

Fiorenzo Ferlaino, Sara Levi Sacerdotti

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

W.P. 138/2000

Working paper n. 138, agosto 2000



ISTITUTO RICERCHE ECONOMICO-SOCIALI DEL PIEMONTE

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

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

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

@2000 IRES - Istituto di Ricerche Economico-Sociali del Piemonte

via Nizza 18

10125 Torino

Tel. 011/6666411, fax 011/6696012

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

Indice

Introduzione	5
1. La struttura socioeconomica	7
1.1. Il Verbano-Cusio-Ossola e il suo contesto	7
1.2. Il territorio del VCO	13
1.3. Il VCO e le altre province piemontesi: la situazione demografica	14
1.4. Il VCO e le altre province piemontesi: la situazione economica	17
1.5. Il VCO e le altre province piemontesi: il mercato del lavoro e i settori economici	23
1.6. Il VCO e le altre province piemontesi: il turismo	26
1.7. Le esportazioni del VCO e del Piemonte	30
1.8. I distretti industriali del Verbano-Cusio-Ossola	35
2. La situazione dei trasporti in Piemonte e nel VCO	43
2.1. Il quadro generale	43
2.2. Il VCO: accessibilità locale e infrastrutturazione	49
2.3. Il VCO: la rete ferroviaria e viaria	51
3. Gli scenari di sviluppo locale del VCO	59
3.1. Una breve inchiesta	59
3.2. Lo scenario di sviluppo globale	62
3.3. Il modello di sviluppo regionale	64
3.4. Il modello di sviluppo locale	66
3.5. I rischi dell'immobilità	67
Riferimenti bibliografici	69

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 sotto sistemi locali e 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. dai **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. dal **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, la tipologia dello stesso più o meno consona alle necessità locali, ecc.;
3. dalle **occasioni** derivanti da particolari forme di finanziamento: pubbliche perché teatro di avvenimenti di interesse nazionale, perché inseriti 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**, un **Piemonte “leggero”**, con crescita industriale integrata ad un’agricoltura specializzata e forte presenza di lavoro in proprio, 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 Verbano, con

¹ Relazione annuale IRES 1995.

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-Roero; è il *Piemonte del lavoro autonomo* e agro-industriale ed è caratterizzato da un'industria diversificata e dalla compresenza di stabilimenti medio-grandi, spesso in filiera con il sistema auto, accanto a sistemi di piccole imprese dell'agroindustria.

Infine, 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.

Le opportunità di crescita di quest'ultimo, come degli altri "Piemonti" possono incentrarsi su tre indirizzi di sviluppo:

- l'indirizzo endogeno che punta, come più volte sostenuto, ad 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 ad inserire il sistema nelle reti globali attraverso la valorizzazione dei suoi elementi di forza e l'aumento dell'attrattività relativa, della sua capacità competitiva rispetto agli altri sistemi territoriali;
- l'indirizzo infrastrutturale che punta ad incrementare e rafforzare la struttura delle sue reti strutturali locali e globali sia 'soft' (telematiche, energetiche ecc.) che '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 alla connessione della A26 al confine svizzero.

Inoltre ci si propone di meglio delineare l'attuale situazione socioeconomica della provincia del VCO nel contesto più generale sia del sistema piemontese che 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 macro regione delle Alpi del Nord, con particolare riferimento alle reti di trasporto presenti nel VCO e all'ipotesi di connessione della Voltri-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 socio economici e territoriali, innescando così processi di controtendenza al declino industriale e socio-demografico presenti nell'estremo Nord della Regione.

² Relazione annuale IRES 1995, p. 112 e sg..

1. LA STRUTTURA SOCIOECONOMICA

1.1. *Il Verbano-Cusio-Ossola e il suo contesto*

Nel Verbano-Cusio-Ossola risiedono 161.016 persone, è la provincia piemontese con il minor numero di abitanti; la sua popolazione rappresenta il 3,75% dei residenti in regione, con una densità di circa 71 abitanti per chilometro quadrato di superficie contro i 167 della media regionale (tab. 1).

Tabella 1

Statistiche territoriali del VCO

n° comuni (31.12.97)	Popolazione (31.12.97)	Superficie Km² (31.12.97)	Densità\Popolazione (31.12.97)
77	161,204	2,255	71
Tasso di disoccupazione	PIL per abitante (Italia=100) (1995)	Presenze turistiche Totali	Lavori eseguiti in opere pubbliche (mln di lire) (1995)
7,00%	99.08.00	2,247,911	22,813
Depositi (mln di lire) (1997)	Impieghi (mln di lire) (1997)	Trasferimenti (mln di lire) (1996)	Reddito pro capite in lire
2,383,803	2,441,511	15,594	34,058,000

Fonte: UPI

Le peculiarità del VCO derivano in gran parte dalla particolare morfologia territoriale: più del 55% del territorio del VCO appartiene ad una quota altimetrica superiore a 1.200 metri s.l.m. definendo così 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 metri s.l.m. di Verbania ai 1.327 metri s.l.m. del centro di Macugnaga.

I comuni con più di 5.000 abitanti si collocano tutti nella bassa Valle del Toce o in prossimità dei laghi prealpini. I tre centri principali Verbagnano, 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 è 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 soprattutto intorno a Omegna e Verbania. Intorno a questi due centri sono infatti in atto processi di deurbanizzazione centrale e suburbanizzazione periferica che hanno strutturato

negli ultimi decenni un continuum urbano intorno ai laghi d'Orta e Maggiore³. Nel capoluogo, Verbania, risiede circa il 19% della popolazione della provincia. Gli altri comuni più popolosi della provincia, oltre a Domodossola e Omega, sono Gravellona Toce, Villadossola, Cannobio, Stresa, Crevoladossola e Baveno⁴.

Per comprendere i processi socio-economici 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, l'area svizzera di lingua italiana. E' un'area con caratteristiche socio-economiche 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 peri-urbanizzazione, riarticolazione e riconversione delle tradizionali attività produttive e logistiche di frontiera.

Queste province⁵ rappresentano un'area estremamente vitale dell'economia italiana. 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).

Tabella 2

Quadro economico occupazionale nelle province dei Laghi e delle Alpi centrali (anno 1991)

	<i>Vercelli</i>	<i>Novara</i>	<i>Varese</i>	<i>Como</i>	<i>Sondrio</i>	<i>Brescia</i>	<i>Bergamo</i>	<i>Mantova</i>
Popolazione	375.160	496.829	797.039	795.683	175.496	1.044.544	932.104	369.630
Addetti totali*	143.508	176.241	315.463	314.276	57.210	410.594	365.999	139.987
Addetti manifatturieri*	62.262	66.441	151.377	142.402	13.139	176.837	163.302	56.762
Quota%	0,434	0,377	0,48	0,453	0,23	0,431	0,446	0,405
Addetti non manifatturieri*	81.246	109.800	164.086	171.874	44.071	233.757	202.697	83.225
Quota%	0,566	0,623	0,52	0,547	0,77	0,569	0,554	0,595

*Riferiti alle unità locali

Fonte: Elaborazione Ufficio studi Montedison-CRANEC, Università Cattolica di Milano su dati Istat, censimento 1991

³ IRES e Cemagref, 1996, Atlante delle Alpi occidentali Italia-Francia, Prog. Interreg, Torino, Grenoble.

⁴ Camera di Commercio del Verbano-Cusio-Ossola.

⁵ Fortis, citare.

Tabella 3

Addetti delle imprese manifatturiere nelle province dei Laghi e delle Alpi (anno 1991, ripartizione percentuale)

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

Fonte: Elaborazione Ufficio studi Montedison-CRANEC, Università Cattolica di Milano su dati Istat, censimento 1991

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 maggiore del valore medio nazionale, dell'80,2%, considerato dall'OCSE altissimo e da primato mondiale.

La meccanica non elettrica rappresenta l'attività industriale prevalente seguita dal tessile-abbigliamento. E' 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 ed 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 della varie ondate di industrializzazione, dalla seconda metà dell'Ottocento agli anni '60 e '70 di questo secolo: 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 torinese⁶."

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 Euro-regione transfrontaliera, denominata Regio Insubrica, in un'area in cui il fenomeno del frontaliere ha rappresentato, e rappresenta ancora, un elemento fondamentale nell'economia e nella struttura del territorio. Si tenga conto che le relazioni di frontaliere verso il Canton Ticino sono di 3.546 attivi del VCO

⁶ IRES, 1996, Relazione sulla situazione economica, sociale e territoriale del Piemonte 1995, Rosenberg & Sellier, Torino, pg. 112.

(alla fine degli anni Ottanta erano oltre 7.000), di 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 funzionale, sociale ed economica delle aree transfrontaliere, che l'unificazione europea ha messo in atto e cui tendono, tra l'altro, a rispondere i progetti dell'UE, in primo luogo i progetti Interreg.

E' 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 sotto-insieme 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 secolo a. C. (vedi scheda).

E' 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, riconversione delle loro tradizionali attività.

Questa complessità e difficoltà del VCO emerge se confrontata con il resto delle province piemontesi: Il VCO ha la peggiore collocazione nella classifica sulla qualità della vita del Sole 24 ore nel 1999, era la migliore l'anno precedente, medio bassa nel 1997, medio alta nel 1996. Questo andamento altalenante più che una lettura reale degli eventi appare segno di una difficoltà di collocazione di una provincia segnata da fenomeni contraddittori difficilmente sintetizzabili entro il contesto di generale miglioramento delle posizioni delle province piemontesi, con l'eccezione di Asti (tab. 4).

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

Nel complesso, lo vedremo meglio in seguito, una situazione in crescita ma che, tuttavia, presenta elementi di difficoltà nell'orientare il suo sviluppo e nel fuoriuscire dai processi di trasformazione e di riarticolazione territoriale ed economica in atto.

Tabella 4

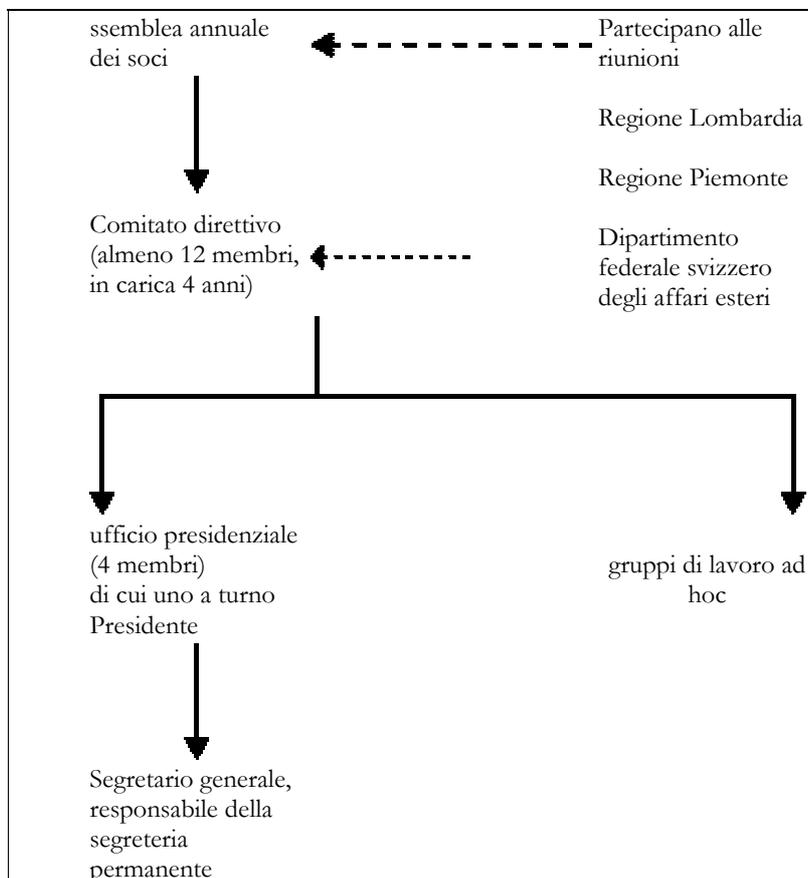
Classifica generale (Qualità della vita)

	<i>1996</i>	<i>1997</i>	<i>1998</i>	<i>1999</i>		<i>1996</i>	<i>1997</i>	<i>1998</i>	<i>1999</i>
VCO	20	41	16	66					
Novara	26	46	50	2					
Vercelli	26	24	26	9					
Biella	23	51	68	5					
Torino	58	57	76	17					
Asti	21	72	29	59					
Alessandria	48	61	53	5					
Cuneo	16	7	33	22					
<i>Benessere</i>					<i>Affari e lavoro</i>				
	<i>1996</i>	<i>1997</i>	<i>1998</i>	<i>1999</i>		<i>1996</i>	<i>1997</i>	<i>1998</i>	<i>1999</i>
VCO	56	63	81	66	VCO	16	67	89	32
Novara	4	4	5	2	Novara	39	31	69	60
Vercelli	2	2	2	9	Vercelli	26	19	51	27
Biella	27	9	16	5	Biella	21	35	92	9
Torino	24	23	24	17	Torino	58	29	73	8
Asti	27	44	41	59	Asti	13	47	10	38
Alessandria	13	12	10	5	Alessandria	41	33	33	20
Cuneo	24	13	24	22	Cuneo	3	1	17	18
<i>Servizi amministrativi e ambiente</i>					<i>Criminalità</i>				
	<i>1996</i>	<i>1997</i>	<i>1998</i>	<i>1999</i>		<i>1996</i>	<i>1997</i>	<i>1998</i>	<i>1999</i>
VCO	21	103	22	32	VCO	13	2	3	20
Novara	58	80	75	60	Novara	13	63	50	52
Vercelli	39	87	37	27	Vercelli	24	42	46	6
Biella	21	94	76	9	Biella	24	44	44	45
Torino	73	53	70	8	Torino	96	99	101	99
Asti	3	48	40	38	Asti	43	95	138	85
Alessandria	62	76	26	20	Alessandria	47	79	88	71
Cuneo	68	72	52	18	Cuneo	30	49	29	37
<i>Demografia e salute</i>					<i>Tempo libero</i>				
	<i>1996</i>	<i>1997</i>	<i>1998</i>	<i>1999</i>		<i>1996</i>	<i>1997</i>	<i>1998</i>	<i>1999</i>
VCO	52	38	27	20	VCO	44	30	24	22
Novara	75	82	64	69	Novara	40	46	45	42
Vercelli	66	76	70	57	Vercelli	46	37	41	39
Biella	86	95	94	99	Biella	31	33	32	38
Torino	94	98	101	92	Torino	21	27	29	28
Asti	68	74	72	71	Asti	52	49	45	44
Alessandria	92	65	98	78	Alessandria	40	46	49	48
Cuneo	41	39	67	38	Cuneo	60	55	53	52

Fonte: Sole 24 ore

SCHEDA: LA REGIONE INSUBRICA

Si tratta di un'Associazione di diritto privato promossa dal Cantone Ticino (Svizzera) e dalle province di Como, di Varese, del Verbano-Cusio-Ossola (Italia) per promuovere la collaborazione transfrontaliera. Comprende nell'insieme 625 comuni con una popolazione complessiva di 1,8 milioni di abitanti su una superficie di 7.178 Km². 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, Germania. (Vedi <http://www.regioinsubrica.org/italiano/territorio/territorio.html>).



1.2. 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 Verbania con una 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'Ossola⁷ 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. 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, quali: Domodossola e i comuni ai confini con il Cusio. Essi, insieme a Gravellona Toce, Stresa, Villadossola ed altri centri compresi tra i 5.000 e 30.000 abitanti, costituiscono i poli strutturali del VCO e presentano da tempo, soprattutto lungo le fasce lacuali, caratteristiche di periurbanizzazione tendenti a strutturare un continuum urbano alla bassa quota (tab. 5).

Tabella 5

Comuni con una popolazione superiore a 5.000 abitanti

<i>Comune</i>	<i>Popolazione Totale '98</i>
Cannobio	5.107
Domodossola	18.677
Gravellona Toce	7.801
Omegna	15.416
Verbania	30.307
Villadossola	7.108

Fonte: ISTAT

Queste aree alpine e prealpine di bassa quota, su una fascia altimetrica inferiore ai 300 metri s.l.m., ossia nella bassa valle 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 100/1.200 metri, presentano una situazione diversa e complementare con tassi di densità abitativa tra i più bassi d'Europa,

⁷ 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 Verbania e del Cusio.

paragonabili solo a certe zone dell'estremo Nord (carta 1). Queste ultime sono aree a forte componente ambientale e paesaggistica in cui si trovano ampi i parchi naturali, statali e regionali.

1.3. 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 della popolazione dovuto ad 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‰ e superiore al valore regionale (-0,8‰).

Le province di Novara, Cuneo ed Asti hanno invece registrato un incremento di popolazione⁸, la prima dovuta alla periurbanizzazione di Milano che si è estesa oltre il suo confine naturale del Ticino, invadendo le parti limitrofe del territorio piemontese, le seconde si inseriscono, invece, 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‰ (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).

Tabella 6

Movimenti anagrafici e popolazione nelle province nel 1998

<i>Province</i>	<i>Nati</i>	<i>Morti</i>	<i>Iscritti</i>	<i>di cui dall'estero</i>	<i>Cancellati</i>	<i>di cui per l'estero</i>	<i>Popolazione al 31-12</i>
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
V.C.O.	1.326	1.869	4.908	387	4.553	166	161.016
Piemonte	34.658	49.784	135.571	11.838	123.835	3.248	4.288.051

Fonte: Elaborazione Ires su dati Istat

⁸ Piemonte Economico Sociale 1998, IRES Piemonte, Torino, 1999, p. 81-82.

Tabella 7

Tassi ed incrementi demografici nelle province (valori per mille)

	<i>Tasso di natalità</i>	<i>Tasso di mortalità</i>	<i>Incremento naturale</i>	<i>Tasso di immigrazione</i>	<i>Tasso di emigrazione</i>	<i>Incremento migratorio</i>	<i>Incremento complessivo</i>
Torino							
1991-'96	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
Vercelli							
1991-'96	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
Novara							
1991-'96	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
Cuneo							
1991-'96	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
Asti							
1991-'96	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
Alessandria							
1991-'96	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
Biella							
1991-'96	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
V.C.O.							
1991-'96	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 anche dai dati di proiezione.

Figura 1
DINAMICA DELLA POPOLAZIONE NEL VCO

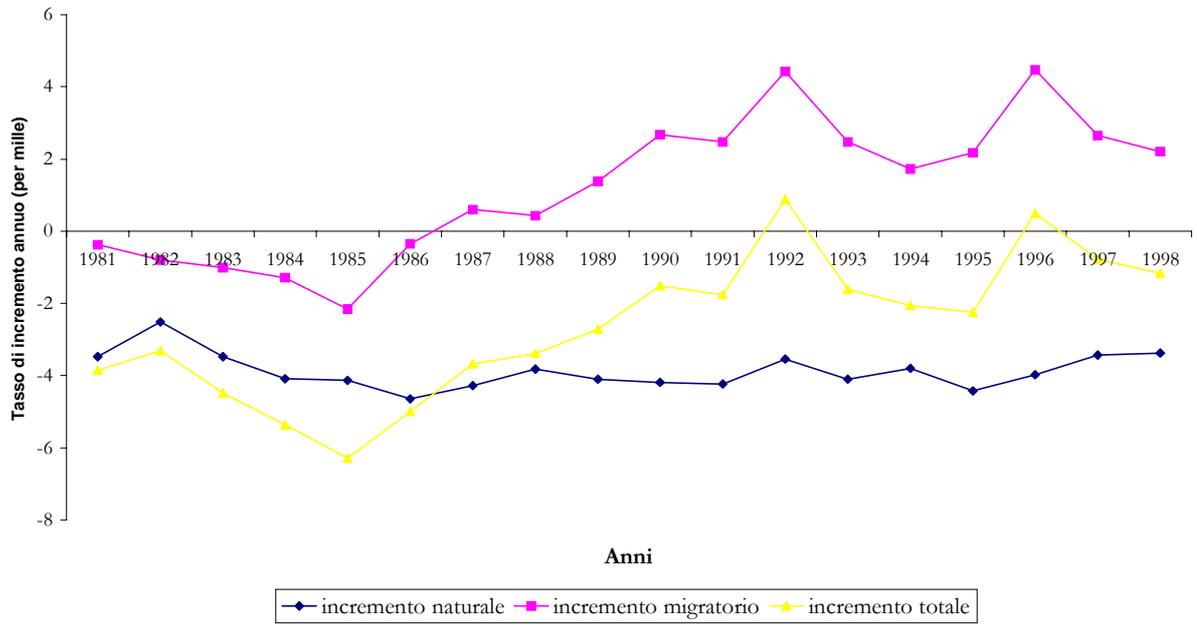
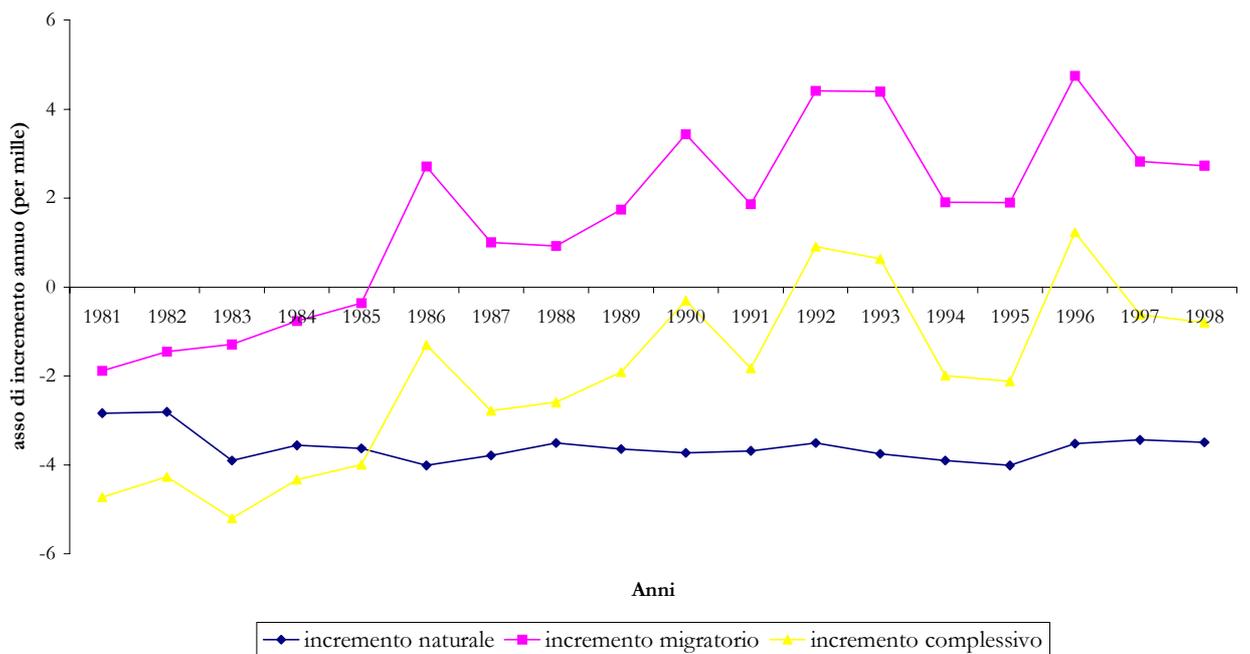


Figura 2
DINAMICA DELLA POPOLAZIONE IN PIEMONTE



Per quanto concerne le proiezioni regionali, si tenga conto che negli anni '90 il tasso di natalità in Piemonte si è mantenuto a un livello costante, passando dal 7,79‰ al 7,81‰: 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).

Tabella 8
Indicatori demografici

<i>Province</i>	<i>Tasso di natalità</i>			<i>Tasso di dipendenza strutturale**</i>			<i>Tasso di ricambio forza lavoro***</i>		
	<i>1990</i>	<i>1996</i>	<i>2015</i>	<i>1990</i>	<i>1996</i>	<i>2015</i>	<i>1990</i>	<i>1996</i>	<i>2015</i>
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
Totale	7,79	7,81	6,76	50,58	50,77	58,79	96,34	129,44	153,42

Fonte: Ires Piemonte

*100** (Pop. 65 e oltre + Pop. 0..17)/(Pop. 18..64)

***100* (Pop. 60..64)/(Pop. 15..19)

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 anni⁹.

Si tenga conto, inoltre, che il tasso di ricambio della forza lavoro, che negli anni '90 registrava una situazione di equilibrio a inizio periodo, poi deterioratasi sensibilmente nella seconda parte, continuerà a presentare valori critici e in peggioramento soprattutto nelle province di Torino, di Alessandria, di Asti e del VCO.

1.4. 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

⁹ Ibidem.

soddisfacenti e comunque migliori di quella regionale per le province di Cuneo, Novara, Verbano-Cusio-Ossola 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 Verbano-Cusio-Ossola si assiste ad 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 suo 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 che 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 Piemonte¹⁰.
- Nell'export 1997-'98 si registra un incremento della provincia di Novara-VCO verso la Svizzera e l'Europa centro-orientale, che esprime una situazione inversa rispetto a quella piemontese. Anche la dinamica delle esportazioni per Novara-VCO registra un buon andamento dei minerali e metalli ferrosi e non, dei prodotti alimentari e del 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 la seguente (tabb. 9÷12):

¹⁰ Piemonte Economico Sociale 1998, IRES Piemonte, p. 117-122.

Tabella 9

Tasso di disoccupazione per provincia

	<i>Variaz. % occ '97-'98</i>	<i>1997</i>	<i>1998</i>
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
Verbania	1,5	5,8	7,0
PIEMONTE	-0,9	8,6	8,8
ITALIA	0,6	12,3	12,3

Fonte: ISTAT

Tabella 10

Andamento della Produzione (saldo % ottimisti-pessimisti)

<i>Anno/trim.</i>	<i>'98/1</i>	<i>'98/2</i>	<i>'98/3</i>	<i>'98/4</i>
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
Verbania	16,3	39,0	11,9	n.d.
Vercelli-Borgosesia	19,5	8,5	-10,2	11,4
Piemonte	8,7	16,6	4,9	2,0

Fonte: Indagine congiunturale industria, Federpiemonte

Tabella 11

Variazioni % 1997-'98 (anno) esportazioni per area geografica

<i>AREA</i>	<i>Italia</i>	<i>Piemonte</i>	<i>Torino</i>	<i>Vercelli-Biella</i>	<i>Novara-Vco</i>	<i>Cuneo</i>	<i>Asti</i>	<i>Alessandria</i>
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
TOTALE	3,5	0,2	-0,6	-2,8	-1,6	4,2	10,6	1,7

Fonte: Elaborazione IRES su dati Istat

Tabella 12

Dinamica delle esportazioni 1997-'98 (var. % su importi in valore)

	<i>Italia</i>	<i>Piemonte</i>	<i>Torino</i>	<i>Vercelli-Biella</i>	<i>Novara -Vco</i>	<i>Cuneo</i>	<i>Asti</i>	<i>Alessandria</i>
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 ferrosi	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 e macchine	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
pelli cuoio e calzature	-0,3	1,7	-6,1	1,1	2,8	11,4	-1,7	16,7
Carta, prodotti cartotecnici, della stampa ed editoria	5,1	2,2	0,1	-23,2	-1,9	15,9	57,2	-12,7
Legno, gomma ed altri prodotti industriali	2,0	1,5	0,4	-17,1	-18,7	8,5	0,7	6,1
Totale	3,6	0,2	-0,6	-2,9	-1,6	4,2	10,6	1,7

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.

E' 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. La dinamica degli impieghi bancari denota una dinamica cedente e una contrazione nell'ultima parte dell'anno.

Nella provincia di Vercelli si è assistito ad 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.

E' diminuita la cassa integrazione straordinaria ed è invece aumentata quella ordinaria, a testimoniare la crescente difficoltà nel corso dell'anno in cui si è venuta a trovare l'economia biellese.

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 ad 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 ed in flessione l'alimentare. E' 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 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 ad 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 una 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%), 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% a 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.

1.5. *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 1998¹¹ (tab. 13).

Tabella 13

Dinamica della forza lavoro per Provincia 1994-1998

PROVINCE	Occupati (in migliaia)			Disoccupati (in migliaia)			Forze di lavoro (in migliaia)			Popolazione			Tasso di variazione % occupati		Tasso di attività		Tasso di disoccupazione	
	1994	1998*	1998	1994	1998*	1998	1994	1998*	1998	1994	1998*	1998	1998* / 1994	1994	1998*	1994	1998*	
Piemonte	1.688	1.677	1.677	152	161	161	1.840	1.838	1.838	3.297	3.279	3.279	-0,7	55,8	56,1	8,3	8,8	
Torino	866	856	856	104	108	108	970	964	964	1.763	1.755	1.755	-1,2	55,0	54,9	10,7	11,2	
Vercelli	152	157	73	9	8	4	161	165	77	284	279	134	3,3	56,7	59,1	5,6	4,8	
Novara	193	207	141	15	13	8	208	220	149	276	375	253	7,3	75,4	58,7	7,2	5,9	
Cuneo	240	222	222	8	14	14	248	236	236	404	408	408	-7,5	61,4	57,8	3,2	5,9	
Asti	80	86	86	4	5	5	84	91	91	153	154	154	7,5	54,9	59,1	4,8	5,5	
Alessandria	157	149	149	11	13	13	168	162	162	414	307	307	-5,1	40,6	52,8	6,5	8,0	
Biella			84			4			88		145				60,7		4,5	
Verbania			66			5			71		122				58,2		7,0	

*Vecchi Confini

Fonte: Elaborazione IRES su dati Istat

Per quanto concerne la dinamica delle performance occupazionali dal 1994 al 1998 si osserva che la provincia di Novara (incluso il VCO) e Asti fanno registrare, rispettivamente, ottimi risultati con un +7,3% e +7,5%, soprattutto nel terziario, che aumenta a 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.

¹¹ Nel tasso di disoccupazione si registrano forti disparità territoriali: un livello e un incremento considerevoli a Torino, un incremento ad Alessandria, Cuneo ed Asti e al contrario una diminuzione a Vercelli e Novara, considerate secondo la vecchia definizione.

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 contro tendenza a Cuneo e Vercelli.

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

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

Tabella 14

Occupati e dinamica settoriale per Provincia

<i>Settori</i>	<i>Agricoltura (in migliaia)</i>				<i>Ind. Senso stretto (in migliaia)</i>				<i>Costruzioni (in migliaia)</i>				<i>Altre attività</i>				<i>Totale (in migliaia)</i>			
	<i>1994</i>	<i>1998*</i>	<i>1998</i>	<i>var.%</i>	<i>1994</i>	<i>1998*</i>	<i>1998</i>	<i>var.%</i>	<i>1994</i>	<i>1998*</i>	<i>1998</i>	<i>var.%</i>	<i>1994</i>	<i>1998*</i>	<i>1998</i>	<i>var.%</i>	<i>1994</i>	<i>1998*</i>	<i>1998</i>	<i>var.%</i>
PIEMONTE	104	77	77	-26,0	569	564	564	-0,9	119	112	112	-5,9	896	924	924	3,1	1688	1677	1677	-0,7
Torino	21	20	20	-4,8	319	303	303	-5,0	54	43	43	-20,4	471	490	490	4,0	865	856	856	-1,0
Vercelli	11	7	6	-36,4	50	63	23	26,0	16	12	6	-25,0	75	74	38	-1,3	152	156	73	2,6
Novara	7	5	3	-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	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	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	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	

*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 due punti superiori alla percentuale regionale (+55%).

E' 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 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 manifatturiera con il suo 27,3% conferma quanto già affermato evidenziando una struttura strutturalmente fragile, soggetta a una forte competitività di mercato cui corrisponde un'organizzazione basata sulla presenza di molte unità locali intorno ad un numero ristretto di imprese leader, che permette alta flessibilità, alta qualità e costi relativamente contenuti (tabb. 15, 16)

Tabella 15

Peso dei settori per provincia

	<i>Agricoltura</i>	<i>Industria</i>	<i>Costruzioni</i>	<i>Altre attività</i>	<i>Totale</i>
PIEMONTE	4,6	33,6	6,7	55,1	100,0
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

Fonte: Elaborazione IRES su dati Istat

Tabella 16

Peso percentuale delle province per settore

	<i>Agricoltura</i>	<i>Ind. in senso stretto</i>	<i>Costruzioni</i>	<i>Altre attività</i>	<i>Totale</i>
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
PIEMONTE	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Fonte: Elaborazione IRES su dati Istat

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 che evidenziano la caratteristica dominante dell'imprenditorialità locale contrassegnata dalla piccola dimensione: il 45% delle imprese è artigiana ed oltre il 90% delle aziende è costituita in forma di ditta individuale o società di persone.

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 macro-area produttivo-turistica delle province alpine delle Alpi centrali, anche se con un minor peso e una minore forza produttiva: nel Verbano-Cusio-Ossola le imprese sono la metà di quelle del

Novarese (25.500 imprese) 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 tredici 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 PIL¹² del VCO, già più basso della media regionale, manifesta una performance negativa rispetto all'area novarese sensibilmente più prospera (superiore del 14,5% alla media nazionale), seguendo in ciò un andamento più generale del Piemonte che, negli ultimi anni, continua a perdere terreno nei confronti delle altre regioni italiane.

1.6. 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 '90, una dinamica variabile, pur con un saldo generale leggermente positivo (+1,5%). Fino al 1995 si è infatti assistito ad una flessione di dimensioni ragguardevoli, significativa perché avvenuta in presenza di un mercato mondiale in continua espansione e soprattutto di una 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, lago d'Orta e Verbano, 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. E' 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

¹²Piemonte Economico Sociale 1998, IRES Piemonte, Torino, 1999 p. 122.

Nell'estate 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.

extra alberghiero incentrato in gran parte sulle seconde case¹³.

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 '96 e il '97 si registra una variazione negli arrivi del +7% (in Piemonte +2,5%), che l'anno dopo è lievemente scesa ad un +5,0%, valore comunque superiore a quello regionale (+4,3%).

Per quanto riguarda le presenze straniere si è registrato fra il '97 e il '98 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 avviene a livello regionale (tabb. 17, 18).

¹³ ST, Patto Territoriale del Verbano-Cusio-Ossola Rapporto intermedio, Domodossola, marzo 1999.

Tabella 17

Movimento turistico alberghiero nelle province piemontesi e variazioni percentuali

	Anno	Movimento italiano				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
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
	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
	1998	33.919	13,6	111.603	18,0	13.214	14,3	32.123	24,0
CUNEO	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
	1998	170.680	3,7	532.067	-0,8	82.410	7,1	185.435	6,0
	NOVARA (b)	1992	269.223	-5,1	948.314	-6,2	260.242	6,7	752.642
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
	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
	VERBANO C.O. (b)	1995	133.923	-4,3	459.468	-1,1	288.557	20,1	885.115
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
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 Regione Piemonte

Tabella 18

Movimento turistico extra alberghiero nelle province piemontesi e variazioni percentuali sull'anno precedente

	Anni	<i>Movimento italiano</i>				<i>Movimento stranieri</i>			
		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
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
	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
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
	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
	VERBANO C.O. (b)	1995	35.416	-10,1	183.918	-8,4	110.351	20,8	776.829
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
	PIEMONTE	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

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 l'alta presenza straniera nel VCO che non ha riscontro nelle altre province del 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 precedente¹⁴.

Nel complesso il VCO si conferma come il primo bacino turistico piemontese con una bilancia turistica positiva (circa 580.000 arrivi su una popolazione di 161.010 abitanti) e in opposizione al deficit della bilancia turistica registrato nella regione¹⁵.

1.7. Le esportazioni del VCO e del Piemonte

Nel 1997 il Verbano-Cusio-Ossola 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, 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 per l'agricoltura i prodotti tessili, la carta e l'alimentare (tab. 19).

¹⁴ Piemonte Economico Sociale 1998, IRES Piemonte, Torino, 1999, p. 112 e sg..

¹⁵ L'impatto economico registra una forte spesa per turismo verso l'estero o verso il resto del paese che porta a un 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 procapite effettuata in Piemonte risulta fra le più basse in Italia. La spesa per presenza è infatti di 2.183 lire, una cifra modesta e superiore solo a quella del Veneto, della Toscana, della Liguria e del Lazio, ossia, regioni che possono contare su una rendita da "capitale turistico" elevata.

Tabella 19

Esportazione 1997-1998 Verbano-Cusio-Ossola

<i>Nace</i>	<i>Export97</i>	% Totale	<i>Export98</i>	% Totale
Agricoltura, silvicoltura e pesca	3.834.316	0,5	3.721.044	0,4
Prodotti energetici	0	0,0	0	0,0
Minerali e metalli ferrosi e non ferrosi	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, cuoio	9.939.116	1,4	15.510.677	1,8
Carta, prodotti cartotecnici, della stampa ed editoria	29.136.426	4,1	31.699.973	3,7
Legno, gomma ed altri prodotti industriali	73.211.248	10,4	102.490.774	11,9
TOTALE	706.311.068	100,0	863.556.212	100,0

Fonte: Elaborazioni Ires su dati Istat (provvisori)

Per quanto riguarda i paesi di destinazione fra il 1997 e il 1998 le esportazioni del Verbano-Cusio-Ossola 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 chimici¹⁶. 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 viene esportato il 15% di beni (nel 1997 si attestava ad 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).

¹⁶ Camera di Commercio del Verbano-Cusio-Ossola.

Tabella 20

Esportazione VCO 1997-1998 per paese

<i>Area</i>	<i>Export97</i>	<i>Export98</i>
Francia	88.975.807	131.321.364
Beglio e Luss.	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-orient.	61.297.994	49.702.013
Paesi trans-caucasici ed Asia Centrale	4.669	9.402
Turchia	2.769.062	6.828.634
Medio-orient e 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 Am.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
TOTALE	705.971.736	863.056.066

Fonte: Elaborazioni Ires su dati Istat provvisori

E' un quadro, quello delineato, che inserisce pienamente il VCO in quell'ambito territoriale delle province dei Laghi e 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 italiano¹⁷. Un'area produttiva in cui l'apporto determinante della piccola impresa si struttura sia in senso fortemente locale e specialistico che intorno ad attività e settori più consistenti: da un lato le "specialità", cioè le produzioni che, pur quantitativamente non

¹⁷ Fortis, (1996) p. 171.

molto rilevanti, mostrano una significativa incidenza 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. E' ovvio che le specializzazioni produttive, che tratteremo più avanti, presentano un elevato valore di entrambi gli indici, denotano cioè una posizione di egemonia produttiva entro settori quantitativamente importanti, e testimoniano un momento di eccellenza dell'area, un suo fulcro produttivo qualificante¹⁸.

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 delle pietre 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 maggiormente incentrato sulla medio grande impresa (polo metropolitano e sud regionale) o su aree distrettuali fortemente specialistiche e a scarsa valenza turistica.

Verbano-Cusio-Ossola			
<i>Le specialità...</i>		<i>... i cavalli di battaglia</i>	
% su Italia		% su provincia	
2.4	Altra chimica inorganica	24.4	Altra metalmeccanica
2.1	Ferri ed acciai lingotti	12.5	Materie plastiche
1.6	Ombrelli	9.8	Altri prodotti manifatt.
1.6	Rame e sue leghe	9.5	Ferri ed acciai laminati
1.5	Rottami rame	4.9	Altra chimica inorganica
1.2	Prodotti dolciari	3.7	Lavori di pietre
1.2	Lavori di pietre	3.0	Carta e cartoni lavorati
1.1	Materie plastiche	2.9	Parti di macch. non elettr.
1.0	Ferri ed acciai laminati	2.8	Rame e sue leghe
1.0	Altra metalmeccanica	2.7	Altra chimica organica
0.9	Orologi	1.8	Altri app. elettrici

Il portafoglio esportazioni della provincia del VCO

Fonte: Elaborazione IRES su dati Istat

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 alla scala nazionale – e sono, non diversamente da quelle del VCO, rivolte verso i paesi dell'Unione Europea, che con il 62% ne assorbe una quota superiore all'export italiano (56%).

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. 21, 22).

¹⁸ Piemonte Economico Sociale 1998, IRES Piemonte.

Tabella 21

Esportazioni del Piemonte e dell'Italia per settore

(Valori assoluti in miliardi di lire correnti)

	<i>Italia</i>		<i>Piemonte</i>		<i>Var. % 1997-'98</i>	
	<i>1997</i>	<i>1998</i>	<i>1997</i>	<i>1998</i>	<i>Italia</i>	<i>Piemonte</i>
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 ferrosi	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, della stampa ed editoria	8.509	8.945	1.454	1.486	5,1	2,2
Legno, gomma ed altri prodotti industriali	43.017	43.887	4.439	4.504	2,0	1,5
Totale	405.732	420.303	51.781	51.887	3,6	0,2

Fonte: Elaborazioni Ires su dati Istat provvisori

Tabella 22

Esportazione Piemonte-Italia per area geografica

	<i>Italia</i>	<i>Piemonte</i>	<i>Italia</i>	<i>Piemonte</i>
	<i>Comp. %</i>	<i>Comp. %</i>	<i>Var. % 1997-'98</i>	<i>Var. % 1997-'98</i>
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
Giappone	1,7	1,6	-12,5	-15,3
<i>Russia</i>	1,2	0,7	-20,0	-10,3
<i>Polonia</i>	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
<i>Brasile</i>	1,4	3,4	-4,4	-6,5
<i>Argentina</i>	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
<i>Cina</i>	0,8	0,7	-17,1	-7,0
<i>India</i>	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

1.8. 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 industriali¹⁹".

In Piemonte sono stati individuati 25 distretti industriali di P.M.I.²⁰ che interessano, al 1991 il 26,1% della popolazione regionale (tab. 23).

Secondo quanto stabilito dalla delibera del Consiglio Regionale 18 giugno 1996 n. 250-9458 della Regione Piemonte il distretto industriale che interessa prevalentemente il VCO è il numero 15 e comprende i sistemi locali di Omegna-Varallo Sesia-Stresa.

E' un territorio enorme di 975 Km² a ridosso di tre province (VCO, Vercelli e Novara) che va dal massiccio del Monte Rosa al Sesia fino al lago Maggiore. Il bacino risultante dall'aggregazione dei sistemi locali di Omega 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 S. Maurizio d'Opaglio-Armeno, con una caratterizzazione settoriale più orientata al valvolame e rubinetteria, 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 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 Novarese²¹.

¹⁹ G. Beccatini, *Modelli di Sviluppo*, Bologna, Il Mulino, 1989, p. 40.

²⁰ 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 D.M. 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 L.R. 12/5/1997 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.

²¹ Fortis, 1996, p. 171.

Tabella 23

Piemonte: Distretti industriali di PMI (L.R. 24-1997)

Distretti industriali di PMI	N. Comuni	Popolazione Residente	Addetti Totali	Addetti all'industria manifatturiera	Settore produttivo di specializzazione	Addetti al settore di specializzazione	Addetti al settore di specializzazione in unità con meno di 20 add.
Chieri-Cocconato	36	77.384	23.387	10.301	II	3.412	2.838
Ciriè-Sparone	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
Biella	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
Crevacuore	7	6.825	2.426	1.590	II	945	714
Gattinara-Borgosesia	18	58.956	24.348	12.629	II	5.898	3.173
Livorno Ferraris-Santhià	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
Trivero	4	12.501	5.005	1.212	II	3.241	1.757
Carpignano	13	11.003	3.015	4.855	II	507	507
Oleggio	7	26.300	8.632	8.815	II	2.046	1.632
Omegna-Varallo Sesia-Stresa	41	59.466	22.184	3.557	VIII	5.897	4.843
S.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-S. Stefano Belbo	11	20.377	6.870	13.403	I	1.115	1.115
Casale-Quattordio-Ticineto	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

Fonte: Regione Piemonte

I =Alimentare

II=Tessile

VIII=Meccanico

IX=Orafo

Sono aree che presentano caratteri specifici: presenza numerosa di piccole imprese, forte spirito di appartenenza al territorio ed alla specializzazione produttiva, presenza di numerosi rapporti di subfornitura, diffusione dei processi di imitazione e della capacità imprenditoriale²².

Nel caso specifico dei distretti presenti nel VCO (valvolame, rubinetteria, casalinghi), è da notare che la produzione di macchinari è in gran parte

²² Ceris-CNR-W.P. n. 8/1999.

realizzata fuori dal distretto e l'assenza di fonderie di metallo in zona determina l'acquisto esterno della materia prima.

Occorre, infine, rilevare che negli ultimi anni l'attività delle aree distrettuali del VCO attraversano una fase congiunturale non particolarmente positiva tanto da far rientrare molti comuni di questi territori all'interno delle aree 'obiettivo 2', zone di indirizzo dei fondi strutturali UE per declino industriale.

Analizzando nello specifico i settori produttivi, si riscontra che (carte 2÷15):

- la produzione di metallo e fabbricazione di prodotti in metallo è molto diffusa nel VCO e presenta indici di specializzazione che vanno da 1,1 fino a più di 4 nelle zone di Domodossola e Omega;
- 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 di pietra nonché l'estesa attività di cave nell'Ossola;
- la massiccia presenza di 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;
- 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 Omega, 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 a 2 fino a 3,1 e a 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 ed 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 ed apparecchiature elettriche.

Più in generale gli addetti all'industria manifatturiera sono particolarmente concentrati nella zona di Omegna e Domodossola (>50%), gli addetti al settore energetico (>0,4)% sono sparsi in modo omogeneo per tutta la regione, così come gli addetti alle costruzioni, distribuiti per l'intera regione dal 5% a >30%. Particolarmente alta è la percentuale di addetti nel ramo degli alberghi e ristoranti nella zona montuosa (>10 %).

La demografia del distretto industriale

Nel distretto vi sono circa 60.000 abitanti. Il territorio risulta in media scarsamente popolato, 61 abitanti per Km² di superficie, tuttavia la zona del Cusio, nella quale sono localizzate la maggior parte delle attività produttive, presenta una concentrazione della popolazione molto più elevata (150 abitanti /Km²).

L'ammontare della popolazione ha subito un lievissimo incremento fra il 1996 ed il 1997. Complessivamente il saldo positivo è pari allo 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, ed 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 manifatturiero²³.

Il distretto di Omegna-Varallo Sesia-Stresa, è specializzato nella meccanica. Infatti ben 656 imprese, il 10% del totale ed oltre il 50% del totale manifatturiero, fabbricano prodotti in metallo o macchine ed apparecchi meccanici. Si tratta di imprese che producono per lo più 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. Ad Omegna sono localizzate oltre 1/3 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 S. 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

²³ Camera di Commercio del Verbano-Cusio-Ossola.

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 dal sistema 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 presenta nel sistema vercellese di Varallo (19,26%).

Dati più recenti forniti dalle Sezioni Circostrizionali per l'Impiego di Omegna e Verbania evidenziano, al '96, un tasso medio di disoccupazione 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 Circostrizionali per l'Impiego che insistono sul distretto, il numero di disoccupati iscritti nella prima classe si è ridotto di circa 2 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 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 di avanguardia.

Si è stimato, dati 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 di 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 ed internazionale.

Concludendo è 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, peri-urbanizzazione diffusa sui bacini lacuali e nelle aree prealpine, presenza di poli logistici d'attraversamento, a costituire 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 (carta 16) che 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 oltre all'attività distrettuale e settoriale anche il Tecnoparco del lago Maggiore, che svolge un'attività di ricerca e di sostegno tecnologico, il Forum di Omega, 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 è ancora nella fase di presentazione dei progetti da parte delle imprese che intendono aderire²⁴, che può costituire uno strumento di coordinamento delle iniziative in atto e di cooperazione pubblico-privato intorno ad un progetto unitario di sviluppo della provincia.

²⁴La città di Domodossola è il soggetto promotore del patto territoriale del VCO. Il patto comprende 77 comuni della Provincia del Verbano-Cusio Ossola compresi, tranne il Comune di Verbania e di Belgirate, le 10 Comunità Montane. Come è noto le risorse dei patti sono destinati alle aree depresse definite dagli obiettivi 1, 2, 5b. I 77 comuni della Provincia del VCO sono stati suddivisi in tre gruppi (area ob. 2 con 25 comuni, area ob. 5b con 48 comuni e fuori obiettivo). Si veda S.&T., Patto territoriale del Verbano-Cusio-Ossola, Rapporto intermedio, Domodossola, marzo 1999.

IL TECNOPARCO DEL LAGO MAGGIORE

Il Tecnoparco si trova sulla sponda occidentale del lago Maggiore, a pochi chilometri dall'autostrada Genova-Voltri, a 70 chilometri dall'aeroporto intercontinentale di Milano Malpensa e a 120 chilometri 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 ed 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, della 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 del 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 Tecoverde, centro di sperimentazione per le piante caratteristiche del lago Maggiore, costituisce il fulcro originario intorno a cui il tecnoparco sta sviluppandosi. 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 la Saia spa, con il restante 49%.

2. LA SITUAZIONE DEI TRASPORTI IN PIEMONTE E NEL VCO

2.1. *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 questa data, lo sviluppo di un'unica rete trans-europea 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 14 progetti prioritari europei previsti dalla commissione Christophersen per la connessione a 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 pre-progettuale;
- il potenziamento dell'aeroporto intercontinentale di Malpensa, su cui, non appena aperto, 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, ora quelle dei comuni soggetti ad impatto ambientale.

Esistono quindi forti potenzialità per la nostra regione che potranno essere messe in campo solo se si portano a termine i lavori di infrastrutturazione in atto e se si orientano 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 collegamenti con i Paesi del Mediterraneo ed in Europa centrale ed orientale essenziali per alleviare i loro problemi, ma anche per sviluppare partnership economiche e per stimolare gli scambi.

Interventi prioritari e strategici

PROGETTI	DIMENSIONE FINANZIARIA*	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 parte in progetto	regionale nazionale
5. Direttrice (Nizza)-Cuneo-Asti	A	in progetto	regionale nazionale
6. Trafori 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
9. Stazione Aeroporto	B	parte in progetto	
10. Aerostazione di Caselle	B	completato	nazionale
11. Dorsale Pedemontana	B	parte in progetto	regionale
12. Sistema Tangenziale di Torino e raccordi	C	parte in attuazione	regionale
13. Prolungamento verso Malpensa Autostrada (A4)	C	in progetto	regionale
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

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. Possono privilegiarsi gli interventi che tendono a rendere più indipendenti le zone periferiche del Piemonte facendole gravitare anche sulle regioni circostanti, oppure possono implementarsi gli interventi che rinforzano

* E' 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.

e accrescono la centralità di Torino sia in ambito sub-regionale 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.

All'interno di questi macro scenari 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 essi appare difficile sia una, pur auspicabile, azione strategica che una probabile previsione, in quanto la programmazione infrastrutturale risulta, come la letteratura ha più volte dimostrato, essere connessa 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 una effettiva programmazione, o più spesso connesse alle vicende giudiziarie che hanno interessato snodi cardini delle istituzioni, della politica e dell'economia negli ultimi anni.

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, quali quelle provenienti dal nuovo assetto sociale ed economico, dovuto alla integrazione europea, ma anche a dover dare risposta a domande pregresse mai soddisfatte. E' 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 Gravellona-Toce;
- Torino-Bardonecchia (con il traforo del Frejus e del Colle della Scala)

Piemonte-Mare che staccandosi a Ceva dalla Torino-Savona rimonterebbe la valle del 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, Aosta-Pré St. Didier), altri sono stati completati (Gravellona-Toce, Torino-Bardonecchia, sistema tangenziale di Torino), altri ancora continuano ad essere fonte di inesauribile 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 sovra-regionali. Il perseguimento di questo obiettivo è subordinato alla realizzazione di alcuni interventi sulla rete sovra-regionale 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 ad 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 A.V. (Lione)-Modane-Torino, il cui progetto è già in fase esecutiva;
- arco ferroviario A.V. Torino-Milano, in attesa di approvazione;

- arco ferroviario Torino-Alessandria che deve essere potenziato anche in previsione del possibile collegamento A.V. 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 A.V. 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 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, nel quale sono da realizzare grandi progetti per garantirne alti livelli di efficienza. Tra i progetti che devono essere portati a termine entro breve 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 A.V., l'inserimento di un nodo ferroviario nell'aeroporto di Caselle e il potenziamento del sistema viario di accesso ad esso;
- 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'A.V.) 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 sovra-regionale 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;
- il raddoppio della Novara-Arona, Fossano-Cuneo, Ceva-Carcare e della Settimo-Volpiano;
- l'elettrificazione 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 I° 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 completamento dei sistemi tangenziali di Torino, Alessandria, Novara, Casale, Asti, Vercelli, Avigliana, Chieri, Carmagnola, Carignano;
- la realizzazione o 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 I° livello di Orbassano, Novara Boschetto, 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 problema, 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 problema 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 Val Susa, la Val d'Ossola, la Val Tanaro e la bassa Val Chisone; corridoi vallivi infrastrutturati in contesti di alta naturalità quali la Valle Susa, la Val Vigezzo 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 venti anni fa. Emerge come dato rilevante la mancanza di interventi, ad 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.

E' 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.

2.2. 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/anno di passeggeri 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 trascontinentali.

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 Valle Ossola, lungo le rive lacuali dell'Orta e del lago 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 [(movimenti in entrata + mov. in uscita) nei comuni/(occupati + addetti) nei comuni] 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 Km 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., 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, 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 ad 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 al primo (carte 17, 18, 19);
- il VCO è al secondo posto, dopo Novara, per gli spostamenti per motivi di studio di lungo raggio (carta 20);
- 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 (carte 21, 22);
- per quanto attiene l'incidenza percentuale della popolazione residente dei comuni accessibili a città, con oltre un milione di abitanti, è all'ultimo posto tra le province piemontesi, e tale risulta anche per l'accessibilità a città di 200 mila abitanti sotto i 30 minuti (carte 23, 24);
- il peso demografico dei comuni, nei quali gli spostamenti per motivi di lavoro a medio-lungo raggio (>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 (carte 25, 26, 27);
- si colloca subito dopo Biella per gli spostamenti per motivo di lavoro in auto (carte 28, 29).

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

Ad ogni indicatore è stato affidando un peso inverso all'accessibilità relativa provinciale (nell'ordine dall'1 all'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, e, pertanto, come misura della inaccessibilità di ogni provincia.

I risultati espressi in tabella 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.

<i>Provincia</i>	<i>Punteggio e rank dell'accessibilità</i>
NOVARA	34
VERCELLI	45
TORINO	47
BIELLA	49
ALESSANDRIA	50
CUNEO	62
ASTI	78
VERBANIA	87

E' 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 periferiche 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/'96, delle dotazioni infrastrutturali delle province italiane svolta recentemente dall'Istituto G. Tagliacarte.

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 ad un'altra decina di province, in gran parte settentrionali).

Torino emerge nei servizi alle imprese, mentre Novara si presenta come nodo logistico di primo livello con un ruolo "chiave" per quanto concerne l'accessibilità all'aeroporto di Malpensa e nella distribuzione dei flussi di traffico della rete ferroviaria e autostradale.

Le province di Vercelli e Alessandria risultano anch'esse ben attrezzate sotto il profilo trasportistico, 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 presentano invece livelli di infrastrutturazione sensibilmente inferiori alla media nazionale (tab. 10).

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

2.3. 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 sia dal punto di vista naturalistico che turistico, quali la Valle Anzasca, Antrona, Vigezzo e quindi la Valle Antigorio e 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, ad uno sviluppo peri-urbano 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 peri-urbanizzazione lacuale, per altro verso alla crescita del ruolo distrettuale e alla crisi/riconversione del nodo logistico di Domodossola.

In quest'ultimo caso, 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 Confederazione Elvetica 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 tonn. dei vettori pesanti su strada sarà innalzato nel 2001 a 34 tonn. e nel 2005 a 40 tonn.;
- verrà introdotta l'imposta sul traffico pesante LSPA, che innalza il costo del transito sulla Basilea-Chiasso di 13 volte, dagli odierni 25 franchi ai 325 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 del 1999.

Queste misure richiederanno una riorganizzazione del traffico merci e possono costituire un mezzo per il rilancio logistico di Domo 2.

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.

SCHEDA: IL CENTRO LOGISTICO DI DOMO 2

Il nuovo scalo internazionale Domo 2 è costato più di 500 miliardi ed è stato realizzato anche con il contributo della UE. E' uno dei maggiori investimenti pubblici effettuati 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 di merci. In realtà, oggi, il centro è fortemente sotto utilizzato e la sua movimentazione si aggira all'incirca sui 4 milioni di tonnellate/anno. Ciò è dovuto a due processi nel frattempo intervenuti:

- si punta su una politica trasportistica con treni completi all'origine;
- Domo 2 subisce la concorrenza del C.I.M. di Novara riconosciuto come nodo logistico di importanza nazionale, secondo la Delibera Cipet 1993.

Nuove prospettive di sviluppo potranno aprirsi in futuro quando l'entrata a regime della nuova politica di attraversamento delle merci attraverso la 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-Loetschberg 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 quattro 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.

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, convogliando su di essa parte del traffico che attualmente si orienta sulla Lombardia.

**Traffico ferroviario interessante le linee di transito (due sensi riuniti),
anno 1998**

Valori in milioni

Direttrici	Viaggiatori-km	Tonn.- km
VENTIMIGLIA-SAVONA	367,2	92
MODANE-TORINO	285,5	872,5
DOMODOSSOLA- MILANO	549,4	429,7
DOMODOSSOLA- NOVARA	39,4	12,8
CHIASSO-MILANO	265,6	333,4

Fonte: Ente Ferrovie

Le strade seguono la morfologia del territorio e, come evidenzia anche il Piano Territoriale Provinciale, si riscontrano particolari problemi sulla SS 34 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, “dell’intersezione tra SS.33-SS.229 e SS.34”.

La “messa in sicurezza della rete stradale” insieme alla “riqualificazione funzionale (accessibilità alle aree, riorganizzazione delle intersezioni, fluidificazione del traffico, ecc.) e ambientale”²⁵ 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 A8dir per Milano o i 22.000 veicoli che attraversano ogni giorno la dogana autostradale di Chiasso-Brogeda (tab. 20).

Anche in questo caso emergono due urgenze: la prima consiste nel migliorare l’accessibilità locale in modo da 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.

²⁵ Piano Territoriale Provinciale (1999).

Tabella 24

CLASSI DI PEDAGGIO DEL SISTEMA "ASSI - SAGOMA"

In vigore sulla rete autostradale dal 1991

Classe A = veicoli a due assi con altezza al primo asse inferiore a m. 1,3;
 Classe B = veicoli a due assi con altezza al primo asse superiore a m. 1,3;
 Classe 3 = veicoli a tre assi;
 Classe 4 = veicoli a quattro assi;
 Classe 5 = veicoli a cinque o più assi.

Categoria "LEGGERI": è costituita dai veicoli di classe A, dagli Esenti e dai non classificati;

Categoria "PESANTI": è costituita dai veicoli di classe B, 3, 4 e 5.

TRAFFICO GIORNALIERO MEDIO PER TRATTO

Autostrada A26 GENOVA VOLTRI - GRAVELLONA TOCE

ANNO 1996

Tratti Elementari

	Direzione destra			Direzione sinistra			TOTALE (destra + sinistra)		
	Leggeri	Pesanti	Totale	Leggeri	Pesanti	Totale	Leggeri	Pesanti	Totale
ALL. A10/A26 - MASONE	16.103	3.286	19.389	16.250	3.266	19.516	32.353	6.553	38.905
MASONE - OVADA	14.621	3.177	17.798	14.816	3.159	17.976	29.437	6.337	35.774
OVADA - ALLAC. A26 DIR. A26/7	12.488	3.026	15.514	12.722	3.000	15.722	25.210	6.026	31.236
ALLAC. A26 DIR. A26/7 - NOVI LIGURE	6.150	1.610	7.760	6.004	1.632	7.636	12.154	3.241	15.395
NOVI LIGURE - ALL. A7 A26/7	5.968	1.686	7.654	5.833	1.678	7.511	11.801	3.364	15.165
ALLAC. A26 DIR. A26/7 - ALESSANDRIA SUD	6.797	1.596	8.393	7.177	1.549	8.726	13.974	3.145	17.119
ALESSANDRIA SUD - ALL. A26/A21	7.319	1.921	9.240	7.517	1.829	9.347	14.836	3.750	18.586
ALL. A26/A21 - CASALE MONFERRATO SUD	6.477	1.763	8.240	6.903	1.821	8.723	13.380	3.584	16.964
CASALE MONFERRATO SUD - CASALE MONFERRATO NORD									
CASALE MONFERRATO NORD - ALLAC. A26 A26/4	6.600	1.768	8.368	7.119	1.826	8.945	13.719	3.594	17.313
ALLAC. A26 A26/4 - VERCELLI OVEST	6.268	1.558	7.826	6.676	1.609	8.285	12.944	3.167	16.110
VERCELLI OVEST - ALL. A4 A26/4	3.144	802	3.947	3.486	843	4.329	6.630	1.645	8.275
VERCELLI OVEST - ALL. A4 A26/4	2.804	662	3.466	3.156	712	3.868	5.960	1.374	7.334
ALLAC. A26 A26/4 - VERCELLI EST	3.475	876	4.352	3.543	886	4.429	7.018	1.763	8.780
VERCELLI EST - ALL. A26/A4	3.812	956	4.768	3.809	937	4.746	7.620	1.893	9.514
ALL.A26/A4 - GHEMME ROMAGNANO SESIA	4.899	1.077	5.975	5.088	1.140	6.228	9.987	2.216	12.203
GHEMME ROMAGNANO SESIA - BORGOMANERO	5.131	1.137	6.268	5.302	1.183	6.485	10.433	2.320	12.752
BORGOMANERO - ALL. A26/A8 DIR	5.139	1.143	6.282	5.349	1.189	6.537	10.488	2.332	12.820
ALL. A26/A8 DIR - ARONA	7.145	1.280	8.424	7.053	1.268	8.321	14.198	2.548	16.746
ARONA - LAGO MAGGIORE	5.219	944	6.163	5.376	963	6.340	10.595	1.907	12.503

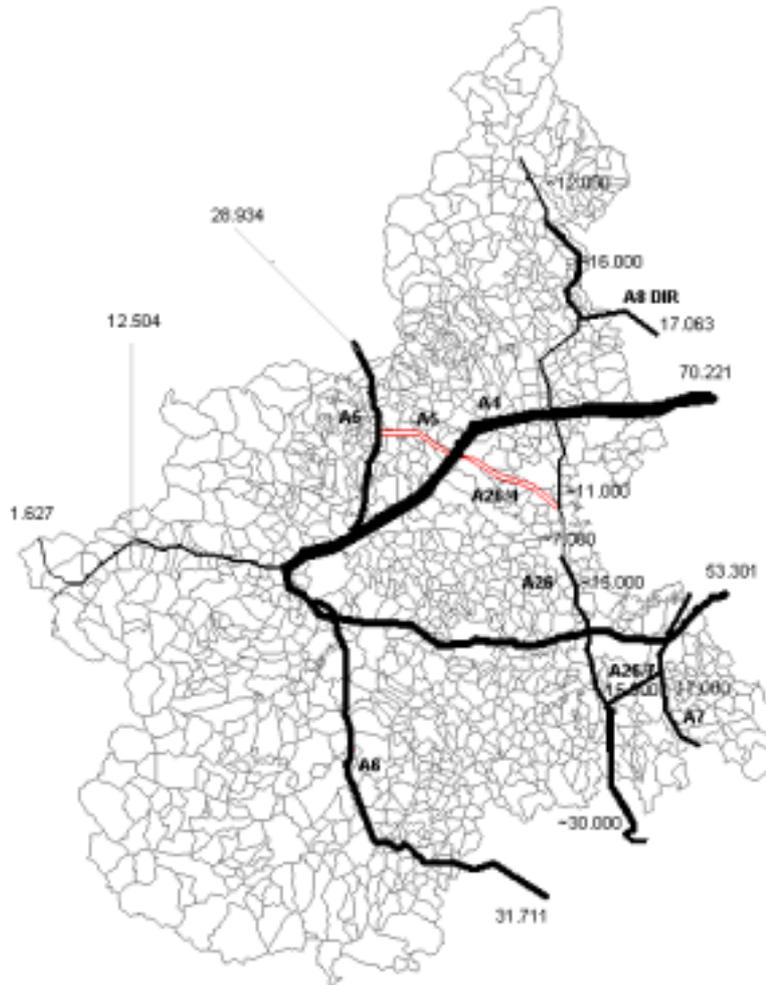
ANNO 1998

Tratti Elementari

	Direzione destra			Direzione sinistra			TOTALE (destra + sinistra)		
	Leggeri	Pesanti	Totale	Leggeri	Pesanti	Totale	Leggeri	Pesanti	Totale
ALL. A10/A26 - MASONE	17.311	3.728	21.039	17.575	3.802	21.377	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 - ALLAC. A26 DIR. A26/7	13.630	3.464	17.093	14.037	3.541	17.577	27.667	7.004	34.671
ALLAC. 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 - ALL. A26/7 A7	6.629	1.966	8.594	6.561	2.034	8.595	13.190	4.000	17.190
ALLAC. 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 - ALL. A26/A21	7.896	2.118	10.014	8.307	2.117	10.424	16.203	4.235	20.438
ALL. 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									
CASALE MONFERRATO NORD - ALLAC. A26 A26/4	7.385	2.080	9.465	7.997	2.126	10.123	15.383	4.206	19.589
ALLAC. A26 A26/4 - VERCELLI OVEST	6.869	1.776	8.645	7.357	1.829	9.186	14.226	3.605	17.832
VERCELLI OVEST - ALL. A26/4 A4	3.379	880	4.259	3.785	948	4.733	7.164	1.828	8.992
VERCELLI OVEST - ALL. A26/4 A4	3.012	717	3.729	3.432	803	4.235	6.444	1.520	7.964
ALLAC. 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 - ALL. A26/A4	4.217	1.104	5.321	4.265	1.100	5.365	8.482	2.204	10.686
ALL.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 - ALL. A26/A8 DIR	5.972	1.389	7.361	6.046	1.361	7.407	12.019	2.750	14.769
ALL. 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

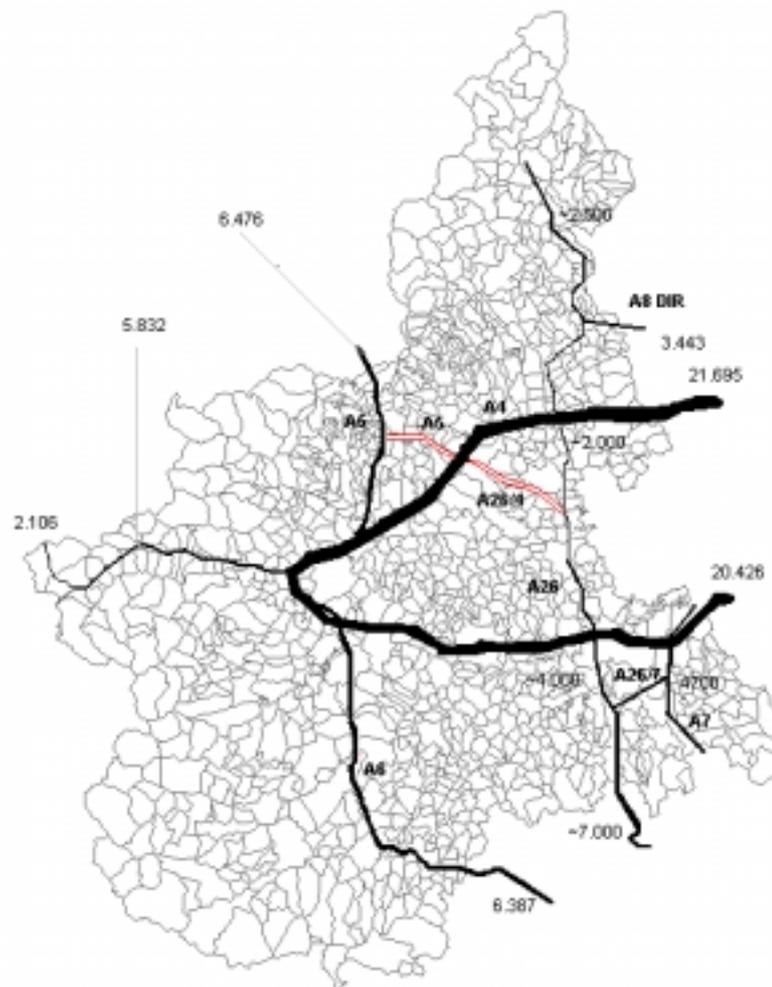
Fonte: Autostrade S.p.A. - SST/PMI

Flussi di traffico, veicoli leggeri - giorno



Elaborazioni IRES su dati CCIAA 1997
A26: elaborazioni IRES su dati Società Autostrade 1998

Flussi di traffico, veicoli pesanti

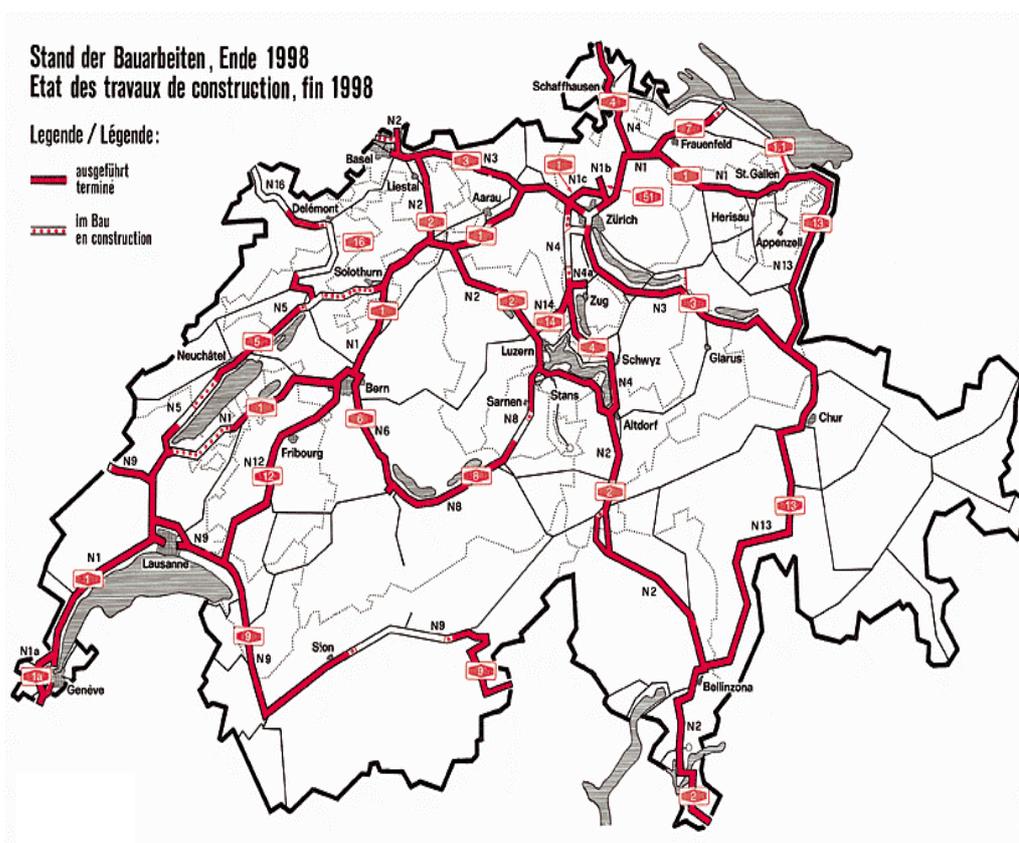


Elaborazioni IRES su dati CCIAA, 1997
A 26: Elaborazioni IRES su dati Società Autostrade, 1998

Occorre ribadire che molte iniziative in atto possono essere guidate per rompere l'interstizialità 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.

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 Domo 2, dallo sviluppo delle potenzialità settoriali presenti, ma anche dalla scelta relativa alla connessione della A26 con il Sempione o con la A2 e A13, sul nodo di Bellinzona.

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



Fonte: Departement des transports, de l'équipement et de l'environnement (DTEE) e l'état du valais

3. GLI SCENARI DI SVILUPPO LOCALE DEL VCO

3.1. Una breve inchiesta

Per delineare alcuni possibili scenari di sviluppo e verificare le idee intorno cui costruire lo sviluppo provinciale, nonché le immagini territoriali sottostanti, la percezione attuale della situazione sociale ed economica si è sottoposta la redazione di un breve questionario ad 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 (il testo del questionario è in appendice).

L'immagine territoriale del Verbano che emerge dalle risposte rispecchia la descrizione che abbiamo dato di un'area interstiziale, che appartiene ad 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.

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 fare leva sulla qualità e sulla specializzazione di tipo naturalistico, montano e lacuale.

I fattori invece di debolezza che accomunano le tre zone sono 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.

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 base demografica Occupazione Subire un'eccessiva influenza della Lombardia
Cusio	Industria Piccola industria Artigianato Turismo	Turismo Settori tradizionali Stagionalità Accessibilità	Turismo Industria	Isolamento Perdita di slancio produttivo Riduzione 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 base demografica Occupazione

Dal punto di vista delle esigenze infrastrutturali trasportistiche 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 gli 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.

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 d'equilibrio: la metà delle risposte è a favore della prima soluzione e l'altra metà 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 San Bernardo) perché l'intervento attiverebbe 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 Verbano-Cusio-Ossola. Le azioni possibili devono cercar di sfruttare la grande potenzialità insita 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 seguire e 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 ed etnografiche locali, attraverso una struttura identificabile nell'ecomuseo”²⁶.

Pur condividendo queste indicazioni intorno allo sviluppo e 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 la 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 merci e persone metterà in campo.

Più in generale l'analisi della struttura socioeconomica del VCO, gli orientamenti dei testimoni privilegiati, le indicazioni estratte dai documenti di

²⁶ Ibidem.

programmazione, sembrano fare 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 alla analisi condotta e pertanto non è stato ulteriormente richiamato.

3.2. 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 nasconde 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 città²⁷.

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.

²⁷ Una riflessione sul rapporto tra adeguamento infrastrutturale e sviluppo regionale è agevolata dal fatto che il 2° 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 ad "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, ed in particolare le politiche localizzative (urbanistiche e territoriali)". E' 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 dalla 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 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:

- 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'èle de France e la Manica;
- il corridoio plurimodale Frejus-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 (Frejus-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, Cuneo-Ventimiglia), il completamento dei centri intermodali di primo livello (Torino e Novara) e dei poli logistici integrati (Cuneo e Alessandria) per interscambio delle merci²⁸.

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, in un futuro non lontano, diffondersi insieme allo sviluppo dell'attività aeroportuale, a una più efficiente

²⁸ IRES, (P. Buran), Piemonte oltre il 2000, IRES Piemonte, Torino, p. 107 e sg..

accessibilità interna, a migliori connessioni ai nodi stradali e autostradali di livello sovra provinciale.

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 agevolazione²⁹.

Il posizionamento sull'asse ferroviario del Lötschberg-Sempione, che collega Genova con il centro Europa 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.

3.3. 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;
- ridisegno 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 1 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 ricaduta 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 il centro Europa potrebbe, inoltre, valorizzarne il patrimonio ambientale e turistico e quello produttivo, consentendo un maggiore sviluppo provinciale e regionale.

E' un processo già concretamente avviato dalle vicende economiche e produttive degli ultimi vent'anni, per un verso con il consolidamento della 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

²⁹ Patto Territoriale del VCO, p. 97.

probabile né auspicabile. E' 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 capacità³⁰.

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 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, quello del Sempione e del Gottardo, può essere un elemento vitale di questo processo, se integrato anche ad un rilancio logistico di Demo2, 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 ad essi;
- di posizionarsi in forma complementare ai progetti e alla struttura del C.I.M. 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 ad essere compresa nella sua più completa rilevanza (prezzi da praticare, percorsi da privilegiare, investimenti necessari, ruoli rispettivi delle Regioni interessate, ecc.) che ad essere attuata, in una situazione istituzionale in forte trasformazione, con scarsi coordinamenti delle 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.

3.4. Il modello di sviluppo locale

³⁰ P. Buran, (1999) p. 112 e sg..

Come si è già detto il VCO, grazie alla sua collocazione territoriale, fa parte di due macro regioni: da una parte quella delle province dei laghi e delle Alpi centrali, dall'altra, di un suo sottoinsieme oggi costituitosi nella regione Insubrica. Secondo Fortis, 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 alpine³¹. 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.

Per far ciò 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 la vicina Svizzera e Lombardia e con le aree occidentali del Piemonte, con Biella e la Valle 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 una 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, le sue caratteristiche peculiari e le sue originali culture. Tendere verso questo modello significa contrastare ancora con più forza 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, la tutela 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.

3.5. I rischi dell'immobilità

³¹ Fortis, (1996), p. 17.

I tre scenari sopra delineati appaiono, come è dato vedere, espressioni differenti e complementari di un più generale scenario di crescita. E' 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'interstizialità 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 crescente 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 ad essere sotto utilizzata e le previsioni dei diecimila 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 frontaliera 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’“intersizialità”, 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 e Provinciale.

RIFERIMENTI BIBLIOGRAFICI

- G. BECCATINI,
1989 *Modelli di Sviluppo*, Bologna: Il Mulino.
- P. BURAN,
1999 *Piemonte oltre il 2000*, Quaderno di ricerca n. 90. Torino: IRES Piemonte.
- C. CABODI, F. FERLAINO,
1999 *Le reti di trasporto in Piemonte*, Quaderno di ricerca n. 88. Torino: IRES Piemonte.
- A. CLEMENTI, G. DEMATTEIS, P.C. PALERMO,
1996 *Le forme del territorio italiano*. Roma-Bari: Laterza.
- EUROPEAN UNION, REGIONAL SUCCESS STORIES,
1996 *Profiles of 36 projects in Europe*.
- F. FERLAINO,
1999 *Atlante geografico-amministrativo della Regione Piemonte*. Torino: IRES Piemonte.
- F. FERLAINO, R. LANZETTI,
1998 *I distretti industriali di P.M.I. in una regione del Nord-ovest*, W.P. 120/1998. Torino: IRES Piemonte.
- M. FORTIS,
1999 *Aree distrettuali prealpine: meccanica, tessile, gomma e plastica*. Milano: Franco Angeli.
- IRES-CEMAGREF,
1996 *Atlante delle Alpi occidentali Italia-Francia*, Torino-Grenoble.
- IRES, F. FERLAINO, R. LANZETTI,
1993 *Determinazione dei distretti industriali di P.M.I. in Piemonte*, Quaderno di ricerca n. 66, Torino.
- IRES, F. FERLAINO, R. LANZETTI,
1996 *Determinazione dei distretti industriali di P.M.I. in Piemonte*, Quaderno di ricerca n. 81, Torino.
- IRES, PIEMONTE ECONOMICO SOCIALE 1997,
1998 Torino: IRES Piemonte.

- IRES, PIEMONTE ECONOMICO SOCIALE 1998,
1999 Torino: IRES Piemonte.
- IRES,
1995 *Relazione sulla situazione economica sociale e territoriale del Piemonte 1995*.
Torino: Rosenberg e Sellier.
- IRES,
1997 *Relazione sulla situazione economica sociale e territoriale del Piemonte 1996*.
Torino: Rosenberg e Sellier.
- IRES,
1990 *Quadro socio-economico del Verbano-Cusio-Ossola*, Quaderno di ricerca n. 58, Torino.
- LESSICO,
1999 *Struttura ed evoluzione di un distretto industriale piemontese: la produzione di casalinghi nel Cusio*, Ceris-CNR-W.P. n. 8.
- LITRA,
1998 *Chronique des transports 1997/8*, Berna: Ed. Zurich.
- PIANO TERRITORIALE DEL VERBANO-CUSIO-OSSOLA,
1999 Regione Piemonte, Provincia del VCO, gennaio.
- A. QUADRIO CURZIO, M. FORTIS, M.A. MAGGIONI,
1996 *I distretti economici delle Prealpi e delle Alpi Centrali: laghi Lecco, Brianza, Sondrio*, Credito Valtellinese.
- REGIONE PIEMONTE,
1999 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.
- G. SCARAMELLINI, L. THIEDE, G.P. TORRICELLI,
1996 *Atlante socioeconomico della Regione insubrica*, Edizione Casagrande, Bellinzona.
- ST,
1999 *Patto Territoriale del Verbano-Cusio-Ossola*, Rapporto intermedio, Domodossola, marzo.
- SWISS NATIONAL RESEARCH,
Programme NRP 41 (Transport and environment: Interaction Switzerland – Europe 1996 – 2000), Authors: Roman Rudel, John Taylor, European Sea Transport and Intermodalism – *Consequences for Switzerland*, W.P. B8, Swiss National Science Foundation, Berne.

SWISS NATIONAL RESEARCH.

Programme NRP 41 (Transport and environment: Interaction Switzerland – Europe 1996 – 2000), Authors: Rico Maggi, Simona Bolis, Markus Maibach, Fabio Rossera, Roman Rudel, Christoph Schreyer, *The potentials for multimodal transalpine freight transport*, W.P. B4, Swiss National Science Foundation, Berne.

SWISS NATIONAL RESEARCH,

Programme NRP 41 (Transport and environment: Interaction Switzerland – Europe 1996 – 2000), Authors: Fabio Rossera, Roman Rudel, *The supply of combined transport services*, W.P. M7, Swiss National Science Foundation, Berne.

SWISS NATIONAL RESEARCH,

Programme NRP 41 (Transport and environment: Interaction Switzerland – Europe 1996 – 2000), Authors: C. Fischer, G.-P. Torricelli, *Transport in border areas: Case study for the Swiss-Italian border region 'insubrica'*, W.P. M13, Swiss National Science Foundation, Berne.