

FIorenzo FERLAINO - SARA LEVI SACERDOTTI

RETI E SCENARI DI SVILUPPO DI UNA PROVINCIA DEI LAGHI DELLE ALPI CENTRALI IL CASO DEL VERBANO-CUSIO-OSSOLA

Introduzione. – Le Province dei Laghi delle Alpi Centrali – dette in sigla «PLAC» (Fortis, 1999) – sono aree di frontiera che si estendono da Vercelli fino a Brescia e a Mantova, attraversando Novara e la recente provincia del Verbano-Cusio-Ossola («VCO»), Como e Lecco e anche, a nostro avviso, l'area svizzera di lingua italiana. Queste province 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 dell'Italia settentrionale. Oggi le nuove riarticolazioni settoriali e la mutata collocazione di questi territori di frontiera entro il quadro normativo europeo e svizzero implicano grandi cambiamenti strutturali e nuovi processi particolarmente evidenti nel caso del VCO.

A dieci anni esatti dallo studio *Quadro socioeconomico del Verbano-Cusio-Ossola*, l'IRES Piemonte (Merlo e altri, 1990) ritorna a trattare questo territorio in 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 individuare i sottosistemi locali e esplicitarne le peculiarità ma, piuttosto, di 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. L'ipotesi è che l'implementazione dell'infrastrutturazione a rete possa costituire un fattore determinante di convergenza degli attori locali, di strutturazione di un *milieu* attualmente divergente dal resto del contesto regionale d'appartenenza, di rilancio e riarticolazione delle tradizionali attività nel nuovo contesto segnato dalla crescente permeabilità della frontiera italo-svizzera.

L'infrastrutturazione a rete costituisce l'elemento centrale dell'azione pubblica in rapporto: ai tempi di realizzazione delle opere fortemente condizionati dai soggetti in gioco e dalla loro interazione, dalle proposte alternative presenti, dall'esistenza e dalla forza di gruppi di pressione a favore o contro l'opera che si vuole realizzare ecc.; al tipo di infrastruttura che si vuole realizzare, che defini-

sce il peso della posta in gioco, la capacità di mobilitare gruppi a favore o contro l'intervento, la forza del consenso, la tipologia dello stesso più o meno consona alle necessità locali ecc.; alle occasioni presenti e intercettabili ovvero le diverse forme di finanziamento pubblico attivabili, le risorse e gli investimenti privati orientati e resi sinergici, cooperativi, le forme miste di partecipazione pubblica-privata. Date queste premesse, si possono delineare alcune proposte di scenario di sviluppo locale del Piemonte partendo dall'effettiva collocazione di questo territorio nel sistema italiano ed europeo.

Questo contributo, che si inserisce nella tradizione degli studi di scenario, si divide in due parti: la prima tratta precipuamente del Piemonte mentre la seconda parte presenta uno studio su una provincia di recente formazione del Piemonte: il Verbano-Cusio-Ossola. Una provincia, quest'ultima, con caratteristiche decisamente peculiari poiché di confine e inserita all'interno di due macroregioni, quella delle PLAC, le Province dei Laghi e delle Alpi Centrali, e della *Regio insubrica*, di cui è parte anche la Svizzera italiana. La prima parte si concentrerà maggiormente sull'analisi della dotazione infrastrutturale del Piemonte, sulle domande a cui è necessario dare risposta, sulle esigenze emergenti dai contesti locali e sull'analisi delle politiche settoriali avviate, al fine di prefigurare alcuni possibili scenari di sviluppo regionali. La seconda parte analizzerà gli aspetti socioeconomici e del settore trasporti del VCO nel quadro più generale delle macroregioni cui è strettamente connessa.

La dotazione infrastrutturale di trasporto in Italia. – Il problema dell'infrastrutturazione della rete dei trasporti riveste in primo luogo un carattere strutturale per l'intero sistema nazionale e la situazione appare fortemente preoccupante (Alò e Rosa, 1990; Di Palma, 1994).

In ambito nazionale lo studio dell'Istituto Tagliacarne (1998), che ha per oggetto l'analisi della dotazione di infrastrutture per le imprese (non solo quelle di trasporto) nelle province italiane, sottolinea che per le infrastrutture di trasporto si evidenzia una situazione intermedia del Piemonte: la dotazione di infrastrutture di trasporto è allineata alla media delle regioni italiane settentrionali ed è superiore alla media europea. Non si rilevano infatti particolari deficit o carenze, anzi, soprattutto per quanto riguarda la rete autostradale, il Piemonte è una tra le poche regioni del bacino padano che ha fatto registrare negli ultimi anni una crescita, segno della presenza di investimenti volti a completare il sistema.

Questa situazione tuttavia non è confortante soprattutto se la si mette a confronto con quanto sta avvenendo nelle confinanti regioni francesi e in Svizzera. In Svizzera infatti, e in Francia nella regione Rhône-Alpes e nella regione Provence-Alpes-Côte d'Azur, sono in atto importanti investimenti infrastrutturali per il completamento sia della rete autostradale sia di quella ferroviaria ad alta velocità, senza contare i grandi interventi volti a migliorare e a potenziare gli aeroporti esistenti di Lione e di Nizza. Inoltre bisogna considerare che la posizione medio-alta del Piemonte è decisamente insufficiente a proiettare il suo sistema territoriale ed economico nella fascia alta dello sviluppo europeo (Ferlaino, 1994a).

Tab. 1 – *Rete stradale e ferroviaria in alcune regioni perialpine*

	km di ferrovia x Ha	m di ferrovia x 1000 ab.	km di autostrada x Ha	m di autostrada x 1000 ab.
UE	5,0	425,7	1,4	123,0
Piemonte	7,8	463,2	3,0	178,3
Valle d'Aosta	2,5	680,7	1,7	462,2
Lombardia	7,8	208,0	2,3	61,5
Trentino-Alto Adige	3,5	526,3	1,5	226,0
Veneto	6,4	262,7	2,4	97,7
Friuli-Venezia Giulia	8,0	528,0	2,5	168,4
Liguria	9,4	308,9	6,9	226,1
Emilia-Romagna	6,3	356,6	2,8	160,3
Rhône-Alpes	6,2	479,3	2,5	190,6
PACA	4,1	289,1	2,3	161,2
Svizzera	12,6	716,6	3,8	218,4

Fonte: elaborazione IRES su dati INSEE (1998), ISTAT (1999), OFS (1997)

In generale si possono individuare due cicli definiti: un ciclo maggiore, segnato dalla forte crescita degli anni Sessanta e Settanta (soprattutto per il Nord-est) e uno minore che si sviluppa a partire dalla seconda metà degli anni Settanta. In questo secondo periodo in Italia gli investimenti sono indirizzati più al miglioramento della rete che alla sua estensione a seguito dei vincoli posti all'estensione della rete autostradale. E' da sottolineare a tale proposito la grande differenza tra il contesto italiano e quello straniero: le regioni italiane sono infatti connotate da situazioni di soglia, mentre quelle straniere esprimono maggiori potenzialità di crescita. Il Piemonte, come si può notare, si colloca in una posizione medio-alta tra la dinamica eccellente espressa dal Rhône-Alpes e le altre regioni dell'Italia Settentrionale.

Per quanto concerne la ferrovia il buon posizionamento del Piemonte non è del tutto confortante. La sua dinamica appare, soprattutto se confrontata con le regioni limitrofe straniere, meno incisiva e i piani d'investimento previsti, pur se consistenti, giungono in ritardo rispetto a quanto già avvenuto in Svizzera e Rhône-Alpes. Come si è detto ciò non è indifferente agli scenari di sviluppo in quanto penalizza gli ultimi arrivati, che dovranno concorrere con una rete dei flussi oramai orientata a mantenere percorsi d'ottimo già strutturati.

Il Piemonte e le politiche dei trasporti pubblici. – Il Piemonte partecipa attivamente alle diverse fasi che hanno caratterizzato la politica dei trasporti dagli anni Sessanta a oggi.

Riguardo la dotazione della rete ferroviaria il Piemonte si colloca in una posizione media o medio-alta, sia nel contesto europeo sia in quello macroregionale, ma comunque lontana dalle regioni forti europee e con *trends* di crescita meno significativi. Appare infine grave la sua situazione nelle infrastrutture a più

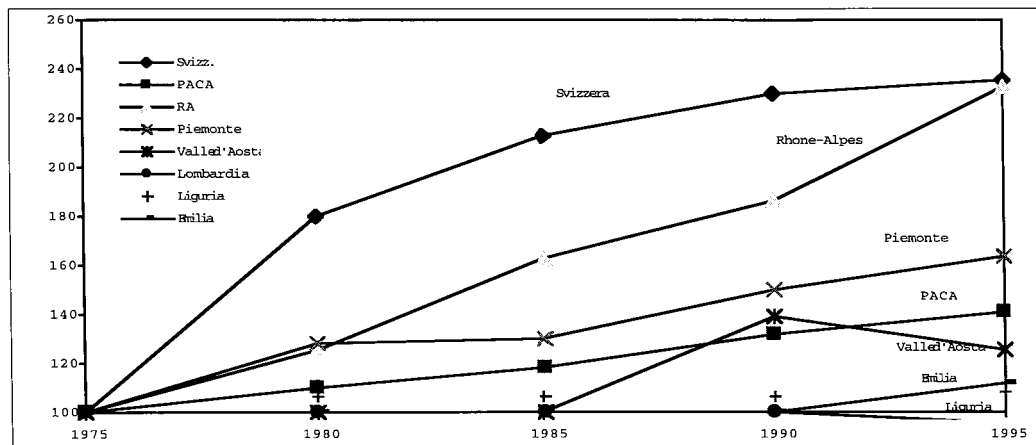


Fig. 1 – *Variazione della dotazione di autostrade in alcune regioni perialpine (base 1975)*

alta tecnologia, quali l'alta velocità e l'aereo, che caratterizzano i processi di innovazione dei flussi di traffico dei nuovi macro-cicli di sviluppo.

L'evoluzione dell'attività aeroportuale, caratterizzata da tassi di crescita continui e che connotano un andamento esponenziale dal dopoguerra a oggi, esprime questa necessità di innovazione nei flussi di traffico, nonché i suoi grandi margini di crescita.

Per quanto concerne l'alta capacità bisogna constatare che essa giunge in ritardo rispetto alle regioni limitrofe e l'auspicabile connessione Torino-Milano difficilmente proseguirà in tempi brevi a definire il corridoio 5 europeo sul versante est-ovest mediterraneo.

Nell'insieme quindi emerge un quadro ancora poco rassicurante per il futuro infrastrutturale del Piemonte anche se, oggi, questa regione appare sicuramente connotata dalla presenza di buone reti sia ferroviarie sia autostradali.

Il possibile *take off* di Torino-Caselle, più volte «predetto» dagli studi sulla domanda potenziale, può avvenire se si verifica una serie di condizioni oggi ancora difficili da realizzare: l'implementazione della sua vocazione a scalo merci di primaria importanza; il collegamento ferroviario alla città di Torino; il collegamento alla futura rete dell'alta capacità ferroviaria; l'inserimento in un sistema integrato aeroportuale del bacino padano. L'alta capacità ferroviaria va inserita in questo contesto. Oggi lo scenario iniziale che privilegiava l'attraversamento del Brennero rispetto alla Torino-Lione sembra essere mutato. L'improvviso blocco del traforo del Bianco ha evidenziato l'inadeguatezza dei collegamenti attraverso le Alpi occidentali insieme all'importanza strategica del Fréjus, che ha visto aumenti dell'ordine dell'80% nel traffico merci su strada e del 54% del traffico leggero.

L'incentivazione del traffico su ferro, anche a seguito dell'aumento da parte francese del pedaggio del Fréjus, è una prima misura concretamente fattibile ma tuttavia limitata dalle capacità tecniche oggi presenti che non consentono lo spostamento dei veicoli commerciali su treno. Proteggere le Alpi significa dare la

possibilità di attraversarle in treno incentivando l'intermodalità e garantendo tempi di flusso rapidi e sicuri. L'incidente del Bianco impone una riflessione in questo senso che la Svizzera da tempo conduce, che la Francia sta concretamente iniziando a fare e da cui l'Italia sembra ancora lontana.

Entro questo contesto bisogna 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 trasferire su rotaia, nel giro di dieci anni, l'intera crescita del traffico merci sulle Alpi svizzere e di bloccare la crescita dei flussi autostradali. Sono obiettivi che saranno raggiunti attraverso differenti strumenti: con l'accordo UE-Svizzera il limite delle 28 t dei vettori pesanti su strada sarà innalzato nel 2001 a 34 t e nel 2005 a 40 t; verrà introdotta l'imposta sul traffico pesante (LSVA), 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, e sarà realizzata l'autostrada su ferro 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 degli interporti del Nord della regione che, opportunamente guidato, potrà coinvolgere 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).

Accessibilità del Piemonte e infrastrutturazione. – La misura dell'accessibilità è una delle questioni più importanti per avere dati oggettivi attraverso cui orientare le politiche sia di sviluppo sia di riequilibrio territoriale. Essa può essere condotta attraverso diverse tecniche. Per valutare l'accessibilità complessiva sono state sintetizzate due classi differenti di indicatori attraverso una procedura di *ranking*. Ad ogni indicatore è stato affidato un peso, inverso all'accessibilità relativa provinciale (nell'ordine dall'1 all'8 in base al numero di province presenti in regione) 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.

Le due classi di indicatori, utilizzando i dati e la metodologia proposti dalla Cooperativa Architetti e Ingegneri Urbanistica (CAIRE) per l'*Atlante delle Province italiane* dell'Unione delle Province Italiane (1999), sono relative alla centralità o perifericità locale, tenendo conto sia della distribuzione della popolazione sia della funzionalità delle varie reti di trasporto, nonché della disponibilità e della diffusione sul territorio regionale dei principali servizi alla persona.

L'incidenza percentuale della popolazione residente nei comuni accessibili in 30 minuti a città con oltre 200.000 abitanti non è molto differente, in regione, dall'incidenza della popolazione residente nei comuni accessibili in 60 minuti alla città di Torino. Nel secondo caso si avverte l'isolamento del VCO mentre in generale i comuni delle province di Torino, Novara e Vercelli appaiono ai primi posti seguiti dai comuni di Alessandria e Biella.

La perifericità del VCO viene riconfermata anche dall'indicatore che misura il

peso demografico dei comuni nei quali gli spostamenti per motivi di lavoro a lungo raggio, cioè superiori ai 60 minuti, sono superiori al 5% degli spostamenti totali per lavoro; seguono Asti, Novara e Alessandria. Lo stesso indicatore sul medio raggio, superiore a 30 minuti, conferma ancora la perifericità del VCO e evidenzia l'attrattività sul polo centrale regionale dei comuni della provincia di Asti (oltre che di Torino).

Diverso invece il peso demografico dei comuni nei quali gli spostamenti per motivi di lavoro, esterni al comune, sono superiori al 60% degli spostamenti totali per lavoro. E' questo un indicatore che misura fundamentalmente la mobilità intercomunale e che vede la provincia di Biella collocarsi al primo posto, seguita da Torino, VCO e Asti. Biella si distingue anche per avere il maggiore peso demografico dei comuni nei quali gli spostamenti per motivi di lavoro in auto (come conducente) sono superiori al 60% degli spostamenti totali per lavoro. Un comportamento della mobilità esattamente opposto a quello di Biella si presenta nella provincia di Alessandria, segnata da una scarsa mobilità esterna ai comuni, scarsa mobilità in auto e forte mobilità in bici e a piedi: il peso demografico dei comuni, nei quali gli spostamenti per motivi di lavoro in bici o a piedi sono superiori al 25% degli spostamenti totali per lavoro, raggiunge infatti ad Alessandria l'81%, seguita da Vercelli, Cuneo e Asti. Per quanto riguarda i servizi sono stati considerati quelli che richiedono una mobilità giornaliera (i servizi scolastici) e quelli di primaria importanza (i servizi ospedalieri).

Sono in generale indicatori omogenei che non presentano grandi differenziazioni territoriali e che collocano al primo posto la provincia di Novara il cui territorio, dimezzatosi a seguito della nascita della nuova provincia del VCO, si presenta omogeneo e senza elementi interni di perifericità. Problemi emergono invece nel Sud della regione per le province di Asti e Cuneo sia nell'accessibilità scolastica sia in quella relativa ai presidi ospedalieri.

Infine il peso demografico dei comuni nei quali gli spostamenti per motivi di studio a lungo raggio (più di 60 minuti) sono superiori al 5% degli spostamenti totali per studio evidenzia la differente situazione tra il Piemonte occidentale e orientale mettendo in rilievo una problematica ancora non risolta all'atto dell'ultimo censimento della popolazione (cui i dati si riferiscono). I grandi sforzi compiuti negli ultimi anni, a differenza delle altre variabili analizzate, sicuramente hanno modificato, almeno in parte, la situazione registrata.

La classifica generale, misurata attraverso una semplice procedura di *ranking*, evidenzia la differenza dell'accessibilità delle province piemontesi. Il VCO appare la provincia con minore accessibilità, confermandosi come un *territorio interstiziale* ai grandi assi di connessione europei, con forti problemi ancora da risolvere nell'accessibilità interna e nelle connessioni con i poli regionali maggiori; seguono le province di Asti e Cuneo, mentre Novara e Vercelli sono le province a maggiore accessibilità.

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.

Tab. 2 – Ranking dell'accessibilità provinciale in Piemonte

	<i>Ranking dell'accessibilità</i>
Novara	34
Vercelli	45
Torino	47
Biella	49
Alessandria	50
Cuneo	62
Asti	78
Verbano-Cusio-Ossola	87

Asti e Cuneo appaiono tra queste ultime, in quanto dipendenti da Torino e pertanto definenti uno scarso auto-contenimento dei flussi per lavoro, della pendolarità scolastica, nonché dei flussi relativi ai servizi, soprattutto quelli ospedalieri.

Questa analisi è peraltro confermata, e per molti versi aggravata, dalla stima, aggiornata al 1995-1996, delle dotazioni infrastrutturali delle province italiane svolta recentemente dall'Istituto G. Tagliacarne. In questo caso sono le aree piemontesi a maggior grado di urbanizzazione, Torino e Novara, che si collocano nel gruppo di province italiane meglio infrastrutturate (insieme alle grandi polarità di Milano, Genova, Venezia, Roma, Napoli e a un'altra decina di province, in gran parte settentrionali).

Torino emerge nei servizi alle imprese mentre Novara come nodo logistico di primo livello, per l'accessibilità all'aeroporto di Malpensa e il ruolo chiave nella rete ferroviaria e autostradale. Le province di Vercelli e Alessandria risultano anch'esse ben attrezzate sotto il profilo trasportistico posizionandosi in una zona di media classifica nella graduatoria generale di infrastrutturazione. Diverso il quadro delle altre province, soprattutto Asti ma anche Biella, Cuneo e il VCO che presentano livelli di infrastrutturazione sensibilmente inferiori alla media nazionale.

L'analisi della rete autostradale regionale mette in risalto le differenze territoriali regionali e la mancanza di nodi di interconnessione significativi nel Sud-ovest della regione. La crescita di centralità del nodo torinese è stata bilanciata ed equilibrata dalla crescita dei nodi periferici, prevalentemente localizzati lungo la fascia settentrionale della regione: Santhià, Ivrea, Vercelli; mentre le province di Asti e Cuneo presentano ancora scarse interconnessioni nodali. Questa tendenza al decentramento, iniziata tra gli anni Settanta e Ottanta, non ha impedito il progressivo spostamento verso Milano di ampie aree del Nord della regione, come già evidenziato dall'IRES nel passato (Occelli e Rabino, 1996).

Gli scenari regionali. – 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; il potenziamento dell'aeroporto intercontinentale di Malpensa, sul quale, 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, in primo luogo con Milano, e quindi quelle dei comuni soggetti a impatto ambientale. Dunque per poter realizzare sviluppi infrastrutturali bisogna che si orientino le opere verso la creazione di un sistema integrato nel contempo efficiente, rispettoso dell'ambiente e isologico agli obiettivi europei che si intende raggiungere.

La lista delle opere in progetto o in attuazione, ma anche la lettura incrociata di documenti del passato e di quelli recenti, delinea una grande immobilità, sia a livello regionale sia 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. 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 intervenire per rafforzare il sistema regionale.

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 accrescono la centralità di Torino sia in ambito sub-regionale sia nel sistema nazionale ed europeo. Le due opzioni non sono alternative ma complementari e sono ambedue necessarie per connettere il Piemonte con le reti globali ed europee (Buran, 1999).

A questo fine possiamo elencare alcuni punti all'ordine del giorno:

a) nella prospettiva di una più intensa integrazione dell'economia europea, il Piemonte può mutare il suo attuale ruolo in quello di snodo di rilevanza continentale, punto di passaggio e cerniera essenziale delle interazioni economiche europee. 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. A livello regionale due corridoi permettono la connessione con i 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'Ile de France e la Manica e il corridoio plurimodale Fréjus-Torino-Milano, a cui si aggiunge la variante ancora parzialmente inattuata Nizza-Cuneo-Asti-Alessandria-Piacenza, connesso con l'asse europeo est-ovest. Gli interventi previsti su questi due grandi corridoi comprendono la realizzazione di nuove linee ferroviarie veloci ad alta capacità (Fréjus-Torino-Milano e Genova-Alessandria), la costruzione della nuova autostrada Nizza-Cuneo-Asti (con traforo del Mercantour), il potenziamento delle altre infrastrutture ferroviarie e autostradali che compongono i due corridoi (autostrada Torino-Savona, ferrovie Torino-Alessandria, Alessandria-Novara-Domodossola, Cuneo-Ventimiglia), il completamento dei centri intermodali di primo livello (Torino e Novara) e dei poli logistici integrati (Cuneo e Alessandria) per interscambio delle merci (Cabodi è Ferlaino, 1999). E' da notare però che la programmazione infrastrutturale risulta essere connessa a elementi variabili di natura occasionale (le olimpiadi, i mondiali di calcio ecc.) o di natura politica, quest'ultima ancora orientata da temporalità di breve periodo e non in grado di perseguire una effettiva programmazione. L'occasione offerta dalle olimpiadi invernali «Torino 2006» può in tal senso costituire un'opportunità importante da non lasciarsi sfuggire;

b) sul versante orientale l'aeroporto di Malpensa 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 Piemonte orientale, se ben connesso con Malpensa, può valorizzare le sue risorse ambientali e paesaggistiche, la provincia del VCO, l'Alto e Basso Monferrato, implementando un turismo globale di qualità, intercontinentale e non soltanto di prossimità con i paesi dell'Europa centrale. Può inoltre sviluppare attività ad alto contenuto tecnologico o di servizio, rinnovando l'attuale struttura produttiva e «dragando» attori e imprese oggi orientate a sfruttare le esternalità della vicina area metropolitana milanese che possono, come in parte sta già avvenendo, tradursi in diseconomie da agglomerazione e creare le condizioni di diffusione nelle aree a maggiore accessibilità del Piemonte, Novara e Vercelli in primo luogo. Sempre su questo versante il posizionamento sull'asse ferroviario del Lötschberg-Sempione, che collega Genova con l'Europa centrale e i porti del Nord, può rappresentare un'opportunità favorevole per lo sviluppo della logistica integrata al sistema portuale ligure e 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. E' un processo già concretamente avviato dalle vicende economiche e produttive degli ultimi vent'anni 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 ma che non si configura ancora in una struttura di traffico poderosa e autonoma. Ampi margini di sviluppo sono possibili solo entro un quadro intermodale realmente concorrenziale ai valichi alpini italo-francesi;

c) contrastare il processo di orientamento gravitazionale del «Piemonte industriale» del Nord verso l'area centrale lombarda non appare né 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, le aree sistema, 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. L'analisi dell'accessibilità attesta, come abbiamo visto, la periferizzazione ancora presente del VCO ma anche la scarsa accessibilità ai servizi delle aree dell'Astigiano e del Cuneese. Di qui l'importanza di una gestione attenta delle valenze diffusive della rete di trasporto, della 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 sud-orientale la domanda continentale di flussi turistici, commerciali, produttivi;

d) sull'asse est-ovest, che connette il Piemonte con il territorio padano, il ruolo dominante di Milano può ammettere solo parziali alternative e può invece costituire un punto di forza per una città come Torino, con una struttura per molti versi complementare. In questo senso una grande opportunità è costituita dalla forte connessione con Milano che si verrebbe a costruire attraverso l'alta capacità.

Secondo le previsioni i passeggeri/giorno tra Torino e Milano, sia in origine sia in destinazione, raddoppierebbero nello scenario con l'alta capacità. Questo dato è a nostro avviso sottostimato in quanto non coglie l'*effetto ponte* che si verifica quando si riduce il tempo di trasporto sotto l'ora di viaggio (Ferlaino, 1997). L'internazionalizzazione di Torino passa, e non potrebbe essere altrimenti, anche per Milano. L'alta capacità in questo caso appare una condizione forse non sufficiente ma sicuramente necessaria per rompere il vincolo di soglia dovuto al tempo di viaggio e per valorizzare le risorse torinesi (Ferlaino, 1994 b).

Il Verbano-Cusio-Ossola e il suo contesto territoriale. – 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 ab./km² contro i 167 della media regionale.

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 m 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 m di Verbania ai 1.327 m del centro di Macugnaga. La zona dell'Ossola, la più vasta e abitata, raccoglie il 41,6% della popolazione della provincia, ed è la più fortemente condizionata dalle caratteristiche geomorfologiche del territorio. Nel Verbano e nel Cusio si concentrano invece i centri di maggiore dimensione, soggetti a processi polarizzativi maggiori intorno a Omegna e Verbania. Intorno a questi due centri sono in atto processi di deurbanizzazione centrale e suburbanizzazione periferica che hanno strutturato negli ultimi decenni un *continuum* urbano intorno ai laghi d'Orta e Maggiore (IRES e CEMAGREF, 1996). Nel capoluogo, Verbania, risiede circa il 19% della popolazione della provincia. Gli altri comuni più popolosi della provincia, oltre Domodossola e Omegna, sono Gravellona Toce, Villadossola, Cannobio, Stresa, Crevaladossola e Baveno.

Altra caratteristica non trascurabile è la tripolarità delle città capoluogo che strutturano tre aree disomogenee e con relazioni economiche sia interne sia esterne diverse: il Verbano 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'Ossola 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.

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

L'altro aspetto interessante da considerare trattando del VCO è relativo al posizionamento geopolitico e ai forti legami transfrontalieri che lo connettono con il Ticino e, in misura minore, con il 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 frontalierato ha rappresentato, e rappresenta ancora, un elemento fondamentale nell'economia e nella struttura del territorio. Si tenga conto che le relazioni di frontalierato verso il Canton Ticino sono di 3.546 attivi del VCO (alla fine degli anni Ottanta erano oltre 7.000), di 11.797 unità provenienti dalla provincia di Como e ben 13.419 unità della provincia di Lecco. 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 e riconversione delle loro tradizionali attività.

Gli aspetti che analizzeremo con maggiore accuratezza sono quelli che riteniamo possano essere dei punti di forza per il rilancio di questa regione.

Il VCO e 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).

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 sulle strutture alberghiere del Verbano e su quelle extra-alberghiere del Cusio, mentre il secondo è costituito 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 extra-alberghiero incentrato in gran parte sulle seconde case.

Per quanto riguarda le presenze straniere si è registrato fra il 1997 e il 1998 un incremento di più del 3% nel VCO sia degli arrivi sia delle presenze, che dà il segno di una crescita strutturale del settore in linea con quanto avviene a livello regionale. Anche il movimento turistico extra-alberghiero segue il più generale *trend* regionale segnato da una presenza crescente degli stranieri e da un calo invece degli italiani. L'alta presenza straniera nel VCO 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 precedente. 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 regione (1).

I distretti industriali del Verbano Cusio Ossola. – In Piemonte sono stati individuati 25 distretti industriali di PMI (Ferlandino, Gualco e Lanzetti, 1996) che interessano, al 1991, il 26,1% della popolazione regionale.

Secondo quanto stabilito dalla delibera del Consiglio Regionale 250-9458 del 18 giugno 1996 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 a toccare il Lago Maggiore. Il bacino risultante dall'aggregazione dei sistemi locali

(1) L'impatto economico registra una forte spesa per turismo verso l'estero o verso il resto del paese che porta a un deficit 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.

di Omegna, Varallo Sesia e Stresa raggruppa 41 comuni dell'area. Si tratta di un territorio molto diversificato: 20% di pianura, 50% di collina e 30% di 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 16 relativo al sistema locale di San Maurizio d'Opaglio e 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; da qui la Y si divide in due rami (sempre verso sud): da un lato si dirige a Pognone e quindi a Valduggia, dall'altro si espande verso Gozzano e Bolzano Novarese. Sono aree che presentano caratteri specifici: presenza numerosa di piccole imprese; forte spirito di appartenenza al territorio e alla specializzazione produttiva; numerosi rapporti di subfornitura; processo di imitazione e diffusa capacità imprenditoriale; forte presenza di attività esterne alla filiera produttiva del casalingo, quali il turismo e il terziario. E' da notare inoltre che la produzione di macchinari è in gran parte 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 attraversa 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.

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 sia turistico, quali la Valle Anzasca, la Valle Antrona, la Val Vigezzo e quindi la Valle Antigorio e la Val Formazza, nonché la Val Divedro, sulla quale prosegue il sistema viario per il Sempione.

Negli ultimi decenni si è assistito, soprattutto a ridosso dei laghi, ad uno sviluppo periurbano consistente che ha modificato, come si è già detto, la configurazione della mobilità e dei sistemi locali e la stessa organizzazione del territorio. Tale processo è dovuto a due dinamiche concorrenti: per un verso alla crescita della periurbanizzazione lacuale; per altro verso alla crescita del ruolo distrettuale e alla crisi/riconversione del nodo logistico di Domodossola.

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

Le misure adottate richiederanno una riorganizzazione del traffico merci e

possono costituire un mezzo per il rilancio logistico di Domo 2 (2). Rilancio auspicabile che non interessa solo il VCO ma può coinvolgere, se opportunamente guidato, l'intero Piemonte orientale. Una seconda azione concerne le relazioni a est del VCO. 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. 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.

Una necessaria azione concerne la viabilità stradale locale. 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» (Provincia del VCO, 1999) costituiscono le emergenze interne da risolvere per rispondere alla scarsa accessibilità presente nel VCO. Insieme a queste importanti necessità resta inoltre in gran parte ancora irrisolto il problema della connessione del bacino provinciale con le grandi arterie di comunicazione internazionali. La realizzazione della A26 ha stabilito il collegamento con la rete nazionale ma manca la connessione con la rete internazionale che può ottimizzare la presenza dei flussi turistici stranieri che costituiscono, come si è visto, un asse portante del modello attuale e futuro di sviluppo del VCO. Oggi sulla tratta Arona-Lago Maggiore transitano quotidianamente circa 14.000 veicoli contro i 19.000 che passano lungo l'allacciamento tra la A26 e la A8 in direzione Milano o i 22.000 veicoli che attraversano ogni giorno la dogana autostradale di Chiasso-Brogeda. 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 con gli 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.

In breve 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 autostra-

(2) Domo 2 è il nuovo scalo internazionale realizzato con il contributo della UE e costato più di 500 miliardi di lire: è uno dei maggiori investimenti pubblici del VCO. Le previsioni occupazionali di movimentazione del traffico merci non si sono avverate e il centro logistico appare fortemente sottoutilizzato anche in ragione della concorrenza subita dal Centro Interportuale Merci di Novara.

Tab. 3 – *Traffico ferroviario sulle linee di transito (due sensi riuniti) che interessano il Piemonte, anno 1998 (valori in milioni)*

Direttrici	viaggiatori/km	t/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

dale tra Varese e Mendrisio, la realizzazione dell'autostrada A9 della Valle del Rodano tra Sierre e Briga (mentre sono già realizzate le tratte tra Martigny-Sion-Sierre e quella tra Briga 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 sia 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.

Gli scenari di sviluppo locale del VCO. – L'immagine territoriale del Verbano, che emerge dalle risposte raccolte in una breve inchiesta rivolta ai principali attori locali, rispecchia la descrizione che abbiamo dato di un'area interstiziale, che appartiene a un sistema più vasto, gravitante maggiormente verso il Piemonte orientale, la Lombardia e la regione dei laghi, piuttosto che verso il Piemonte occidentale e il polo torinese. L'indicazione prevalente rispetto all'attuale condizione economica della provincia è di un'area in declino in alcuni settori industriali, debole nella dotazione infrastrutturale, ma con grandi potenzialità nel terziario e nel turismo.

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

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 (A26); il miglioramento della viabilità del Cusio e dell'alto Verbano; la variante SS 34 per il collegamento con il Canton Ticino; la variante SS 337 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. A proposito di 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 le grandi potenzialità insite nel territorio del VCO e nelle componenti della sua economia, e in particolare favorire l'evoluzione dell'attuale modello turistico verso un nuovo schema strutturale non più strettamente condizionato dalla stagionalità degli eventi.

Le proposte del Piano territoriale provinciale sostengono che l'obiettivo del turismo, così come prefigurato, è raggiungibile se potrà essere sfruttata in modo equilibrato l'unica grande risorsa naturale che si identifica nella qualità dell'ambiente e del paesaggio, da conservare in modo attivo quale elemento fondamentale di formazione della ricchezza e della qualità della vita dei suoi abitanti. L'in-

dirizzo contenuto nel Piano territoriale del VCO è di formulare una proposta turistico-culturale che si estenda dalle rive del lago alle valli montane, secondo un nuovo modello legato alla valorizzazione delle risorse ambientali, storiche ed etnografiche locali, attraverso una struttura identificabile nell'*ecomuseo*.

Pur condividendo queste indicazioni intorno allo sviluppo e alla centralità del turismo, che emergono sia dalle interviste sia 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 con la 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 e le indicazioni estratte dai documenti di 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 che gli attori locali saranno capaci di utilizzare. Il ruolo locale inteso come capacità sinergica e cooperativa dei progetti in atto, capacità di relazione, appare decisivo per lo sviluppo soprattutto in un'area già di confine e oggi baricentrica nello spazio alpino. Il ruolo del decisore pubblico emerge quale *catalizzatore* delle risorse e delle reti, quale soggetto attivante i processi autopoietici di crescita locale. Le condizioni per tale dinamica esistono nel VCO: attendiamo i risultati.

RIFERIMENTI BIBLIOGRAFICI

[«BSGI» = «Bollettino della Società Geografica Italiana», Roma; «MSGI» = «Memorie della Società Geografica Italiana», Roma; «RGI» = «Rivista Geografica Italiana», Firenze; SGI = Società Geografica Italiana]

ALÒ C. e G. ROSA (a cura di), *Il grande gap. Infrastrutture: l'Italia ai margini dell'Europa*, Roma, Editore SIPI, 1990.

BURAN P. (a cura di), *Piemonte oltre il 2000*, Torino, IRES Piemonte, 1999 (collana «Quaderni di Ricerca IRES», 90).

CABODI C. e F. FERLAINO (a cura di), *Le reti di trasporto in Piemonte*, Torino, IRES Piemonte, 1999 (collana «Quaderni di Ricerca IRES», 88).

- DI PALMA e ECOTER (a cura di), *Le infrastrutture a rete. Dotazioni e linee di intervento*, Roma, Editore SIPI, 1994.
- FERLAINO F. e A. DE MAGISTRIS (a cura di), *Assetto e scenari della mobilità del Piemonte nel contesto macro-regionale occidentale*, Torino, IRES Piemonte, 1994 (collana «Quaderni di Ricerca IRES», 70).
- FERLAINO F., *La macro-région transfrontalière des Alpes Occidentales dans le nouveau contexte européen*, in *Le développement régional dans le contexte de l'intégration européenne*, III, *Territoires d'Europe*, CEDRE, FEDER e Junta de Castilla y León, 1994.
- FERLAINO F., I. GUALCO e R. LANZETTI (a cura di), *Determinazione dei distretti industriali di PMI in Piemonte. Aggiornamento al 1991 (art.36, l. 317/91). Applicazione degli indirizzi e dei parametri definiti dal Decreto 21 aprile 1993*, IRES Piemonte, Torino, 1996 (collana «Quaderni di Ricerca IRES», 66).
- FERLAINO F., *I nuovi trasporti interregionali: l'alta velocità*, in IRES, *Relazione sulla situazione sociale e territoriale del Piemonte*, 1996, Torino, Rosenberg & Sellier, 1997, pp. 287-314.
- FORTIS M. (a cura di), *Aree distrettuali prealpine: meccanica, tessile, gomma e plastica*, Milano, Angeli, 1999.
- IRES e CEMAGREF, *Atlante delle Alpi occidentali Italia-Francia*, Torino e Grenoble, Programma Interreg, 1996.
- ISTITUTO G. TAGLIACARNE, *La dotazione delle infrastrutture per lo sviluppo delle imprese nelle 103 province*, Roma, Unioncamere, 1998, bozza.
- MERLO S. e altri (a cura di), *Quadro socio-economico del Verbano-Cusio-Ossola*, Torino, IRES Piemonte, 1990 (collana «Quaderni di Ricerca IRES», 58).
- OCCELLI S. e G. RABINO (a cura di), *Interdipendenze spaziali in Piemonte: reticolarità e gerarchie nella mobilità sistematica*, Torino, IRES Piemonte, 1996 (collana «Quaderni di Ricerca IRES», 82).
- PROVINCIA DEL VERBANO-CUSIO-OSSOLA, *Piano Territoriale Provinciale*, Verbania, 1999.
- UNIONE DELLE PROVINCE ITALIANE, *Atlante delle Province Italiane*, Reggio Emilia, CAIRE-LOGISTICA, 1999.

DEVELOPMENT OF NETWORKS AND SCENARIOS OF THE CENTRAL ALPS LAKE DISTRICTS: THE CASE OF THE VERBANO-CUSIO-OSSOLA – The PLAC, which means Province of the Lakes of Central Alps, are border areas that spread out from Vercelli up to Brescia-Mantova, going across Novara and the region of Verbano-Cusio-Ossola, Como and Lecco as well as the Italian speaking Swiss territory. The whole region has a similar social-economic characteristics; tourism, numerous small and medium companies and productive lines of business, scarce population density in a dynamic environment of strong suburbanization, arrangement and reconversion of the traditional frontier productive and logistics activity. These provinces represent an extremely vital area of the Italian economy. Today the new arrangements of the lines of business and the changes in these border territories within the European and Swiss regulations involve big structural changes and new processes which are particularly evident in the VCO region. Ten years after the study *Quadro socioeconomico del Verbano-Cusio-Ossola* (Social-economical picture of VCO), IRES once more is considering this region from a new and different point of view.