

6. ACCESSIBILITÀ E GRAVITAZIONE

6.1. SVILUPPARE LE RETI, SPECIE FERROVIARIE

Dopo aver scattato nel precedente capitolo una serie di «istantanee» per cogliere e analizzare i caratteri strutturali dei diversi territori e, in particolare, similitudini e differenze tra Torino e province piemontesi, si può passare ad analizzare gli aspetti *relazionali* tra i territori, i flussi di scambio e di gravitazione tra le diverse parti del Piemonte, tra queste e il capoluogo regionale.

Le questioni delle relazioni tra territori hanno a che fare con aspetti tanto *soft* quanto *hard*: i primi riguardano, ad esempio, le sfere culturale, politica, economica (per cui, ad esempio, di solito gli scambi sono più intensi con le aree più affini); i secondi hanno a che fare con la dimensione fisica (geografica) dei territori. A proposito di quest'ultima, la variabile decisiva riguarda le reali distanze tra territori; ogni area gode infatti di una maggiore o minore centralità anche a seconda della sua posizione più o meno baricentrica rispetto alle reti infrastrutturali: il fatto di trovarsi distante dai più importanti nodi e maglie delle reti di collegamento produce facilmente l'emarginazione di un territorio.

Nell'era delle comunicazioni telematiche c'è chi talvolta sostiene il declino della rilevanza delle infrastrutture *fisiche* di collegamento tra le aree e quindi una sostanziale indifferenza localizzativa. In realtà, i dati empirici rivelano come la mobilità delle persone, ma ancor più delle merci, non sia affatto andata declinando nell'ultimo decennio, anzi.

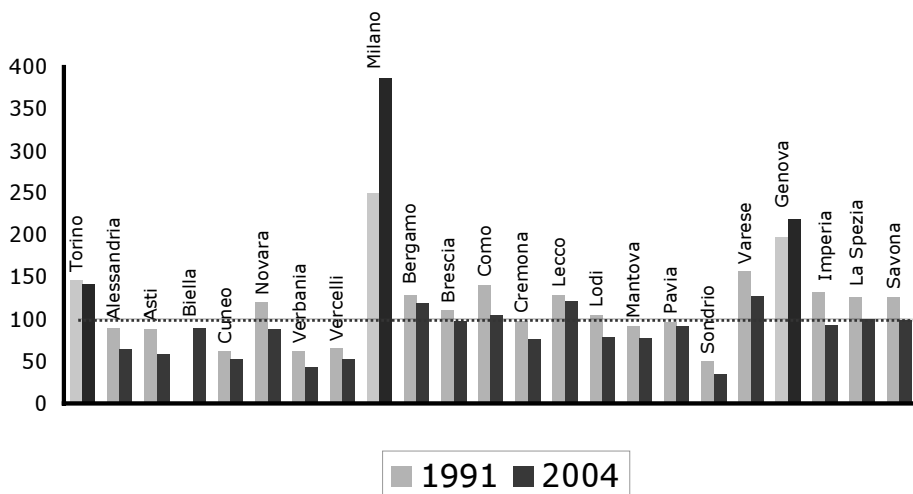
Le reti telematiche e le infrastrutture per la mobilità debbono quindi considerarsi come sostanzialmente complementari¹. Rispetto alle prime, la questione oggi si pone essenzialmente in termini di diffusione della cosiddetta banda larga (connessioni veloci, adsl ecc.). A livello internazionale l'Italia è in ritardo rispetto al resto d'Europa (fonte: Assinform); nell'ultimo quindicennio quasi tutte le province del Nordovest hanno perso competitività, per il recupero di altre aree del paese e, quindi, dell'innalzamento della dotazione media nazionale. In più si sono accentuate le distanze tra aree metropolitane e

¹ Tra l'altro, migliori connessioni telematiche facilitano acquisti, transazioni, comunicazioni a distanza, il cui effetto è spesso di produrre un ulteriore aumento di persone e di beni in viaggio; il che richiede un potenziamento di strade, ferrovie, aeroporti ecc.

resto del territorio: il fenomeno è particolarmente evidente in Lombardia, dove la dotazione telematica risulta molto migliorata a Milano ma peggiorata nelle altre province. In Piemonte, Torino è collegata meglio delle altre province, ma peggio di Genova e, soprattutto, di Milano; tra le altre piemontesi, Novara e Biella stanno un po' meglio, ma comunque con una dotazione sotto la media nazionale.

In Piemonte si sono sviluppati negli ultimi anni diversi progetti², sostenuti dalla Regione, per recuperare il gap tecnologico accumulato negli anni scorsi. Gli interventi (che interessano tutte le province) sono spesso puntuali, poiché la copertura della banda larga è «a macchia di leopardo»: persino nell'area torinese, la più servita, l'Adsl non raggiunge ancora alcune zone del capoluogo e comuni dell'hinterland e taglia fuori quasi sistematicamente i comuni minori.

Figura 6.1 – Indici di dotazione infrastrutturale: reti telematiche e telefoniche
(valore medio nazionale pari a 100; fonte: Istituto Tagliacarne)



² I principali progetti sono *Rupar* e *AtoB*. Il primo, promosso dalla Regione per semplificare le comunicazioni tra amministrazioni, punta a incrementare la disponibilità di banda larga, le interconnessioni sul territorio, i servizi in rete, la competitività produttiva soprattutto nelle aree finora meno servite. *AtoB* (Administration to Business) nasce per iniziativa delle Province piemontesi per supportare i servizi pubblici alle imprese: punta ad aumentare le interazioni tra i sistemi informativi esistenti e al coinvolgimento delle associazioni di categoria.

Sul versante delle infrastrutture per le comunicazioni fisiche, si possono distinguere i collegamenti finalizzati alle lunghe percorrenze (aeroporti, autostrade, ferrovie veloci) da quelli che servono gli scambi locali, rendendo più coeso un territorio. A ben vedere, la questione è sempre la stessa (centralità vs. marginalità dei territori), solo a due livelli di scala diversi.

Nel caso specifico del Piemonte, regione con una storica vocazione transfrontaliera – come già sottolineato –, la questione dei collegamenti internazionali ha da sempre assunto un ruolo strategico.

Scheda 6.1 – Il Piemonte, all'intersezione degli assi europei

Limitandosi all'età moderno-industriale, dal punto di vista delle infrastrutture di comunicazione, la classe dirigente locale ha dimostrato spesso attenzione per la collocazione di regione ai margini dell'Italia e proiettata verso l'Europa, tanto da preoccuparsi sì dei collegamenti col resto della penisola, ma al tempo stesso cercando di garantirsi rapidi ed efficienti collegamenti transfrontalieri.

A metà Ottocento, ad esempio, si producono diversi progetti per rafforzare la storica direttrice migratoria e di traffici verso Lione, per allacciarsi al grande asse francese di comunicazione Sud-Nord verso Parigi e Londra. Allo stesso tempo, si sviluppa un forte interesse per la direttrice verticale che avrebbe potuto collegare rapidamente il Piemonte orientale alla Svizzera e alla Germania, puntando a competere con quella che era allora l'unica direttrice, attraverso il Pavese, Milano, l'area dei laghi. Alcuni progetti infrastrutturali non vanno a buon fine – come il collegamento ferroviario Cuneo-Nizza o la galleria sotto il Monte Bianco – altri invece vengono realizzati, come il traforo del Fréjus.

La strategia della classe dirigente piemontese ottocentesca è di valorizzare la posizione geografica all'ideale intersezione tra un asse di collegamento Est-Ovest europeo e la direttrice che dal Nord Europa scende verso il Mediterraneo (i cui porti vengono rivitalizzati a fine Ottocento dall'apertura del canale di Suez: 1867-69), da dove partivano le rotte per le Indie. Questa strategia avrà successo, riuscendo a trasferire sul sistema ferroviario piemontese una buona quota della fitta rete di scambi e comunicazioni tra Europa centrosettentrionale e mediterranea.

Il successivo secolo di sviluppo dei traffici commerciali in Europa rende necessarie nuove vie di collegamento per il Piemonte e il Nordovest. Un altro momento di svolta si ha nel biennio 1964-65, con l'inaugurazione prima del traforo del Gran San Bernardo poi di quello del Monte Bianco. Il Piemonte si trova così a fare organicamente parte del nuovo quadrilatero industrializzato che va dal Nordovest italiano alla valle del Rodano, strategicamente connesso al «cuore» settentrionale dell'Europa industriale, «modificando sensibilmente la precedente posizione periferica rispetto al sistema italiano [e diventando] assai meno eccentrico sullo scacchiere europeo» (Castronovo, 1977, p. 768).

Nell'attuale fase storica le dinamiche di sviluppo infrastrutturale collocano di nuovo Torino e il Piemonte all'intersezione tra due dei grandi assi forti di trasporto – i cosiddetti «corridoi» – pianificati dall'Unione Europea all'indomani della caduta del Muro di Berlino, per integrare Ovest ed Est e per incrementare il traffico su rotaia. Il corri-

doio 5 dovrebbe collegare Barcellona a Kiev, il corridoio 24 (o «dei due mari») Rotterdam con Genova, creando un asse su cui si dovrebbe giocare in futuro la competizione tra i porti mediterranei – in forte crescita – e quelli nordici, tuttora dominanti. Il primo corridoio attraversa il Nord del Piemonte (Val Susa, area metropolitana, Novara) e punta su Milano; il secondo taglia da Nord a Sud la parte orientale del Piemonte, scendendo in Valle Scrivia³.

La previsione degli anni Novanta era di un corridoio 5 pienamente attivo entro il 2015; poi una serie di difficoltà (economiche e politiche principalmente) ha fatto slittare abbondantemente i tempi delle varie tratte. Per i prossimi 10-15 anni è presumibile dunque che l'alta velocità conetterà Torino unicamente al capoluogo lombardo⁴.

A regime, Novara sarà il nodo di connessione tra i due corridoi, caratterizzandosi – in particolare per il traffico merci – come la «porta occidentale» dell'area milanese (vedi scheda n. 6.2); su tale prospettiva vi sono in genere forti attese nelle province del Piemonte Nordorientale, come confermano i presidenti delle Province da noi intervistati.

La nostra collocazione, all'incrocio tra due grandi corridoi internazionali, non può che trovare sviluppo e interesse ulteriore da parte nostra, soprattutto perché non è solo la TAV tra Torino e Milano ma è il collegamento internazionale con Lione. Se rimanesse solo tra Torino e Milano verrebbe utilizzata molto al di sotto delle sue potenzialità. [Presidente Provincia di Novara]

Novara può essere strategica per collegare dei territori che altrimenti rimarrebbero esclusi; è importante la TAV ma è importante che ci sia lo snodo novarese. Per noi sarebbe interessan-

³ Nella prospettiva di una maggiore integrazione con la Liguria (il progetto «Limonte», cfr. il Par. 7.4), resta da affrontare il problema di rafforzare le connessioni ferroviarie veloci tra Torino e Genova (finora non previste dai piani di sviluppo infrastrutturale del Nordovest).

⁴ L'alta velocità ridurrà sensibilmente la distanza tra Torino e Milano, con probabili effetti – non solo sui flussi di mobilità di persone e merci – ma anche di redistribuzione degli insediamenti terziari e residenziali, di funzioni urbane, similmente a quanto verificatosi negli anni scorsi in altre regioni d'Europa (cfr. Russo, 2002). Attorno alla linea ferroviaria veloce Torino-Milano va comunque ancora risolta la questione della connessione tra la linea dell'aeroporto di Caselle e il Passante ferroviario: l'ingresso dovrebbe avvenire alla stazione Rebaudengo (soluzione meno costosa e problematica di stazione Dora), ma i fondi per i cantieri debbono ancora essere trovati. È stato invece definito il tracciato della cosiddetta Gronda Ovest per connettere il nodo di Orbassano alla linea della TAV verso la Francia.

te, noi abbiamo anche un aeroporto, che potrebbe essere potenziato per essere un'alternativa rispetto a Malpensa, Linate e Torino. [Presidente Provincia di Biella]

La linea TAV porta effetti positivi ribadendo il ruolo del Sempione. Il rischio è che questi territori attraverso le Alpi diventino territori di passaggio. [Presidente Provincia del VERBANO-CUSIO-OSSOLA]

Capisco che l'alta velocità va pensata sui grandi percorsi, ma non bisogna dimenticare le piccole tratte. Sarebbe importante che quelli di Vercelli potessero andare a Novara o Chivasso e non solo che un torinese raggiunga più velocemente Trieste [...]. Per noi la TAV comporta una gran confusione, perché non fermerà a Vercelli, ci sono stati dei benefici economici e occupazionali durante la costruzione, qualche beneficio in meno per l'ambiente perché il territorio è stato smembrato. [Presidente Provincia di Vercelli]

Scheda 6.2 – Il sistema della logistica a Torino e in Piemonte

Le dinamiche dell'economia globale hanno prodotto un enorme aumento del commercio e quindi dei flussi di merci su scala planetaria; oltre agli assi su cui viaggiano i prodotti, hanno un ruolo strategico crescente le cosiddette piattaforme logistiche, ubicate nei maggiori porti mondiali, scali aeroportuali, snodi ferroviari. Le previsioni sono di un'ulteriore crescita – nei prossimi anni – del traffico merci interno e transfrontaliero, da un sesto a un terzo in più rispetto ai volumi attuali (Unione Industriale Torino et al., 2003).

I poli della logistica, quindi, «possono diventare motori di sviluppo e di rilancio di vaste aree regionali, analogamente a quanto svolto dai poli industriali di passata memoria, [generando] benefici effetti sull'economia locale, avvantaggiando le imprese locali, riducendo il traffico stradale di lunga percorrenza e riequilibrando la ripartizione modale, grazie ai servizi logistici e all'organizzazione della distribuzione possono portare anche a una riduzione del traffico urbano» (Osservatorio regionale delle infrastrutture di mobilità, 2004, p. 8).

In Piemonte i poli logistici fondamentali oggi sono tre⁵: l'interporto Sito, nell'hinterland Sudoccidentale torinese (con 2,8 milioni di metri quadri, per un quarto piazzali, per un ottavo magazzini, è il maggiore per superficie in Italia), dove operano circa 300 società e 3.000 addetti, con 2 milioni di tonnellate di merci movimentate ogni anno. In prospettiva, l'interporto dovrebbe essere connesso alla TAV Milano-Torino-Lione.

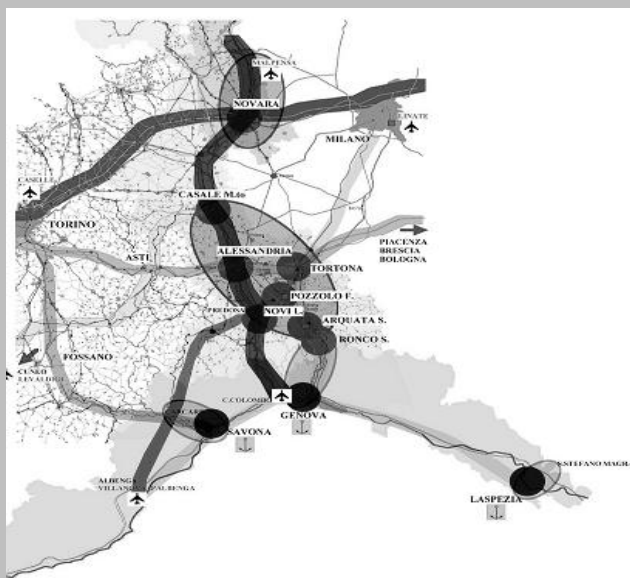
⁵ Poli minori sono il Centro intermodale di Vercelli e il Terminal Domodossola II. Sono inoltre in fase di decollo – ma con ridotte ambizioni rispetto alla rilevanza nel sistema regionale – sia il polo di Chivasso (che potrebbe servire l'area metropolitana Nordorientale) sia la piattaforma logistica di Cuneo (per stoccaggio merci e trasporti all'estero), la cui costruzione è prevista nei prossimi anni (Tadini, 2006).

Il polo di Rivalta Scrivia (proprietà del gruppo privato Finaval) svolge la funzione di retroporto di Genova, anche per la sua vicinanza con lo scalo ferroviario e con le autostrade per Torino e Milano; è di dimensioni inferiori al polo torinese (circa 2 milioni di metri quadri) e vi operano oltre 500 addetti.

In prospettiva futura il polo logistico più competitivo del Piemonte dovrebbe diventare il CIM – Centro intermodale merci di Novara, che sta consolidando il suo ruolo di «porta» occidentale dell'area milanese, potendo contare sui raccordi con le ferrovie per il Nord-Sud (Sempione-Genova) e Ovest-Est (Torino-Venezia).

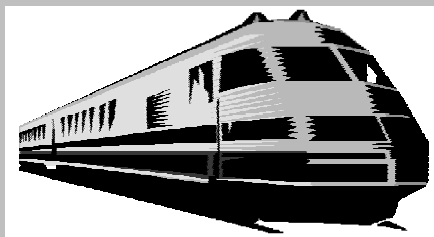
L'integrazione attuale – ma anche i progetti futuri per «mettere in rete» i maggiori poli della logistica piemontese – risulta scarsa⁶: «È mancato un approccio strategico in grado di affrontare il tema [...] dello sviluppo di un sistema logistico integrato, attraverso azioni a scala regionale, locale (riorganizzazione della raccolta/distribuzione delle merci) e urbana, in grado di coinvolgere soggetti istituzionali e soggetti privati del settore e più in generale del sistema economico e produttivo piemontese» (INU, 2005, p.2). Per quanto riguarda il polo di Orbassano, anche supponendo che vada a buon fine il progetto di connessione con la TAV, paiono comunque mancare i requisiti per renderlo davvero competitivo rispetto agli altri due poli logistici, soprattutto per la scarsa capacità imprenditoriale nel creare servizi specifici per la logistica (idem).

Nel complesso, la stessa Regione riconosce il rischio che – in assenza di politiche organiche – «il sistema piemontese possa essere progressivamente emarginato dalla geometrie internazionali di settore. Il permanere delle incertezze decisionali e dei ritardi realizzativi agevola il consolidarsi dei sistemi territoriali concorrenti situati nelle catene logistiche mondiali (per esempio le piattaforme del Nordest). Un ulteriore rischio è che vengano perseguiti investimenti infrastrutturali, anche di grande portata, ma con scarso effetto sulle economie piemontesi» (Osservatorio regionale delle infrastrutture di mobilità, 2006).



⁶ Nell'autunno del 2005, la Fondazione delle province del Nordovest ha firmato un Protocollo d'intesa per «la realizzazione di una moderna ed efficiente rete di comunicazione, strutture logistiche assolutamente necessarie nell'ambito della competizione globale e soprattutto nei rapporti con i paesi Europei».

Scheda 6.3 – Le linee ferroviarie ad alta velocità



Un decennio dopo le prime realizzazioni europee, a fine anni Ottanta anche l'Italia viene interessata dal dibattito sulle linee ferroviarie veloci: nel 1989 viene firmato un accordo europeo per una linea TAV tra Lione, Torino e Milano, che più tardi verrà inserita nel cosiddetto «Corridoio 5» (da Barcellona a Kiev). Per la tratta Torino-Milano, la Conferenza dei servizi si riunisce nel 1994; dopo diverse interruzioni, completa i lavori nel 2000, approvando il progetto complessivo. Nell'ottobre del 2005 vengono testati i primi viaggi inaugurali, solo tra Torino e Novara; verso Milano i tempi di realizzazione slittano dal 2006 al 2010. Molto più gravi sono i ritardi accumulati negli anni dalle tratte da Milano al Nordest, con attuali ipotesi di completamento della tratta del Nord Italia tra il 2020 e il 2025.

Quanto al collegamento tra Torino e Lione, l'intesa intergovernativa del 1992 aveva ipotizzato l'avvio dei cantieri nel 1994 e un completamento attorno al 2010-2012, poi i tempi sono continuamente slittati e i progetti sono stati più volte modificati: ad esempio è stata inclusa una fermata a Torino (scavalcata nel progetto originario delle Ferrovie), la connessione con il polo logistico di Orbassano (accettata solo di recente dalle Ferrovie per le forti pressioni degli enti locali).

È ancora in discussione, viceversa, il tracciato della linea in Val di Susa. Dopo la dura opposizione dei comitati locali nel 2005, s'è inaugurata una lunga stagione di confronto attorno all'Osservatorio tecnico, di cui fanno parte rappresentanti del governo nazionale, di enti locali e comunità montane, delle Ferrovie. Tra il 2007 e il 2008, l'Osservatorio ha curato tre studi che valutano la capacità attuale e potenziale della linea ferroviaria esistente, gli scenari futuri del traffico merci, il nodo di Torino, i diversi tracciati; l'ipotesi oggi più accreditata è di far passare la TAV in Val di Susa sulla destra della Dora, la decisione dovrebbe arrivare a metà 2008 (sulla tempistica generale del progetto, invece, non viene oggi più formulata alcuna credibile ipotesi⁷).

Il potenziamento delle reti ferroviarie viene indicato dall'Unione Europea come uno degli obiettivi chiave, anche in considerazione della progressiva saturazione del sistema autostradale. Da questo punto di vista la situazione è particolarmente critica in Italia, che per decenni ha disinvestito sul trasporto pubblico, potenziando le reti auto-

⁷ Il successo della linea ad alta velocità si lega in gran parte alla capacità di attuare politiche che incentivino il trasferimento del traffico merci dalla gomma (TIR) alla rotaia (TAV): in proposito, la Giunta regionale ha dichiarato da tempo una disponibilità per interventi del genere, difficilmente attuabili però in assenza di una strategia complessiva nazionale (anche se l'Italia entro due-tre anni dovrà recepire la normativa europea Eurovignette, che punta proprio a favorire i treni merci).

stradali; l'effetto perverso è stato di generare nuova domanda, aumentando il traffico su gomma (specie nel trasporto merci), che ha quindi saturato buona parte della rete.

In Piemonte la situazione è comunque meno drammatica che nel resto del Nord: i flussi di traffico più consistenti rimangono concentrati soprattutto nella parte centro-orientale della Pianura padana, in particolare tra Milano, Padova e Bologna. In ogni caso, anche per il Piemonte si pone il problema di una progressiva saturazione, visto che, solo tra il 2000 e il 2006, l'aumento di traffico registrato sulla Torino-Piacenza è stato pari a +23,5%, sulla Torino-Savona a +24%, sulla Torino-Aosta a +33,9%. Il nodo di Torino risulta particolarmente congestionato: la società di gestione Ativa stima che ogni giorno transitino sulla tangenziale torinese quasi 200.000 veicoli, con picchi di circa 20.000 passaggi orari nelle fasce di punta (+65% circa tra il 2000 e il 2006)⁸.

Figura 6.2 – Traffico merci su gomma, con origine/destinazione nel Nordovest
(fonti: Società autostradali)



⁸ Sono allo studio da anni ipotesi per modulare la tariffazione in modo da disincentivare l'uso della tangenziale nelle ore di punta; nel 2007 l'Ativa ha anche presentato un progetto per una quarta corsia tra Rivoli e Borgaro, compatibile col passaggio della linea TAV. Il sistema della mobilità anulare torinese dovrebbe prossimamente poter contare anche sul nuovo raccordo autostradale a Est, che aggirerà la collina dal Chierese, collegando le autostrade per Milano e per Piacenza, ma senza «tagli» della collina verso Torino: la Provincia sta predisponendo uno studio di fattibilità (su cui intende coinvolgere i Comuni dell'area) e sta valutando la proposta presentata dalla Satap, che vorrebbe gestire per trent'anni il raccordo ma coprire solo metà dei costi di costruzione; rimane quindi un problema di fondi. A Ovest, il progetto per corso Marche (tre livelli sovrapposti: bretella interna alla tangenziale, linea merci tra TAV e scalo di Orbassano, viale in superficie) è stato consegnato nel 2007 dallo studio Gregotti associati; è in corso di definizione il Master plan sovracomunale.

Il sistema autostradale e tangenziale, come detto, svolge anche la fondamentale funzione di garantire l'accessibilità dell'area torinese per chi proviene da altre parti della regione⁹. Da questo punto di vista, nell'ultimo decennio è migliorato il sistema di accesso (radiocentrico) verso il capoluogo¹⁰, soprattutto grazie al completamento dell'autostrada per Pinerolo, mentre prossimamente dovrebbero completarsi i lavori di allargamento dell'autostrada per Milano e di costruzione dell'autostrada Asti-Cuneo.

Sulla rete ferroviaria torinese (TAV e Passante) e sull'autostrada Asti-Cuneo¹¹ si sono concentrati negli ultimi anni i maggiori investimenti, collocandosi in cima alla lista delle infrastrutture valutate dalla Regione come «prioritarie e strategiche»¹² per migliorare le connessioni tra le province ed extraregionali.

⁹ L'allargamento dell'area metropolitana è dipeso negli ultimi decenni anche dallo sviluppo delle reti veloci: ad esempio, il semplice spostamento – negli anni Novanta – dei caselli della Torino-Milano fino a Rondissone ha di fatto allargato la «cintura metropolitana» fin nella provincia vercellese, determinando nei comuni dell'area sia una fortissima crescita demografica sia un aumento dei flussi pendolari verso il capoluogo regionale.

¹⁰ Sono stati di recente creati diversi nodi di interscambio (tra auto e mezzi pubblici), per garantire l'accessibilità del capoluogo e decongestionare il traffico: Regione, Stato ed Enti locali hanno finanziato 28 «movicentri», di cui 10 nell'area metropolitana e uno in Torino città. Il successo di questi nodi di interscambio dipende ovviamente dall'efficienza del trasporto pubblico: un conto è infatti un parcheggio di interscambio col metrò (finora però ne è stato costruito uno solo, a Collegno), un altro è lasciare l'auto per proseguire in tram o in bus, che a Torino viaggiano sempre più piano (si veda il Par. 1.4).

¹¹ I cantieri della Asti-Cuneo sono in corso e dovrebbero essere ultimati entro il 2012. È invece definitivamente caduta l'idea di proseguire verso Nizza, attraverso il traforo del Mercantour: l'Italia ha sottoscritto il protocollo sui trasporti della Convenzione Alpina, impegnandosi a non realizzare nuove strade a scorrimento veloce sull'arco alpino.

¹² Manca però in questo elenco di infrastrutture strategiche il Sistema ferroviario metropolitano, sul quale sarebbe invece fondamentale concentrare gli sforzi, in quanto potrebbe diventare una sorta di servizio di metropolitana (con treni a elevatissima frequenza) esteso alle cinture torinesi.

L'elenco completo delle infrastrutture programmate dalla Regione Piemonte comprende 146 opere, per un importo complessivo di 50,8 miliardi di euro. Il 45,9% delle opere (e il 34% degli investimenti previsti) interessa la provincia di Torino, il 16,4% la provincia di Cuneo, il 15,8% quella di Novara. Gli attuali stati di avanzamento di queste opere sono fortemente differenziati, andando da cantieri pressoché conclusi a progetti definitivi, esecutivi, preliminari, fino a progetti dai contorni ancora incerti (non a caso definiti dalla Regione come «idee»): la TAV in Val di Susa, la Pedemontana per collegare Biella con l'autostrada Torino-Milano.

Tabella 6.1 – Infrastrutture strategiche del Piemonte
(dati a dicembre 2007; fonte: Osservatorio regionale infrastrutture)

Infrastruttura	TOT investimenti (milioni euro)	Situazione
TAV Torino-Milano	7.788	Lavori in corso
TAV Torino-Lione: tratta internazionale	6.957	Idea
TAV Milano-Genova: III valico dei Giovi	4.962	Prog. Def.
TAV Nodo urbano di Torino e cintura merci	2.375	Prog. Prel.
Autostrada AT-CN, tangenziali Asti e Cuneo	1.891	Avvio Lav.
Asti-Cuneo: lotti da completare	1.473	Avvio Lav.
Asse autostradale Torino-Milano	975	Lavori in corso
Rilocalizzazione stazione di Porta Nuova, Torino	888	Studio fattib.
Passante ferroviario Torino: da Porta Susa a Torino Stura	837	Lavori in corso
Nodo ferroviario Novara: nuovo terminal e viabilità accesso	471	Studio fattib.
Nodo ferroviario Novara: raddoppio Vignale-Oleggio-Arona	470	Prog. Prel.
Autostrada AT-CN: lotti completati e attivati	418	Completato
Traforo di sicurezza del Fréjus	370	Prog. Def.
Metropolitana Torino: Collegno – P.Nuova – Lingotto	293	Lavori in corso
Metropolitana Torino: Collegno – Cascine Vica	281	Prog. Prel.
Metropolitana Torino: Lingotto – p. Bengasi	215	Prog. Prel.
Nodo ferroviario Novara: elimin.interfer.linee per MI e Mortara	200	Prog. Prel.
Pedemontana Piemontese: Rolino-Ghemme	198	Prog. Prel.
Tangenziale di Novara: completamento	160	n.d.
Passante ferroviario: connessione Torino-Ceres e rete RFI	127	n.d.
Nuova connessione Novara Est con linea TAV	115	n.d.
Passante ferroviario Torino: stazione Stura	62	Lavori in corso
Passante ferroviario Torino: stazione Porta Susa	56	Lavori in corso
Nodo ferroviario Novara: deviazione linea Novara-Biella	50	Idea
Accessibilità ferroviaria Malpensa-Novara	43	Prog. Prel.
Raccordo a Novara tra TAV e linea Novara-Saronno	42	Prog. Prel.
Adeguamento funzionale stazione di Porta Nuova, Torino	39	Lavori in corso
Sistem. stazione Novara Centrale e nuova stazione FNM	32	Idea
Soppressione passaggi livello linea Novara-Domodossola	18	Idea
Infrastrutt.complementari stazione di Porta Nuova, Torino	14	Prog. Def.
Tangenziale Ovest di Galliate	2	n.d.
Interporto Novara CIM: binari terminal RFI	2	Prog. Prel.
Nodo di Novara: collegamenti pedonali	n.d.	n.d.
Pedemontana piemontese: collegamento Biella con A4	n.d.	Idea

Tabella 6.2 – **Le tre infrastrutture prioritarie nelle province non metropolitane**
(fonte: interviste L'Eau Vive, Comitato Rota ai Presidenti delle province)

	1 ^a risposta	2 ^a risposta	3 ^a risposta
AL	Terzo valico	TAV Milano-Genova	Stazione bioetanolo a Tortona
AT	Conservazione borghi storici	Collegam.Nizza-Canelli-Asti	Colleg. Alba-Asti-Torino
BI	Colleg. a A26 (GE-Gravellona)	Cablaggio	Impianti energetici
CN	n.d.	n.d.	n.d.
NO	TAV per Lione	Compl.Pedemontana NO-BI	–
VB	Completam. circonvallaz. VB	Scalo Domo 2	Valico Sempione
VC	Pedemontana	Allargamento Vercelli-Novara	Vercelli-Novara

Il passante ferroviario torinese è un'infrastruttura di base fortemente strategica sia per i collegamenti su lunghe distanze sia per integrare maggiormente province, area metropolitana e capoluogo.

Si tratta di un'opera colossale, anche per i suoi tempi (alla fine, i cantieri avranno interessato Torino per oltre trent'anni), il cui successo si gioca anche sulla possibilità di usare per il trasporto ferroviario locale due dei quattro binari a elevata frequenza, creando «una rete regionale di trasporti incentrata sulla città», necessità ribadita ancora una volta dal Piano regionale dei trasporti¹³.

Nel primo piano strategico Torino Internazionale si prevedeva ottimisticamente che il sistema ferroviario metropolitano sarebbe andato a regime nell'anno olimpico, il 2006, ma i ritardi accumulati dai cantieri del passante (non solo a causa del progetto modificato per passare sotto la Dora) hanno fatto slittare più volte l'avvio del servizio. È sconcertante la considerazione contenuta in uno dei documenti del nuovo Piano strategico torinese: «A oggi le potenzialità di questo tema restano praticamente inesplorate, sia in termini di servizio sia specialmente in un'ottica di rifunzionalizzazione e riqualificazione degli ambiti inse-

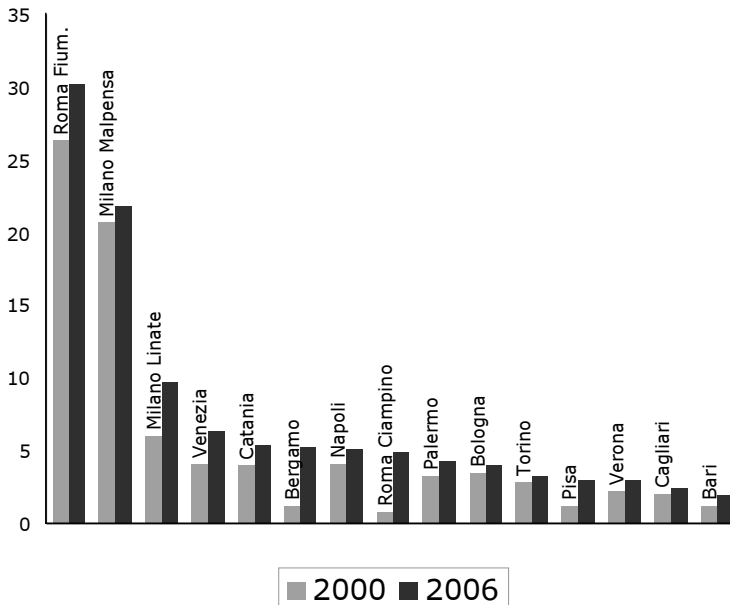
¹³ Il Sistema ferroviario metropolitano – previsto dalla legge regionale n.1/2000 – si dovrebbe strutturare lungo le seguenti direttrici: a Nord in direzione di Ceres, del Canavese (fino a Pont), di Brandizzo-Chivasso (e quindi del Piemonte Nordorientale); a Ovest verso Susa e Bardonecchia; a Sud, da None alla Val Pellice, da Villastellone verso il Cuneese; a Est verso l'Astigiano. Per ora funziona parzialmente solo la tratta Chieri-Torino-Rivarolo; le altre linee dovrebbero entrare in funzione col progressivo completamento del passante. A regime, il sistema ferroviario metropolitano potrebbe diventare una sorta di metropolitana ferroviaria (che integrerebbe il metrò torinese), con passaggi di treni locali ogni 20 minuti nelle fasce esterne, ogni 10 minuti nella conurbazione, ogni 6-7 minuti nel capoluogo, con fermate nelle varie stazioni «di porta» (nell'area metropolitana) e a Torino Stura, Dora, Porta Susa, Zappata e Rebaudengo (completamento nel 2011).

diativi dell'area metropolitana» (Carmagnani et al., 2005, p. 208); proprio per questo, Torino Internazionale ritiene più realistico immaginare che la rete ferroviaria metropolitana possa funzionare non prima della fine del prossimo decennio, se tutto va bene.

6.2. UN SISTEMA REGIONALE DA RAFFORZARE

Sul versante del trasporto aereo, lo scalo di Caselle sta declinando da anni¹⁴: nel 2000 era quintultimo tra gli aeroporti metropolitani, nel 2006 (nonostante il boom di passeggeri nelle settimane olimpiche e un aumento del 15,8% rispetto al 2000) risulta scivolato al terzultimo posto, davanti a Cagliari e a Bari; negli stessi sei anni, infatti, gli aumenti di traffico nella gran parte degli altri scali italiani sono stati superiori.

Figura 6.3 – Traffico passeggeri nei maggiori aeroporti italiani
(fonte: Assaeroporti)



¹⁴ Ristrutturato negli anni scorsi per accogliere 5,5 milioni di passeggeri annui, per ora Caselle è arrivato a fine 2007 a 3,5 milioni. Uno dei problemi di Caselle – rilevano ad esempio i tour operator – è che è uno degli scali più cari d'Italia e d'Europa.

Il traffico merci a Caselle ha avuto nell'ultimo decennio un vero e proprio crollo: dalle circa 55.000 tonnellate trasportate a metà anni Novanta, alle 20.000 del 2000, a meno di 13.000 nel 2006; il -37% nei primi sei anni del nuovo secolo è anche la peggiore performance tra i quindici maggiori scali italiani; a livello nazionale la crescita media è stata del 2,8%. L'aeroporto torinese ha subito la concorrenza di Malpensa – dove il traffico merci, nello stesso periodo, è cresciuto del 39,2% – ed è sceso dalla sesta posizione del 2000 tra i quindici maggiori scali merci nazionali all'undicesimo posto del 2006.

Le strategie di integrazione regionale (e/o sovraregionale) tra aeroporti non risultano però al momento ben definite: Malpensa – a parte i problemi legati alle recenti ipotesi di ridimensionamento, nell'ambito della vicenda Alitalia – sarebbe il più logico grande hub di riferimento per Torino e il Piemonte¹⁵, anche se sono più volte emerse altre possibili alleanze: dal «far rete» con altri piccoli aeroporti (come Firenze e Bologna) per acquisire più peso competitivo, all'idea di una gravitazione crescente su Fiumicino, specie per i voli nell'area mediterranea.

Provando a riassumere, per dotazione complessiva di infrastrutture di trasporto, Torino e il Piemonte si posizionano più o meno nella media del Nordovest. Rispetto all'inizio degli anni Novanta, la dotazione delle province del Nordovest è mediamente migliorata per quanto riguarda strade e autostrade, peggiorata per i collegamenti ferroviari. Tra le province piemontesi, Novara e Alessandria mantengono posizioni di avanguardia, favorite anche dalla vicinanza col baricentro dell'area padana; Verbania e, soprattutto, Biella si confermano invece come le due province più isolate, sia per strada sia per ferrovia.

Quanto agli altri aeroporti regionali (Levaldigi-CN e Cerrione-BI), il primo – dopo anni di crisi e di inutili tentativi di rilancio – dovrebbe essere destinato «sempre più a un ruolo comprimario» (Regione Piemonte, 2005); il secondo è diventato qualche anno fa scalo-piattaforma nel Nordovest per Croce Rossa e Protezione Civile.

¹⁵ Malpensa e Caselle sono rimasti per lungo tempo scali «sostanzialmente concorrenti» (Russo, 2004, vol. II, p. 122), «senza un progetto che definisse un sistema integrato» (INU, 2005, p. 2). Naturalmente, perché un'eventuale strategia con Malpensa funzioni, occorre risolvere in modo efficiente – come accennato in precedenza – il raccordo con le linee ferroviarie veloci, non solo in termini di rapidità dei tempi di prosecuzione del viaggio, ma anche di affidabilità, comfort, sicurezza, servizi di supporto: biglietti integrati, sistemi informativi unici ecc. Le relazioni tra Caselle e Malpensa dipenderanno – più in generale – dal decollo (o meno) dei vari progetti tesi a rafforzare le sinergie strategiche tra il capoluogo piemontese e quello lombardo.

Figura 6.4 – Indice di dotazione infrastrutturale: le strade
(valore medio nazionale pari a 100; fonte: Istituto Tagliacarne)

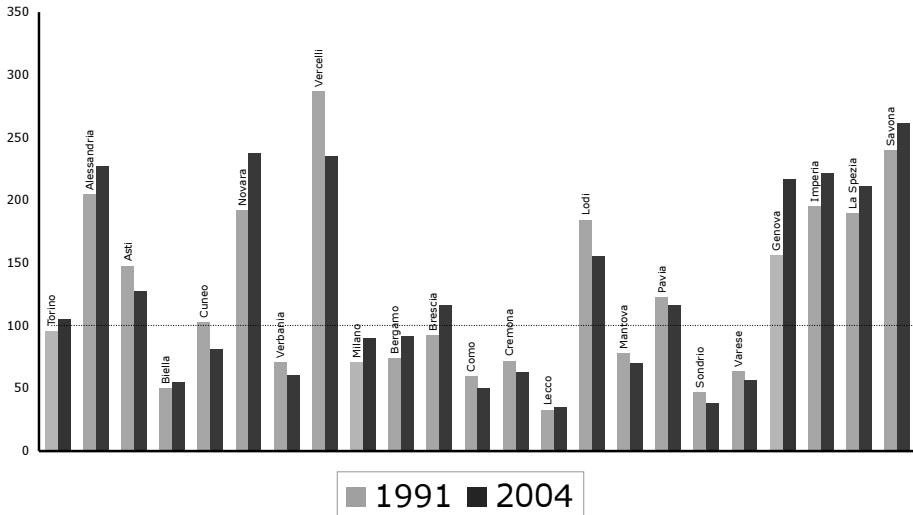
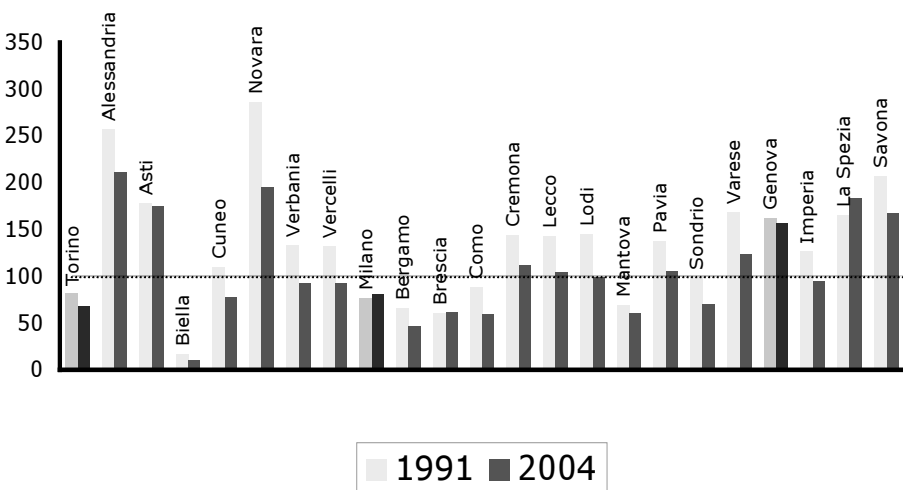


Figura 6.5 – Indice di dotazione infrastrutturale: le ferrovie
(valore medio nazionale pari a 100; fonte: Istituto Tagliacarne)

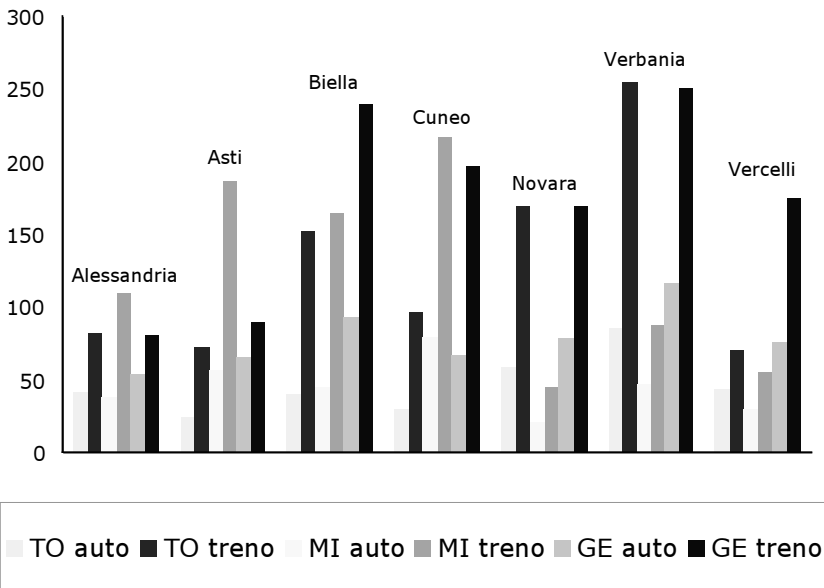


Per quanto riguarda in particolare il trasporto pubblico (su rotaia e su gomma), il maggior numero di collegamenti con Torino si ha dalle province di Asti e di Vercelli, seguite da Novara; Verbania è la provincia meno collegata col capoluogo regionale, con un numero di treni inferiore a quelli per Milano.

Tenendo conto delle distanze temporali medie dai tre poli metropolitani del Nordovest, i capoluoghi piemontesi sono riconducibili a tre categorie: Cuneo e Asti sono le più vicine a Torino, Novara e Verbania sono nettamente più prossime a Milano; Vercelli e Biella si trovano in una situazione di sostanziale equidistanza tra Torino e Milano, Alessandria fra le tre metropoli.

Figura 6.6 – Distanze temporali tra i capoluoghi piemontesi e le metropoli del Nordovest

(Auto: media minuti su strade veloci, fonte Viamichelin.com; Treno: media minuti, elaborazioni su dati Regione Piemonte)



6.3. PARTE DEL PIEMONTE NON VA A TORINO

La gravitazione delle diverse aree su questo o quel polo metropolitano dipende essenzialmente dal livello di accessibilità, ma anche dalla presenza di poli produttivi, dalla ricchezza e dalla qualità dell'offerta di servizi rari, altrove non reperibili¹⁶.

Nel caso del Piemonte, i dati relativi alla mobilità per ragioni di lavoro evidenziano come gli spostamenti interprovinciali siano abbastanza ridotti: la gran parte dei flussi (94,8%) non supera infatti i confini provinciali. I motivi legati al lavoro, comunque, rimangono quelli prevalenti negli spostamenti interprovinciali (Ires Piemonte, 2006 c).

Tra le province piemontesi, quelle orientali sono caratterizzate da forti flussi in uscita extraregionale¹⁷ (in provincia di Novara pari a più del 14% degli spostamenti per lavoro, in provincia di Alessandria oltre l'8%) o, nel caso del Verbano, verso l'estero. Fatto pari a 100 il totale dei flussi per lavoro in ingresso quotidianamente nell'area torinese, il 96,6% proviene dalla stessa provincia del capoluogo; dalle altre aree, flussi minimamente consistenti si registrano dal Cuneese (1,5% del totale), dall'Astigiano (0,8%), dal Vercellese (0,6%); decisamente più ridotto risulta il pendolarismo in entrata proveniente dalle province di Alessandria (pari allo 0,23% del totale) e di Biella (0,15%); quasi nulli, infine, i flussi provenienti dalle due province del Piemonte Nordorientale (da Novara 0,08%, dal Verbano 0,01%)¹⁸.

¹⁶ Non è questo, ad esempio, il caso del sistema distributivo. Nel Nordovest, ipermercati e centri commerciali «coprono» le aree urbane in modo ormai piuttosto omogeneo, al punto da far ritenere agli esperti raggiunta – talvolta superata – la soglia di saturazione del mercato in quasi tutte le province (Ires Piemonte, 2007 b). Non a caso, soltanto l'1,5% dei piemontesi fa sistematicamente acquisti in altre province. Tra chi fa acquisti in provincia di Torino, solo lo 0,6% arriva da altre province; in nessuna provincia piemontese si raggiunge la soglia dell'1% di ingressi interprovinciali sul totale dei flussi per acquisti.

Valori analoghi si registrano, ad esempio, per la mobilità legata all'utilizzo di servizi per tempo libero, svago, sport: il 98,9% di chi usa questi servizi nell'area torinese proviene dalla stessa provincia del capoluogo; in nessun caso si supera l'1% di utenza proveniente da altre province.

¹⁷ Nel resto del Nordovest, lo stesso fenomeno è riscontrabile in province piuttosto «eccentriche» rispetto al capoluogo e proiettate quindi verso altre regioni: Mantova in Lombardia, La Spezia in Liguria.

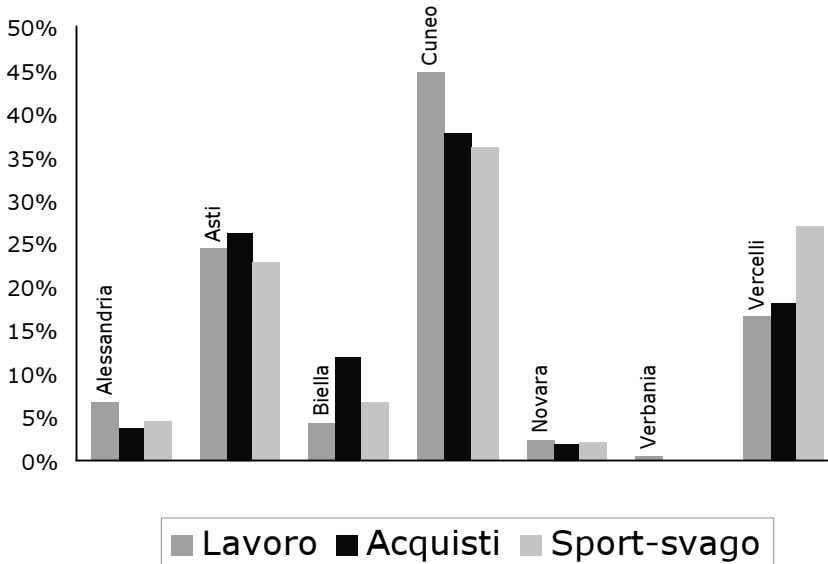
¹⁸ Questi dati rispecchiano quasi perfettamente il quadro emerso in precedenza relativo all'accessibilità di Torino per le diverse province piemontesi. Per quanto riguarda dunque il pendolarismo lavorativo e per il consumo di servizi (com-

Tabella 6.3 – Gravitazione quotidiana extraregionale, per lavoro o per studio – 2001
(valori percentuali sul totale dei flussi in uscita; fonte: Istat)

	Per lavoro, verso			Per studio, verso	
	Province di altre regioni	Capoluoghi province di altre regioni	Estero	Province di altre regioni	Estero
Torino	0,52	0,24	0,01	0,11	0,02
Alessandria	5,28	3,00	0,01	5,88	0,01
Asti	0,48	0,32	0,01	0,36	0,02
Biella	0,67	0,36	0,01	0,47	0,03
Cuneo	0,43	0,15	0,01	0,26	0,01
Novara	10,42	3,72	0,03	6,42	0,02
Verbania	1,96	1,12	7,52	2,53	0,74
Vercelli	2,33	1,08	0,00	1,59	0,00
Milano	0,35	0,19	0,02	0,30	0,02
Bergamo	0,12	0,07	0,01	0,04	0,01
Brescia	0,59	0,24	0,01	0,69	0,00
Como	0,09	0,04	5,81	0,04	0,69
Cremona	2,01	0,82	0,00	2,20	0,00
Lecco	0,05	0,03	0,04	0,02	0,02
Lodi	2,71	1,96	0,01	3,41	0,01
Mantova	7,46	1,40	0,00	7,23	0,00
Pavia	3,62	1,10	0,01	2,51	0,01
Sondrio	0,07	0,02	3,46	0,01	0,23
Varese	0,80	0,16	4,59	0,93	0,48
Genova	1,35	0,57	0,01	0,46	0,02
Imperia	0,19	0,06	5,04	0,08	0,99
La Spezia	6,37	2,04	0,00	7,62	0,00
Savona	1,32	0,28	0,01	0,56	0,03

mercili e del tempo libero) il capoluogo non sembra esercitare una particolare influenza attrattiva su nessuna provincia. I livelli di maggiore o minore frequentazione paiono infatti dipendere unicamente dai diversi tempi di accesso: dalle province più distanti da Torino arrivano meno persone, da quelle più vicine (e meglio servite) di più.

Figura 6.7 – Gravitazione dalle province piemontesi sull'area torinese, per principali motivi
 (dati percentuali sul totale dei flussi in entrata dal Piemonte in provincia di Torino;
 fonte: Ires Piemonte, 2006 c, su dati IMP e Istat – Censimento 2001)



Tra i servizi rari e pregiati vi sono quelli legati a eventi «di richiamo». Come noto, Torino da oltre un decennio ha sviluppato uno dei propri assi strategici proprio nell'organizzazione di eventi e di grandi poli culturali, allo scopo di attrarre flussi turistici e far crescere la visibilità del territorio.

I dati relativi al pubblico degli eventi torinesi non sono moltissimi e, soprattutto, raramente sistematici. Alcune «istantanee» sono state scattate sul pubblico dei maggiori festival musicali torinesi e dei principali musei¹⁹.

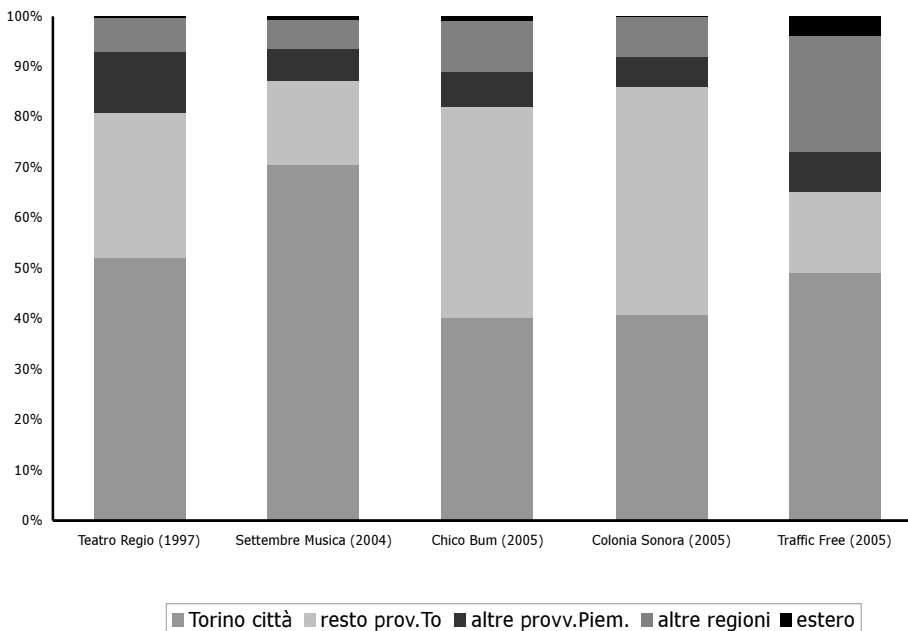
Quanto alla prima categoria di eventi, il pubblico dei festival *Chico Bum* e *Colonia Sonora* è piuttosto simile: in gran parte proveniente dalla provincia torinese (più ancora che dal capoluogo), raramente

¹⁹ Per ovviare alla perdurante carenza di dati e informazioni statistiche sui visitatori dei musei torinesi, l'Osservatorio culturale del Piemonte (Fondazione Fitzcarraldo), con la collaborazione del gruppo di ricerca Comitato Rota – L'Eau Vive, ha avviato un monitoraggio permanente su larga scala in una quindicina di musei torinesi, indagando i caratteri sociodemografici dei visitatori, le loro provenienze, le valutazioni, i gradi di soddisfazione per i servizi. La prima rilevazione – di cui si riportano alcuni esiti in questo *Rapporto* (si veda il Par. 4.1) – è stata realizzata nel dicembre del 2007.

da altre province o regioni. Nel caso del *Traffic Free Festival*, da un lato, prevalgono nettamente gli spettatori residenti nel capoluogo, dall'altro emerge un certo rilievo sovra regionale: il 24% del pubblico viene da altre regioni, il 4,5% dall'estero. Meno attrattivo di spettatori non torinesi risulta *Settembre musica*, con più del 70% del pubblico che risiede nel capoluogo regionale²⁰.

Più di dieci anni fa era stata condotta un'indagine (Conforti, Ercole, 1997) sul pubblico di una delle «eccellenze» torinesi, il Teatro Regio. Emergeva anche da quell'indagine un quadro analogo quanto a provenienze degli spettatori: l'attrattività sovralocale del Regio risultava nel complesso piuttosto debole, pur con flussi dalle altre province piemontesi un po' più consistenti rispetto a quelli abituali per i festival musicali sopra menzionati.

Figura 6.8 – Gravitazione sull'area torinese in occasione delle principali rassegne musicali
(fonte: Ires Piemonte, Fondazione Fitzcarraldo)



²⁰ Tra le province piemontesi si conferma una tendenza già emersa: le quote maggiori di spettatori provengono dalla provincia di Cuneo (3,7% del pubblico di *Settembre musica*, 3,1% del pubblico degli altri tre festival musicali), quindi dalla provincia di Asti; da Novara e dal Verbano quasi nessuno.

Negli ultimi anni, ovviamente, l'evento in assoluto più raro e prestigioso celebrato in Piemonte è stata l'olimpiade invernale²¹. Si è trattato anche dell'evento torinese che ha avuto il maggior respiro internazionale: il 66,1% dei biglietti è stato venduto all'estero, Stati Uniti in testa, seguiti da Olanda, Svizzera e Francia.

In Piemonte – anche in occasione di un evento così speciale come quello olimpico – si è riproposta più o meno la solita gerarchia gravitazionale: un po' di interesse c'è stato nelle province di Cuneo e di Asti, meno nel Vercellese, fino allo scarso interesse registrato nelle province di Novara e Verbania²².

Tabella 6.4 – **Biglietti olimpici venduti in Italia, per luogo di residenza degli spettatori**
(fonte: Toroc, marzo 2006)

Provincia o regione	Biglietti venduti	% su totale venduto	Biglietti ogni 1.000 abitanti
Torino	110.397	59,0	51,0
Alessandria	3.176	1,7	7,6
Asti	3.297	1,8	15,9
Biella	1.299	0,7	6,9
Cuneo	8.871	4,7	16,0
Novara	2.042	1,1	6,0
Verbania	937	0,5	5,9
Vercelli	2.489	1,3	14,1
Piemonte	132.508	70,8	30,4
Valle d'Aosta	2.902	1,6	24,3
Lombardia	22.438	12,0	2,5
Veneto	4.847	2,6	1,1
Emilia-Romagna	4.186	2,2	1,0
Liguria	4.056	2,2	2,5
Toscana	3.421	1,8	0,9
Trentino	2.294	1,2	2,3
Friuli-Venezia Giulia	1.170	0,6	1,0
Lazio	5.692	3,0	1,1
Marche Umbria Abruzzo	1.578	0,6	0,3
Sud-Isole	2.167	1,2	0,1
ITALIA	304.239	33,9	5,2

²¹ Le olimpiadi sono un evento raro, specialmente in ambito nazionale (prima di Torino, si contavano due sole edizioni italiane: nel 1956 a Cortina e nel 1960 a Roma) e prestigioso in termini sia quantitativi (dimensione dell'attenzione pubblica mondiale) sia qualitativi (il simbolo olimpico è il più riconosciuto e uno dei più apprezzati dagli abitanti del pianeta).

²² Anche le indagini sui turisti olimpici, compresi quelli delle «notti bianche» (Fondazione CRT, Fitzcarraldo, 2006), confermano maggiori presenze di astigiani

6.4. CHI USA I SERVIZI RARI ?

Quello universitario è probabilmente il servizio pregiato per il quale si dispone oggi della maggiore mole di dati, essendo costantemente monitorato da Miur, Cineca, Almalaurea, Censis ecc.

Si tratta di un servizio storicamente metropolitano, che negli ultimi decenni è andato progressivamente diffondendosi, con la moltiplicazione di corsi di laurea, facoltà e atenei decentrati.

Fino a poco più di vent'anni fa il Piemonte era una delle poche grandi regioni italiane che avesse un'offerta universitaria concentrata nel solo capoluogo regionale. Nella seconda metà degli anni Ottanta il sistema si è anche qui progressivamente decentrato, con l'avvio di diversi poli locali²³; nelle province orientali si è strutturato un vero e proprio ateneo, suddividendo didattica e attività di ricerca tra i poli principali di Novara (quasi 5.000 studenti), Alessandria (3.500), Vercelli (2.500).

e cuneesi, seguiti da biellesi e vercellesi. Rispetto alla scarsa attrattività sovralocale di molti eventi torinesi non va dimenticato che le campagne di marketing territoriale (non solo in ambito culturale) si sono rivolte soprattutto all'estero, meno all'Italia e al Piemonte (cfr. L'Eau Vive, Comitato Rota, 2005). Inoltre, anche i maggiori mass media svolgono nelle province piemontesi un'azione piuttosto debole di promozione del capoluogo regionale e delle sue manifestazioni: *La Stampa* nelle altre province dedica a Torino una o due pagine, in cui concentra soprattutto notizie politiche e di cronaca; Rai Tre regionale ha una copertura molto debole, tanto che circa un terzo del Piemonte (non solo orientale, ma persino l'area canavesana) riceve il notiziario lombardo.

²³ Oggi in Piemonte vi sono venti città universitarie, sei delle quali ospitano sedi di due diversi atenei. Il capoluogo si è ridimensionato al 79,3% degli iscritti (dati 2006), il 10% in meno rispetto a dieci anni prima. Le uniche «vere» città universitarie, oltre a Torino, sono Novara, Alessandria e Vercelli, in quanto sedi non solo didattiche ma anche di ricerca, ospitando dipartimenti e centri di ricerca. Le altre città piemontesi dove si tengono Corsi di laurea, invece, quasi sempre si connotano per l'elevata presenza di docenti e studenti «pendolari», che mantengono con la sede universitaria – e con la città – un rapporto molto limitato, spesso ridotto alle ore di lezione e di esami.

Tabella 6.5 – **Le città sede di Corsi di laurea degli atenei piemontesi**(fonte: Miur; *n.o.*: sede non operativa)

	Iscritti a gennaio 1998	Iscritti a gennaio 2006	Var.% 1998-06	Peso % 1998	Peso % 2006
Prov. Torino:					
Torino	84.685	74.568	-11,9	89,0	79,2
Grugliasco	<i>n.o.</i>	2.513		<i>n.o.</i>	2,7
Orbassano	<i>n.o.</i>	734		<i>n.o.</i>	0,8
Ivrea	152	626	311,8	0,2	0,7
Pinerolo	222	388	74,8	0,2	0,4
Prov. Alessandria:					
Alessandria	3.767	3.440	-8,7	4,0	3,7
Casale M.to	<i>n.o.</i>	93		<i>n.o.</i>	0,1
Acqui Terme	<i>n.o.</i>	29		<i>n.o.</i>	0,0
Prov. Asti:					
Asti	<i>n.o.</i>	847		<i>n.o.</i>	0,9
Prov. Biella:					
Biella	106	548	417,0	0,1	0,6
Prov. Cuneo:					
Cuneo	<i>n.o.</i>	1.682		<i>n.o.</i>	1,8
Mondovì	973	934	-4,0	1,0	1,0
Savigliano	<i>n.o.</i>	202		<i>n.o.</i>	0,2
Bra-Pollenzo	<i>n.o.</i>	126		<i>n.o.</i>	0,1
Fossano	72	<i>n.o.</i>		0,1	<i>n.o.</i>
Prov. Novara:					
Novara	2.957	4.728	59,9	3,1	5,0
Prov. Vercelli:					
Vercelli	2.160	2.521	16,7	2,3	2,7
Prov. Verbania:					
Verbania	<i>n.o.</i>	127		<i>n.o.</i>	0,1
Domodossola	<i>n.o.</i>	52		<i>n.o.</i>	0,1

Dal punto di vista della qualità dell'offerta²⁴, non emergono grandi differenze tra l'Università di Torino e l'Università del Piemonte orientale, mentre il Politecnico sembra eccellere sia a livello regionale sia

²⁴ I dati non sono sempre univoci e universalmente condivisi, tuttavia le periodiche rilevazioni comparative del Censis sono ritenute ormai sufficientemente verificate, consolidate e affidabili; soprattutto, non vi sono altre fonti maggiormente attendibili sulla qualità dell'offerta universitaria e sulle performance di atenei e facoltà.

rispetto agli atenei limitrofi del Nordovest²⁵. Ciò nonostante, gli atenei piemontesi soffrono nel confronto di attrattività con altre aree comparabili: considerando i saldi tra capoluoghi (dati dalle differenze, ad esempio, tra piemontesi iscritti a Milano e lombardi iscritti a Torino), il capoluogo piemontese continua a patire saldi molto negativi nei confronti di Milano e di Genova e negativi anche rispetto a Bologna e Firenze; l'unico saldo debolmente positivo Torino lo registra con Venezia.

Tabella 6.6 – **Qualità delle principali facoltà presenti in più atenei del Nordovest – 2007**
(Indice sintetico riassuntivo di produttività, didattica, ricerca, docenti, rel. internaz.; fonte: Censis)

	TO Un.	TO Pol.	Upo	Insu- bria	MI Catt.	MI Un.	MI Pol.	MI Bic.	PV	GE	PR	BO
Architettura	-	93,4	-	-	-	-	95,6	-	-	85,6	89,6	82,8
Economia ²⁶	90,8	-	88,4	87,0	84,8	-	-	88,2	93,4	86,6	88,6	87,0
Farmacia	88,2	-	97,2	-	-	94,4	-	-	99,2	89,6	92,4	95,2
Giurisprud.	92,4	-	85,6	84,8	83,8	90,2	-	84,4	83,0	91,8	85,2	93,6
Ingegneria	-	96,8	-	-	-	-	100,6	-	94,0	96,0	87,8	90,8
Lettere	90,4	-	86,0	-	90,5	85,0	-	-	92,2	84,0	86,8	87,6
Medicina	92,1	-	90,0	84,3	92,0	93,6	-	94,4	91,4	85,4	83,4	89,2
Scienze Formaz.	90,4	-	-	-	n.d.	-	-	96,2	-	100,0	-	96,2
Scienze Mfn	91,6	-	91,4	91,8	98,5	93,8	-	100,0	98,6	91,4	94,2	87,8
Scienze Politiche	84,4	-	92,6	-	89,3	93,0	-	-	92,8	86	n.d.	88,6
TOT Ateneo	90,5	96,8	84,3	77,5	84,8	80,8	91,0	78,5	95,3	88,5	83,5	90,5

Tabella 6.7 – **Studenti universitari iscritti in altre regioni – 2007**
(elaborazioni su dati Miur)

	Lombardia	Liguria	Veneto	Emilia	Toscana
Piemontesi nel capoluogo di altra regione	7.372	2.998	123	551	185
Studenti altre regioni che studiano a TO	1.029	1.322	203	141	154
Saldo (gennaio 2007)	-6.343	-1.676	+80	-410	-31
Saldo (gennaio 2005)	-6.590	-1.553	+29	-642	-71

²⁵ In quest'analisi sono state incluse anche Parma e, soprattutto, Bologna, poiché una certa quota di studenti del Nordovest gravita su questi importanti atenei emiliani.

²⁶ Il punteggio registrato dalla facoltà di Economia dell'Università Bocconi è pari a 102.

La quota di studenti che arrivano da altre regioni è al Politecnico di Torino pari al 22,3% (dati 2006; fonte Miur), un valore di poco superiore a quello registrato dal Politecnico milanese (21%); all'Università di Torino è appena al 10,7%, penultimo valore registrato dai grandi atenei del Centronord; per raffronto, si tenga conto, ad esempio, che all'Università di Bologna la quota di studenti provenienti da fuori regione è pari al 44,8%, a Perugia al 39,7%, alla Cattolica di Milano al 29,6%, a Pisa al 27,9%.

Tra gli studenti universitari piemontesi, solo cuneesi e astigiani – ancora una volta – gravitano in massima parte sugli atenei di Torino. L'Università del Piemonte orientale intercetta una quota importante di domanda locale, configurandosi come ateneo sempre più autonomo rispetto al capoluogo regionale²⁷; gli alessandrini si ripartiscono più o meno ugualmente tra atenei torinesi, lombardi (Pavia più che Milano) e Genova; gli universitari novaresi e, soprattutto, verbanesi gravitano perlopiù sugli atenei lombardi: Insubria (Varese-Como) e Milano. Anche in Lombardia e in Liguria alcune province periferiche gravitano altrove (Mantova sull'Emilia, Brescia sul Veneto, La Spezia sulla Toscana), tuttavia i due capoluoghi regionali riescono ad attrarre quote di studenti universitari sensibilmente superiori rispetto a quanto non riesca a fare Torino con i giovani piemontesi.

²⁷ La crescente autonomia dell'Università del Piemonte orientale rispetto al capoluogo regionale è palese anche sul terreno della ricerca: tra il 1999 e il 2006 sono stati in tutto avviati 105 progetti in partnership con unità di ricerca di vari atenei italiani: il maggior numero di collaborazioni riguarda gli atenei lombardi (18), quindi torinesi (17), del Triveneto (15), emiliani (9), toscani (9).

Tabella 6.8 – Studenti universitari delle province del Nordovest, per ateneo di iscrizione
(valori percentuali; elaborazioni su dati Miur)

Atenei:	AL	AT	BI	CN	NO	VB	VC
Torinesi	19,3	69,6	54,8	87,4	11,2	4,9	41,6
UPO	25,7	17,7	17,5	1,4	33,1	10,3	30,1
Milanesi	8,9	2,4	13,6	1,9	44,0	40,6	17,6
Altri lombardi	15,8	2,3	7,6	1,8	5,4	16,9	5,0
Genova	25,6	3,8	0,5	3,0	0,4	0,3	0,5
Bologna	0,8	0,6	1,5	0,7	1,2	1,6	0,6
Veneziani	0,1	0,1	0,2	0,2	0,3	0,4	0,2
Altri Nord	1,7	0,8	0,9	0,9	1,3	1,5	1,3
Centro	1,8	2,4	3,0	2,4	2,4	3,5	2,9
Sud-isole	0,3	0,3	0,3	0,3	0,7	20,1	0,4
TOT	100	100	100	100	100	100	100

Atenei:	BG	BS	CO	CR	LC	LO	MN	PV	SO	VA	IM	SP	SV
Torinesi	0,3	0,2	0,5	0,3	0,3	0,3	0,3	1,2	0,6	0,8	14,4	0,4	7,8
UPO	-	-	-	-	-	-	-	2,2	0,1	0,4	0,1	-	0,2
Milanesi	43,5	32,2	71,7	54,5	81,5	65,7	13,0	21,1	79,7	64,6	9,0	3,4	4,8
Altri lombardi	49,0	44,5	21,7	38,8	13,6	26,2	11,6	70,9	8,1	28,9	4,7	0,3	2,1
Genova	0,1	0,1	0,1	0,2	0,1	0,2	0,2	1,2	0,5	0,3	59,9	23,7	78,8
Bologna	1,5	1,7	1,1	2,6	0,9	1,1	14,7	0,9	3,4	1,0	2,2	2,9	1,0
Veneziani	0,4	0,9	0,4	0,4	0,2	0,1	1,0	0,2	0,5	0,3	0,3	0,3	0,1
Altri Nord	2,6	17,8	1,4	0,7	0,6	4,5	55,2	0,8	3,6	1,2	1,5	15,1	1,4
Centro	2,1	2,3	2,8	2,2	1,6	1,4	3,9	1,4	3,3	2,2	7,4	53,6	3,6
Sud-isole	0,4	0,3	0,4	0,3	1,2	0,4	0,3	0,3	0,4	0,3	0,4	0,4	0,2
TOT	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100

Negli ultimi anni molti sistemi sanitari locali si sono attrezzati per aumentare la propria attrattività²⁸. Il Piemonte, nella prima metà del nuovo decennio, conferma una condizione di deficit strutturale legato alla mobilità ospedaliera: soprattutto nei confronti della Lombar-

²⁸ «L'analisi della mobilità ospedaliera consente di verificare la capacità delle strutture di soddisfare i bisogni, di saggiare la qualità percepita dall'utente delle predette strutture e di identificare eventuali aree di carenza dell'offerta assistenziale. La conoscenza del fenomeno è pertanto di particolare importanza ai fini della programmazione sanitaria sia nazionale che regionale che aziendale [...], in quanto i cittadini che si ricoverano in ospedali lontani incidono in maniera negativa sui bilanci delle loro ASL e delle regioni di residenza» (Lispi L., *La mobilità ospedaliera interregionale per tumore alla mammella*, Direzione Generale Programmazione Sanitaria, XII Convegno nazionale di «Europa donna forum italiano onlus», Napoli, 16 novembre 2007).

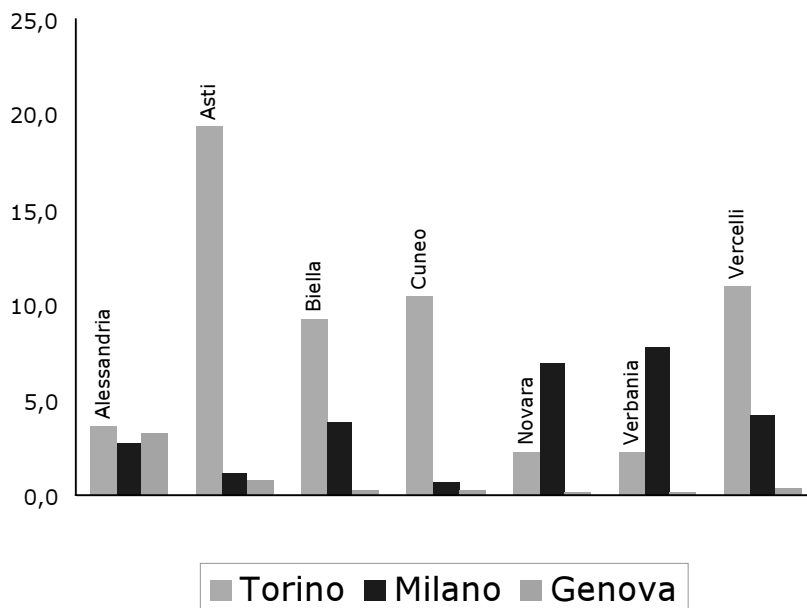
dia il saldo risulta negativo, con un maggior numero di piemontesi curati negli ospedali lombardi rispetto ai lombardi ricoverati in Piemonte (L'Eau Vive, Comitato Rota, 2006)²⁹.

Tra le province piemontesi, la maggiore mobilità in uscita per cure riguarda Vercelli (solo il 61,4% dei pazienti si cura in ospedali della provincia), Asti (65,2%), Biella (67,1%). Gli astigiani gravitano molto su Torino, con una quota di ricoveri all'incirca doppia rispetto a quella delle province che seguono, Cuneo e Biella. Anche dal punto di vista della mobilità sanitaria, si confermano ancora una volta sia il ruolo «di cerniera» fra tre regioni della provincia di Alessandria sia la marcata gravitazione di Novara e Verbania su Milano.

Per quanto riguarda gli ospedali torinesi, la capacità attrattiva di pazienti provenienti da altre province piemontesi risulta piuttosto variabile (fonte: Regione Piemonte, Direzione Sanità), con specializzazioni cliniche a elevata presenza di pazienti residenti in altre province: nel reparto di terapia intensiva del Sant'Anna, ad esempio, tale quota supera l'80%, in quelli grandi ustionati del CTO, pneumologia e nefrologia del Sant'Anna è superiore al 70%. In alcuni reparti è sopra la media anche la presenza di pazienti provenienti da altre metropoli del Nordovest; è il caso, ad esempio di radioterapia oncologica delle Molinette o di quello di unità coronarica del Mauriziano: in entrambi il 9% dei pazienti viene dalle province di Milano e di Genova.

²⁹ In Piemonte la mobilità sanitaria in entrata (pazienti provenienti da altre regioni) è nettamente la più bassa tra le regioni del Centronord.

Figura 6.9 – Mobilità per cure dalle province piemontesi verso le metropoli del Nordovest – 2006
(ricoveri ogni 100 residenti in ciascuna provincia; fonte: Regione Piemonte)



Per quanto riguarda i servizi specialistici per le imprese, in provincia di Torino operano oltre 35.000 aziende nel terziario cosiddetto «innovativo», occupando nel complesso 85.000 persone³⁰: dopo quella degli intermediari del commercio (10.318 imprese), la categoria più numerosa comprende studi legali, contabili, consulenze commerciali e gestionali, sondaggi e indagini di mercato (9.418 imprese).

Rispetto all'area milanese, il terziario innovativo torinese risulta debole: tenendo infatti conto del fatto che, in termini generali, in provincia di Torino opera circa la metà di tutte le imprese (di ogni settore) della provincia di Milano, nel terziario innovativo il rapporto tra le due province si riduce al 41%; risultano particolarmente sottodimensionati rispetto a Milano i settori della selezione del personale, del design, della pubblicità, del leasing finanziario. Rispetto a Geno-

³⁰ Nel terziario innovativo, tra le altre province piemontesi, hanno una certa rilevanza unicamente Novara e Cuneo (specialmente nei servizi legali, contabili, gestionali, congressuali, pubblicitari e di collaudo).

va, mentre il numero totale di imprese in provincia di Torino è di 2,5 volte superiore, il terziario innovativo torinese è solo 2,3 volte superiore a quello del capoluogo ligure.

Le imprese del terziario innovativo torinese servono per il 66% una clientela di aziende con sede nella stessa provincia, per il 13,2% nel resto del Piemonte, per il 16,9% in altre regioni, per il 3,9% all'estero³¹.

Tabella 6.9 – I principali settori del terziario innovativo nel Nordovest – 2001
(numero di imprese; fonte: Istat, Censimento industria e servizi)

	Leasing	Intermediazione finanziaria	Ricerca e sviluppo	Legali, contabili, sondaggi...	Design	Collaudi analisi tecn.	Pubblicità	Selezione personale	Servizi congressuali, traduzioni
Torino	25	3.782	385	9.418	123	205	953	72	898
Resto Piemonte	30	3.467	208	6.319	141	164	516	33	527
Milano	94	7.113	949	27.170	974	487	3.706	594	2.167
Resto Lombardia	65	8.598	656	18.920	751	480	1.451	151	1.476
Genova	3	1.592	206	4.631	42	102	236	29	296
Resto Liguria	4	1.279	119	2.814	20	41	163	2	182
<i>Rapporto TO/MI</i>	<i>0,27</i>	<i>0,53</i>	<i>0,41</i>	<i>0,35</i>	<i>0,13</i>	<i>0,42</i>	<i>0,26</i>	<i>0,12</i>	<i>0,41</i>
<i>Rapporto TO/GE</i>	<i>8,33</i>	<i>2,38</i>	<i>1,87</i>	<i>2,03</i>	<i>2,93</i>	<i>2,01</i>	<i>4,04</i>	<i>2,48</i>	<i>3,03</i>

Tabella 6.10 – La clientela del terziario innovativo in provincia di Torino
(totali di riga pari a 100; fonte: Unione Industriale Torino, Seti, 2006)

	Provincia Torino	Resto Piemonte	Resto Italia	Estero
Consulenza direzione e organizzazione	44,1	10,2	38,7	7,0
Contabilità, fisco, bilanci, brokeraggio	90,3	4,6	4,8	0,2
Marketing, intermediazione commerciale	42,4	29,2	24,7	3,7
Pubblicità, comunicazione, fiere convegni	54,2	14,6	27,2	4,0
Servizi alle produzione, logistica	65,2	11,5	15,5	7,8
Agenti, perizie	90,0	4,4	5,5	0,1
Altri servizi alle imprese	60,2	16,5	16,7	6,7
Totale	66,0	13,2	16,9	3,9

³¹ Purtroppo questi dati non sono disponibili disaggregati, né per le sette province piemontesi, né per le diverse regioni italiane, né per nazioni.

L'offerta di servizi innovativi soddisfa in gran parte la domanda di imprese (di vari settori) operanti in provincia di Torino. A differenza degli anni Ottanta – quando, a causa della penuria di terziario innovativo a Torino, molte imprese erano costrette a rivolgersi a Milano –, oggi solo una quota minima fa ancora riferimento al capoluogo lombardo e solo più per alcuni servizi (ricerche di mercato, sistemi di qualità e certificazione, pubblicità e comunicazione).

Mancano tuttora informazioni sul comportamento delle imprese operanti nelle altre province piemontesi, utili a comprendere, ad esempio, se queste si rivolgano maggiormente verso Milano o verso Torino per i servizi innovativi. È possibile, comunque, stimare che una quota abbastanza consistente di imprese piemontesi non faccia riferimento al polo torinese, confrontando i dati relativi al numero complessivo di imprese delle province diverse da Torino (pari al 48,6% del totale piemontese) e quelli relativi alle imprese clienti del terziario innovativo torinese (solo per il 17,6% nelle altre province)³².

³² È dunque presumibile – ma, appunto, non vi sono in proposito dati puntuali – che una certa quota di imprese piemontesi reperisca i servizi innovativi altrove, soprattutto nell'area milanese. Da un'indagine dell'Ires (Barberis, 2007) emerge che l'83,7% delle imprese piemontesi acquista servizi in regione, il 15,1% in altre regioni, l'1,2% all'estero. Il settore produttivo che più si rivolge fuori regione è il tessile, con il 23,7% di servizi acquistati in altre regioni.

Tabella 6.11 – Acquisto di servizi innovativi da parte di imprese della provincia di Torino
 (valori percentuali; somme di riga superiori a 100: le imprese utilizzano più fornitori, in luoghi diversi;
 fonte: Unione Industriale Torino, Seti, 2006)

	Acquisto servizi		Localizzazione fornitori		
	No	Si: solo fornitori esterni	Torino	Milano	Altra
Contabilità, fisco	7,1	60,5	96,2	1,5	2,4
Servizi informatici	11,7	63,2	84,4	5,2	11,8
Amministrazione personale	12,7	47,7	99,5	-	0,5
Consulenza legale	14,6	76,5	92,8	1,2	3,0
Formazione personale	28,1	25,5	95,3	3,1	1,6
Ricerca, selezione personale	35,8	16,7	93,9	8,5	-
Sistemi qualità, certificazione	36,9	33,7	75,8	16,3	7,8
Risparmio energetico, ecologia, sicurezza	40,7	28,5	95,8	1,7	2,5
Pubblicità, comunicazione	41,7	37,9	88,9	10,4	2,1
Programmazione, gestione, manutenzione	41,8	15,3	97,0	-	3,0
Bilanci, brokeraggio	42,9	49,7	92,2	4,1	3,6
Logistica, magazzinaggio	45,6	4,1	100,0	-	5,0
Consulenza finanziaria	46,2	33,8	97,0	3,0	0,7
Analisi e controllo gestione	46,5	12,5	90,2	9,8	-
Consulenza direzione e organizzazione	53,6	15,6	87,0	10,1	2,9
Progettazione, design	54,3	13,6	90,2	4,9	4,9
Distribuzione, rete vendita	58,4	5,2	86,4	9,1	4,5
Ingegneria, consulenza tecnologica	60,5	13,1	95,1	-	4,9
Ricerche di mercato	69,7	10,7	73,0	24,3	5,4
Assistenza scambi con l'estero	80,3	7,2	88,2	-	11,8