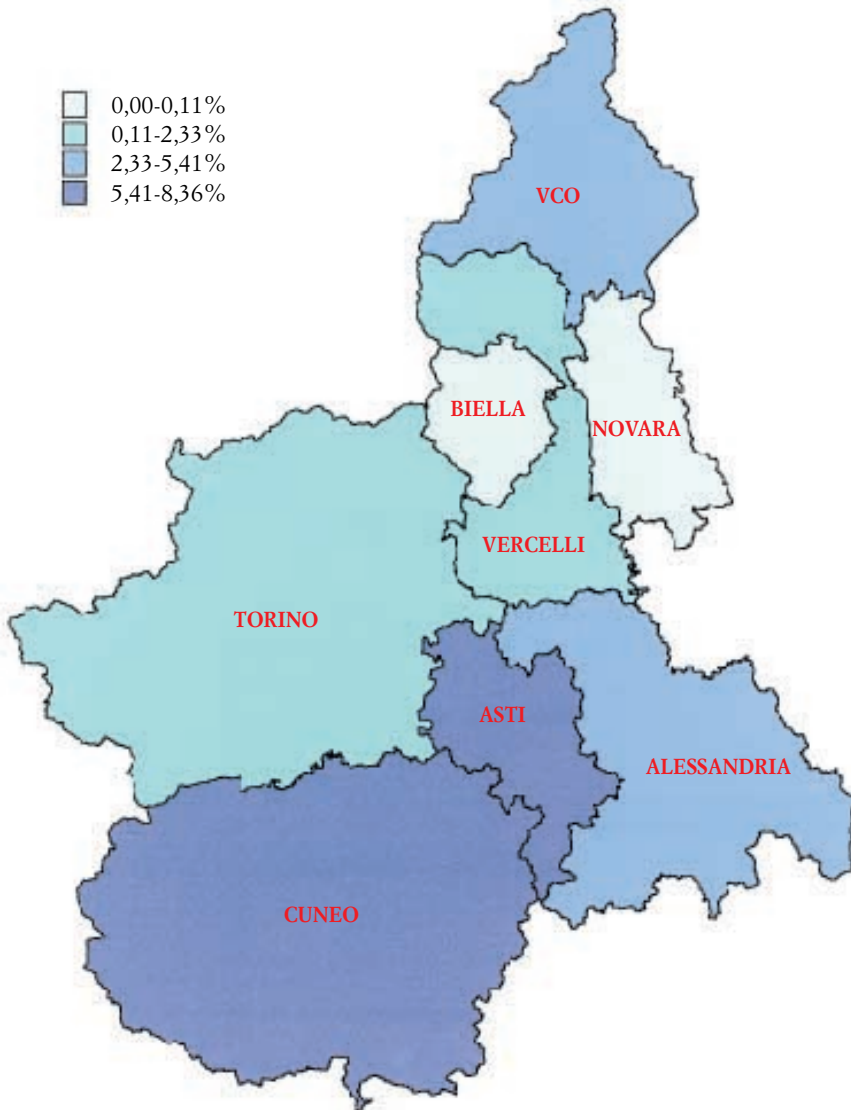
Fonte: elaborazione IRES su dati UPI, 1999.

Tav. XX **Peso demografico dei comuni in cui gli spostamenti per studio che richiedono più di un'ora sono più del 5% degli spostamenti totali per studio**



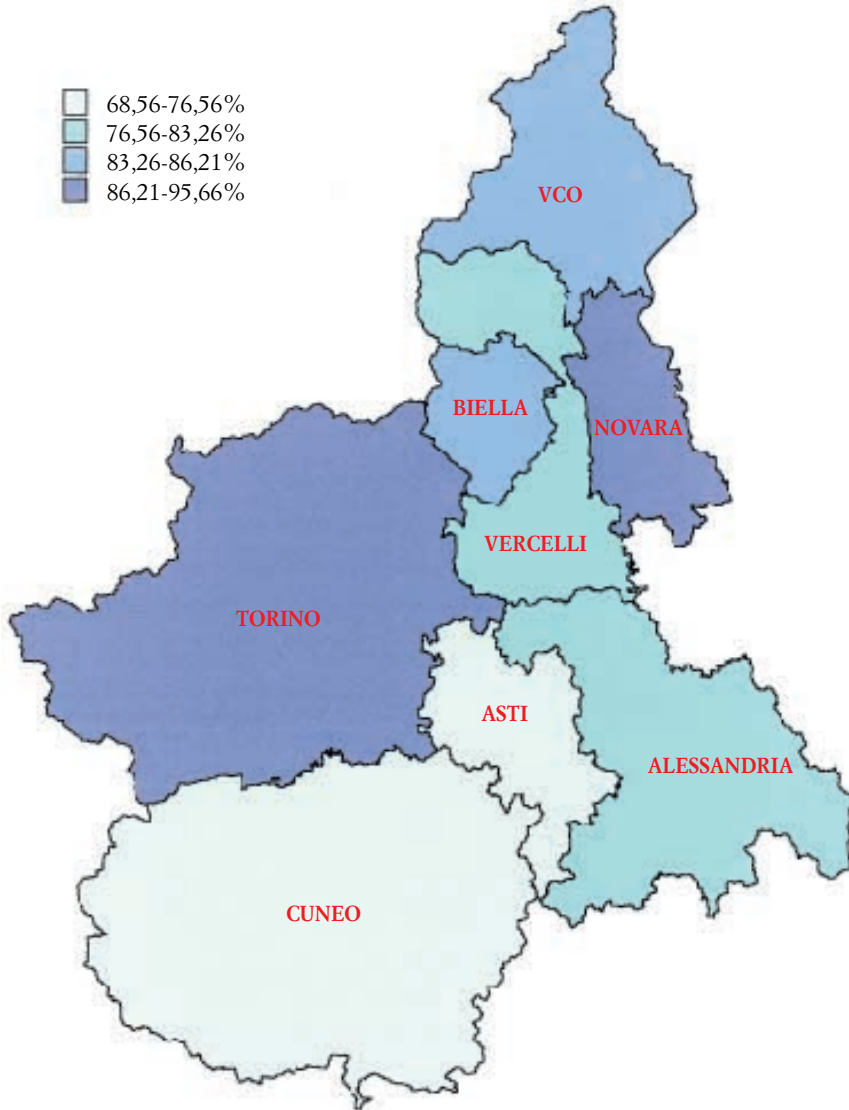
Fonte: elaborazione IRES su dati UPI, 1999.

Tav. XXI Incidenza percentuale della popolazione residente che può raggiungere i presidi ospedalieri solo in tempi superiori ai 30 minuti



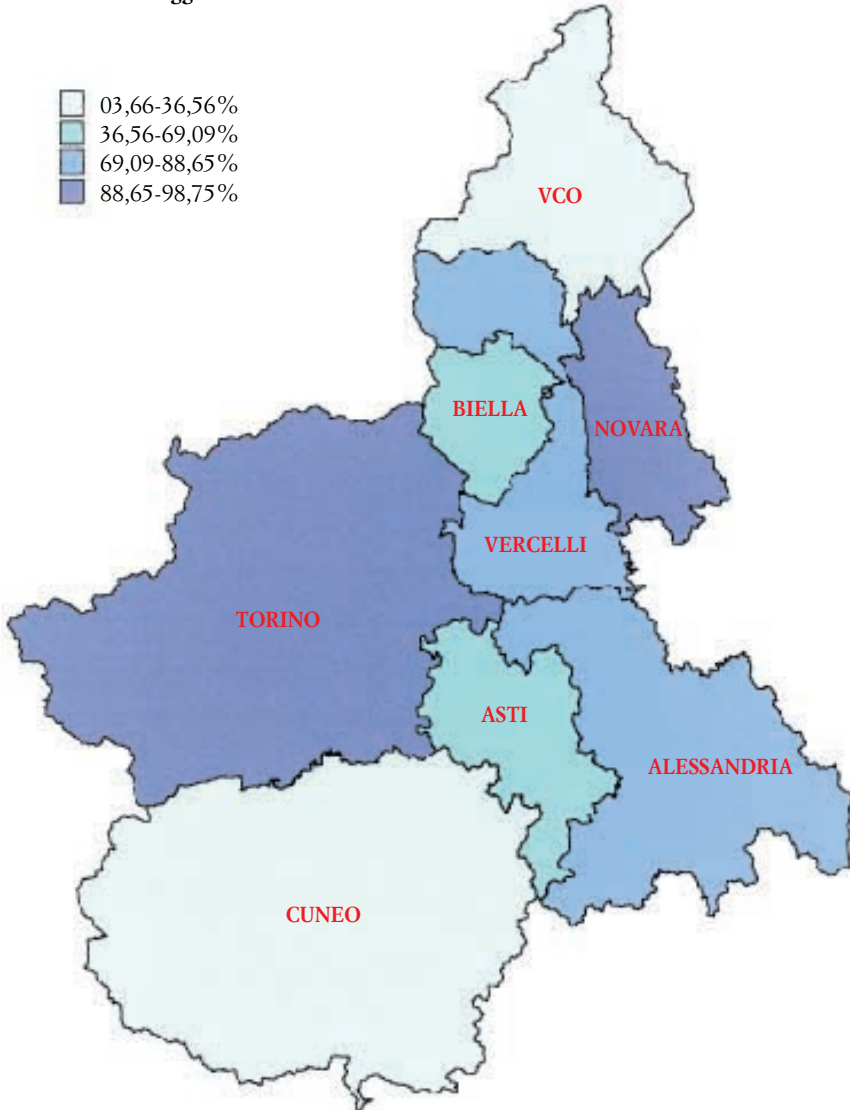
Fonte: elaborazione IRES su dati UPI, 1999.

Tav. XXII Incidenza percentuale della popolazione residente che può raggiungere i presidi ospedalieri in tempi inferiori ai 20 minuti



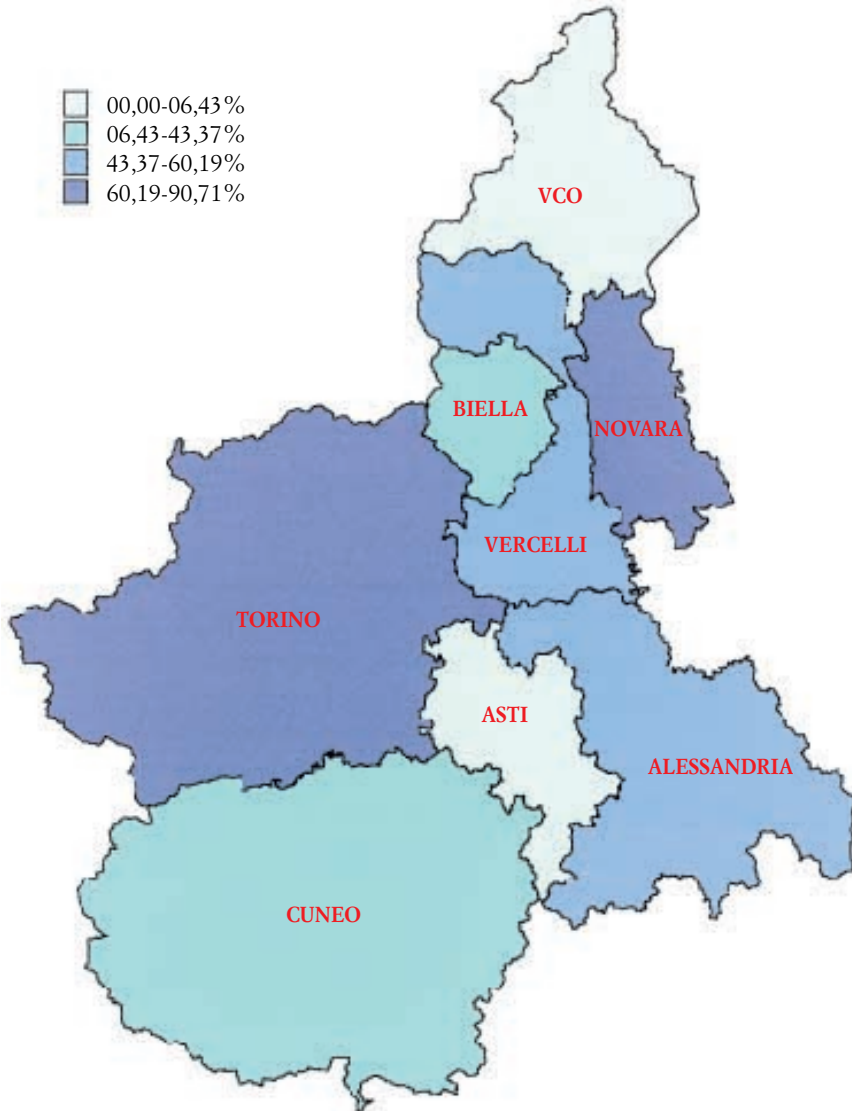
Fonte: elaborazione IRES su dati UPI, 1999.

Tav. XXIII Incidenza percentuale della popolazione residente in comuni da cui si può raggiungere una delle metropoli con un milione di abitanti entro un'ora di viaggio



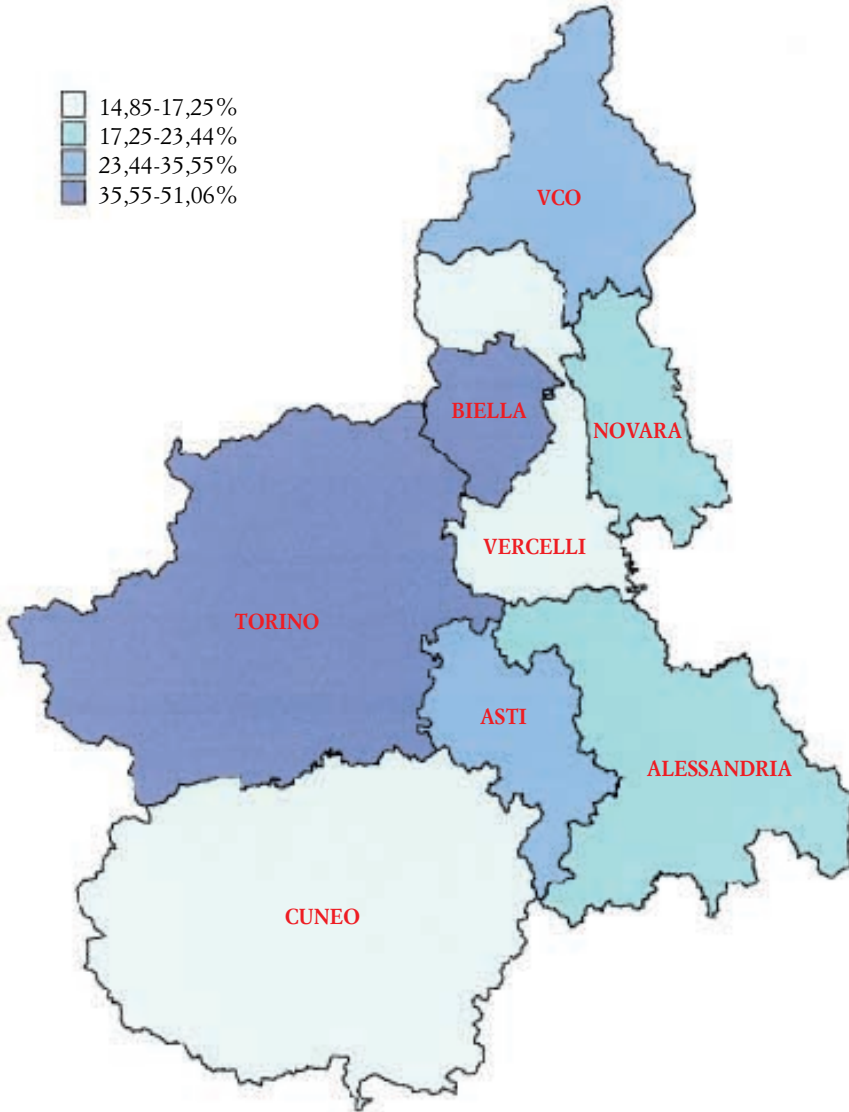
Fonte: elaborazione IRES su dati UPI, 1999.

Tav. XXIV Incidenza percentuale della popolazione residente in comuni da cui si può raggiungere una città con più di 200.000 abitanti entro 30 minuti



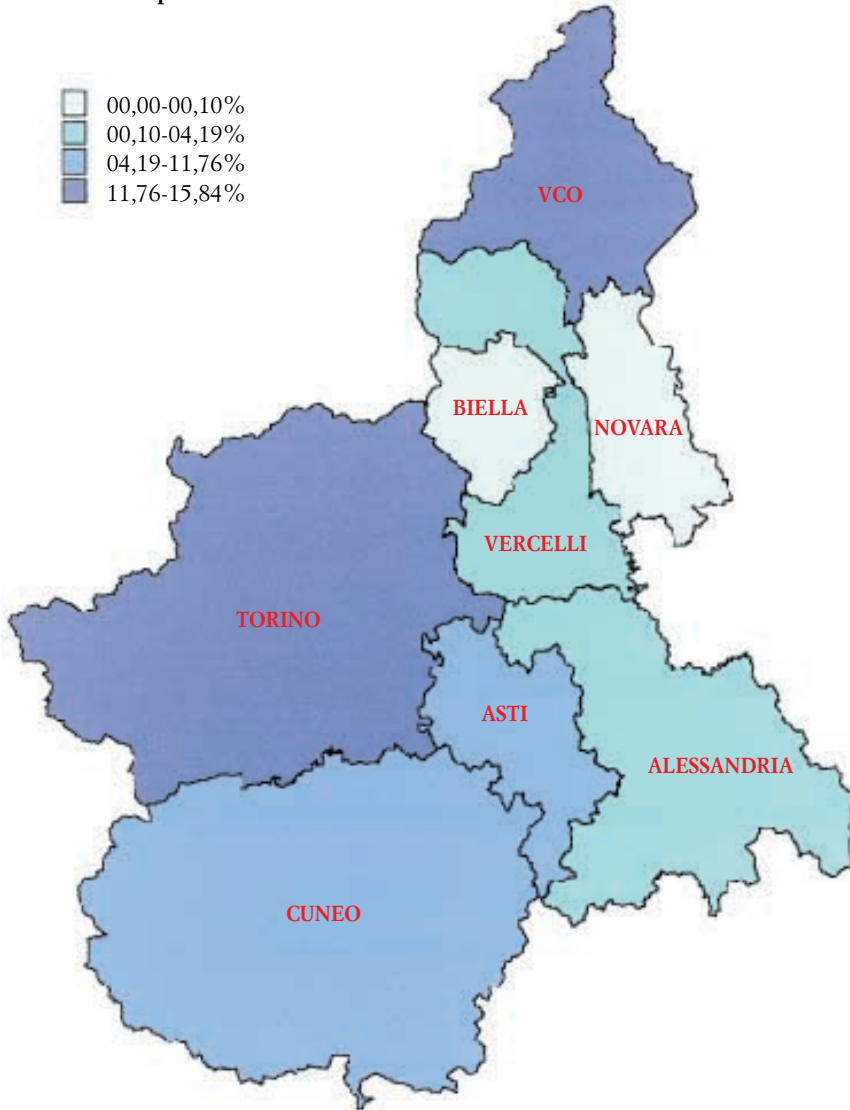
Fonte: elaborazione IRES su dati UPI, 1999.

Tav. XXV **Peso demografico dei comuni in cui gli spostamenti per lavoro fuori dal comune stesso sono più del 60% del totale**



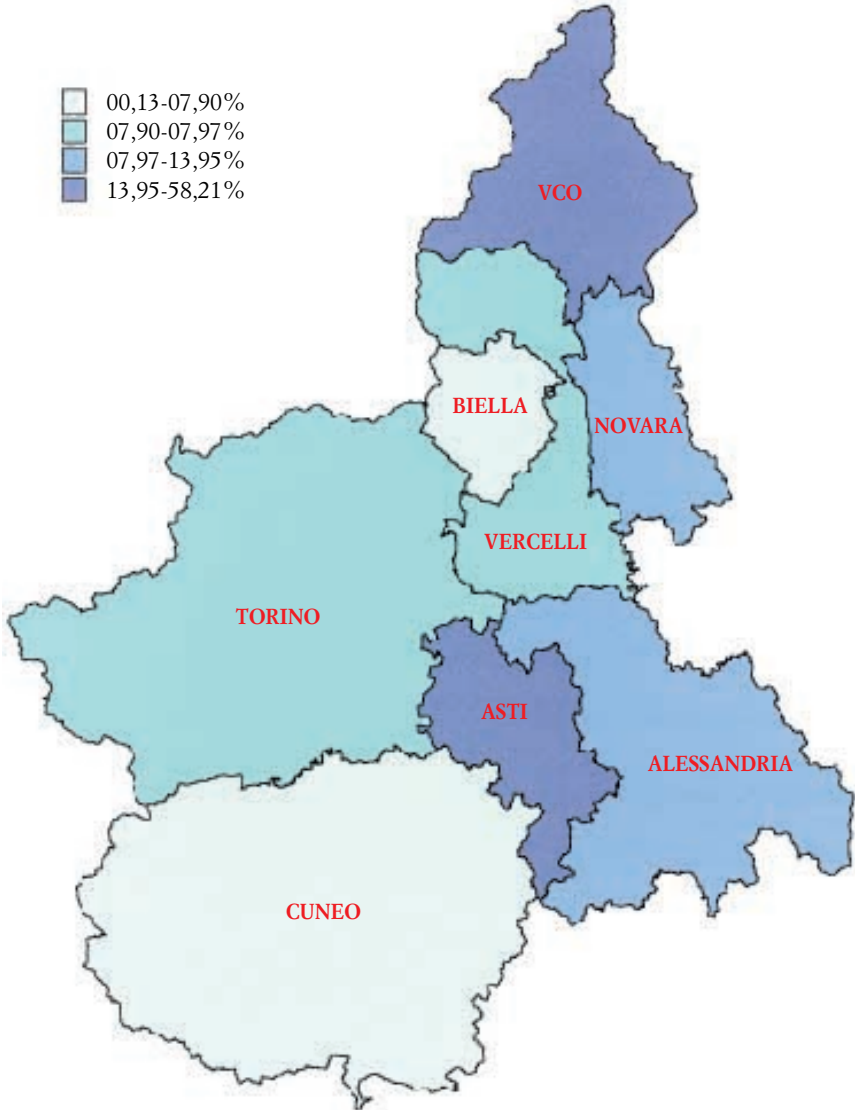
Fonte: elaborazione IRES su dati UPI, 1999.

Tav. XXVI Peso demografico dei comuni in cui gli spostamenti per lavoro che richiedono più di 30 minuti sono più del 20% degli spostamenti totali per lavoro



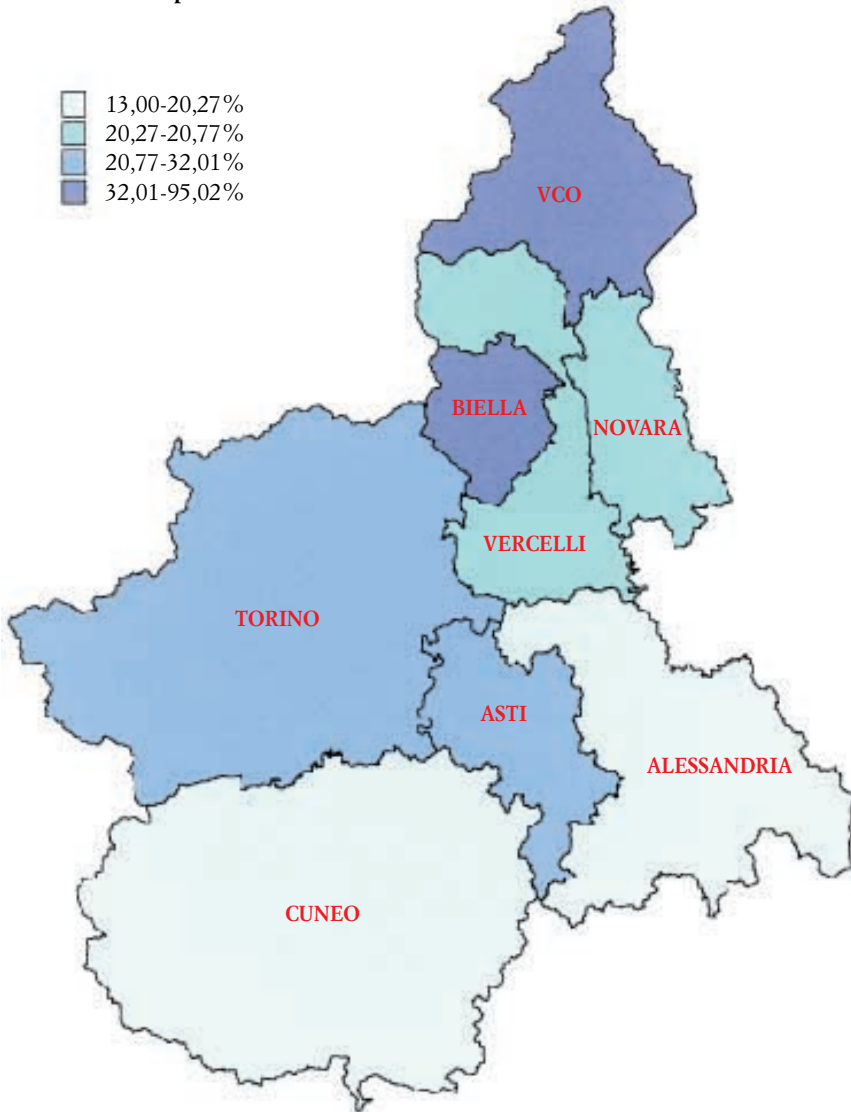
Fonte: elaborazione IRES su dati UPI, 1999.

Tav. XXVII Peso demografico dei comuni in cui gli spostamenti per lavoro che richiedono più di un'ora sono più del 5% degli spostamenti totali per lavoro



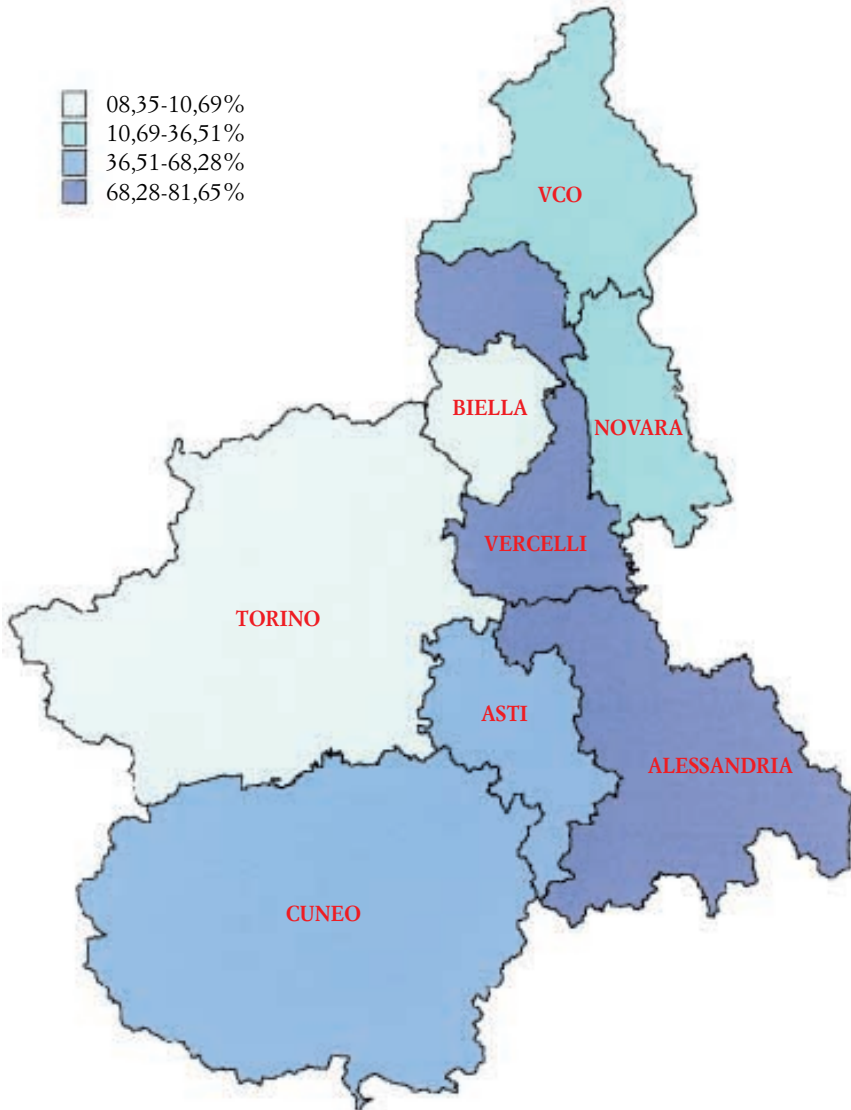
Fonte: elaborazione IRES su dati UPI, 1999.

Tav. XXVIII Peso demografico dei comuni in cui gli spostamenti per lavoro effettuati alla guida di un'auto sono più del 60% degli spostamenti totali per lavoro



Fonte: elaborazione IRES su dati UPI, 1999.

Tav. XXIX **Peso demografico dei comuni in cui gli spostamenti per lavoro effettuati a piedi o in bicicletta sono più del 25% degli spostamenti totali per lavoro**



Fonte: elaborazione IRES su dati UPI, 1999.

*Stampato nel mese di gennaio 2001
da Grafica Esse s.n.c. - Orbassano (Torino)
per conto di IRES Piemonte*

Tornare a occuparsi del Verbano-Cusio-Ossola – ora che il quadro istituzionale si è ridefinito con l'istituzione della nuova provincia – significa per l'IRES, a dieci anni di distanza, poter delineare meglio la nuova struttura socioeconomica di un territorio che, senza tradire le sue risorse industriali, ha rivelato le sue migliori potenzialità di sviluppo nei settori del terziario e del turismo. Le opportunità di crescita della nuova provincia – in un'area che, a cavallo delle Alpi, si inserisce nelle cosiddette PLAC (Province dei Laghi e delle Alpi Centrali) e che per il Piemonte costituisce il suo principale bacino turistico – sono quantomai legate allo sviluppo delle infrastrutture di trasporto. Il sistema dei trasporti e dei collegamenti con la Svizzera viene quindi considerato uno snodo essenziale per il rilancio del Verbano-Cusio-Ossola e delle sue attività economiche.



ISTITUTO RICERCHE ECONOMICO-SOCIALI DEL PIEMONTE

