

COMMITTENTE:



ALTA SORVEGLIANZA:



GENERAL CONTRACTOR:



**INFRASTRUTTURE FERROVIARIE STRATEGICHE DEFINITE DALLA
LEGGE OBIETTIVO N. 443/01**

**TRATTA A.V. /A.C. TERZO VALICO DEI GIOVI
LOTTO 1**

**MONITORAGGIO AMBIENTALE
ATTIVITA' DI ANTE OPERAM
AMBIENTE SOCIALE**

Relazione finale Ante Operam

GENERAL CONTRACTOR	DIRETTORE DEI LAVORI	
Consorzio Cociv Project Manager		

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC.	OPERA/DISCIPLINA	PROGR.	REV.
I G 5 1	0 1	E	C V	R O	I M 0 0 A 8	0 0 1	A

Progettazione :								
Rev	Descrizione	Redatto	Data	Verificato	Data	Progettista Integratore	Data	IL PROGETTISTA
A00	Emissione	SINA	17/12/12	M.Salomone	20/12/12	E. Pagani		

n. Elab.:	File: IG51-01-E-CVROIM00A8001A.DOC
-----------	------------------------------------

GENERAL CONTRACTOR



ALTA SORVEGLIANZA



IG51-01-E-CVROIM00A8001A00

Foglio
2 di 98

<p>GENERAL CONTRACTOR</p>  <p>CODIV Consorzio Collegamenti Integrati Veloci</p>	<p>ALTA SORVEGLIANZA</p>  <p>ITALFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE</p>	
	<p>IG51-01-E-CVROIM00A8001A00</p>	<p>Foglio 3 di 98</p>

1. PREMESSA	4
2. INQUADRAMENTO: LE PIATTAFORME PRODUTTIVE COME SPAZIO COMPETITIVO NEL NUOVO CAPITALISMO.....	8
2.1. Le città	8
2.2. Il Nord come città-regione globale	10
2.3. Le piattaforme produttive	13
2.4. Beni competitivi e capitalismo delle reti nelle piattaforme produttive	17
3. IL NORD-OVEST - DAL TRIANGOLO INDUSTRIALE ALLE PIATTAFORME PRODUTTIVE.....	22
3.1. Il Nord-Ovest delle grandi città.....	24
3.2. Il Nord-Ovest delle piattaforme produttive territoriali	33
3.3. Problematiche e limiti competitivi del Nord-Ovest	40
4. L'AREA VASTA – L'ASSE LOGISTICO OCCIDENTALE	53
4.1. Il polo di Genova.....	56
4.2. L'area di Alessandria	64
4.3. Tra il porto e la pianura padana: uno sguardo d'insieme.....	67
5. I COMUNI INTERESSATI DALLE OPERE	82
5.1. Aspetti Demografici – Comuni e SLL	82
5.2. Struttura produttiva	89

GENERAL CONTRACTOR  Censorzio Collegamenti Integrati Veloci	ALTA SORVEGLIANZA  GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	
	IG51-01-E-CVROIM00A8001A00	Foglio 4 di 98

1. PREMESSA

Le grandi reti infrastrutturali costituiscono le nervature del capitalismo globalizzato, dorsali di flusso che, in tutte le epoche in cui si sono prodotti salti nell'internazionalizzazione delle economie, con la loro efficienza hanno generato esternalità importanti per rendere attrattivi i sistemi locali. L'accessibilità è da sempre condizione di primaria importanza nel determinare processi di sviluppo e scelte localizzative, nell'orientare i flussi economici e nell'attrarre gli insediamenti umani. Ciò è tanto più vero nei giorni nostri in cui la rivoluzione postfordista ha portato ad una esplosione spaziale dei processi produttivi, delle gerarchie geoeconomiche e ad una crescita esponenziale dei flussi commerciali. In un mondo in cui lo spazio economico, sociale e della regolazione istituzionale è sempre più strutturato come spazio globale, l'efficienza e l'adeguatezza di sistemi infrastrutturali (fisici e immateriali) è un presupposto necessario per lo sviluppo di economie sempre più trainate dalle esportazioni. L'eliminazione di "colli di bottiglia" e ostacoli al fluire dei fattori di produzione (capitali e uomini) e delle merci e quindi l'adeguatezza di reti e nodi infrastrutturali e logistici rappresenta un requisito materiale indispensabile per la produzione, circolazione e accumulazione del capitale economico. Una centralità trainata da tre processi di trasformazione delle economie mondiali:

- a) Il processo di *globalizzazione* con la crescente delocalizzazione e separazione spaziale di mercati e poli produttivi e l'apertura delle filiere produttive locali sia a monte (fornitori) che a valle (commercializzazione);
- b) il processo di *smaterializzazione* dell'economia in seguito allo spostamento del baricentro del valore dalle fasi della trasformazione materiale a monte alle fasi (a agli attori) che presidiano la relazione con il consumo e i mercati di destinazione a valle del processo produttivo;
- c) l'*innovazione tecnologica*, il cui ruolo crescente nel campo dell'ICT e dei trasporti nel corso dell'ultimo quindicennio ha prodotto una riduzione progressiva dei costi dei flussi di merci e informazioni favorendo la crescita di una economia globale "transport intensive"; tanto da fare della logistica non soltanto un prodotto ma un driver dei processi di globalizzazione.

GENERAL CONTRACTOR 	ALTA SORVEGLIANZA 	
	IG51-01-E-CVROIM00A8001A00	Foglio 5 di 98

Sarebbe tuttavia riduttivo confinare il tema a variabile di una mera funzione di costo nella contabilità d'impresa o nel calcolo del PIL, sebbene i costi connessi alla logistica rappresentino in media una quota pari al 10-15 % del costo finale del prodotto. Reti infrastrutturali e catene logistiche costituiscono invece il campo organizzato a partire dal quale stanno emergendo nuove funzioni e attori capaci in prospettiva di mutare funzioni tendenzialmente pubbliche come equilibri regolativi, il rapporto tra stato e mercato, e la composizione organica delle élite economiche nei diversi contesti nazionali e locali. E' nel fascio di questioni attinenti al processo di regolazione, investimento, rapporto con i territori e con gli altri segmenti del mondo economico, tra mercato e stato come tra territorio e spazio dei flussi globali che si gioca la scommessa riguardante la crescita e modernizzazione di un capitalismo delle reti. In Italia proprio l'emergere a tratti faticoso e contrastato di un capitalismo dell'energia, delle autostrade, delle utilities, della conoscenza, dei porti, ecc. costituisce un passaggio cruciale nella modernizzazione incompiuta del paese. Terminata la stagione in cui l'impresa italiana compete grazie ad una combinazione mobile tra "protezionismo", flessibilità e politiche di svalutazione competitiva, l'emergere di una popolazione di attori che presiede alla gestione di beni centrali nella connessione delle economie alla dimensione dei mercati globali è divenuta una *issue* sempre più rilevante nel dibattito pubblico.

Se le grandi reti infrastrutturali di mobilità svolgono funzioni competitive fondamentali per il sistema produttivo, nel medesimo tempo costituiscono manufatti materiali che si trovano sempre più a svolgere nei confronti dei territori sui quali insistono funzioni immateriali e identitarie¹. Pedemontana Lombarda, Pedemontana Veneta, Brebemi, Statale 38, TEM, in questo caso Terzo Valico sono nomi di strade, autostrade, ferrovie che disegnano una sorta di mappa simbolica di nuove passioni politiche e sociali e diventano catalizzatori di una domanda crescente di significato da parte delle popolazioni. Le grandi reti sviluppano così degli impatti complessi soprattutto in riferimento ad una caratteristica dei territori attraversati e delle comunità coinvolte, la loro densità civica e di tessuto e risorse partecipative. Quanto più le reti tendono a svilupparsi su aree caratterizzate da centralità socio-economica e densità residenziale (oltre che produttiva), tanto più si rende necessaria l'acquisizione da parte dei soggetti

¹ A.Bonomi, *Pedemontana lombarda. Quando una strada fa società*, in Pedemontana Lombarda A.A.V.V., *Pedemontana Lombarda: strada, comunità, città infinita*, 2009.

<p>GENERAL CONTRACTOR</p>  <p>Consorzio Collegamenti Integrati Veloci</p>	<p>ALTA SORVEGLIANZA</p>  <p>GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE</p>	
	<p>IG51-01-E-CVROIM00A8001A00</p>	<p>Foglio 6 di 98</p>

gestori delle reti di una capacità comunicativa elevata e da parte delle autorità istituzionali preposta alla definizione delle regole del gioco l'introduzione di procedure legittimanti della decisione. Questa complessità funzionale delle moderne reti infrastrutturali è ormai un tratto pienamente recepito anche da parte della normativa. Le linee guida ministeriali per il Monitoraggio Ambientale delle grandi opere e la costruzione delle Valutazioni di Impatto Ambientale (VIA) definiscono le stesse opere come sistemi socio-tecnici, intrecci di tecnologia e cultura e l'area d'impatto come sistema socio-spaziale non puramente fisico. A partire da questo assunto le attività di monitoraggio socio-economico e ambientale sono divenute sempre più parte integrante della progettualità delle reti con tre finalità di fondo:

- una finalità di previsione per cogliere i cambiamenti futuri che l'impatto dell'infrastruttura può esercitare sul territorio;
- una finalità di ascolto mirante a rilevare gli umori delle cittadinanze coinvolte;
- una finalità di prevenzione per cogliere anticipatamente segnali di criticità insorgenti e porre in essere azioni per la loro soluzione.

Per concretizzare queste tre finalità l'autorità centrale ha proposto l'inserimento nei Piani esecutivi di uno specifico Piano di Monitoraggio Ambientale organizzato su due assi di lavoro:

- da un lato, la raccolta di indicatori "oggettivi" che consentano di approssimare il cambiamento delle caratteristiche ambientali attribuibili all'impatto della realizzazione dell'opera;
- dall'altro lato, lo studio dei "segnali" provenienti dalle comunità coinvolte mediante l'analisi del dibattito in sede locale sia sul fronte mediatico che su quello delle attività e delle istanze prodotte da istituzioni, élite economiche, organizzazioni sociali, ecc.

Il presente documento intende definire le metodologie di analisi e di interpretazione dei dati raccolti per il monitoraggio ambientale della componente Ambiente Sociale. Più in particolare oggetto del documento è l'analisi della componente "indicatori oggettivi" riferiti al territorio dei 16 comuni ricompresi nel I lotto.

In particolare, per l'analisi dei dati oggettivi, si è ritenuto utile introdurre in prefazione i temi del processo concettuale che ha portato alla definizione della proposta stessa. Naturalmente per costruire una azione di "moderazione ambientale" efficace nel prevenire sindromi di tipo oppositivo, la selezione degli indicatori oggettivi deve essere

GENERAL CONTRACTOR 	ALTA SORVEGLIANZA 	
	IG51-01-E-CVROIM00A8001A00	Foglio 7 di 98

territorializzata. Come abbiamo accennato le reazioni delle popolazioni locali all'insediarsi di grandi infrastrutture nel proprio territorio dipendono dalle caratteristiche di antropizzazione e urbanizzazione dello stesso. Le opposizioni locali spesso si sono mosse sulla base di logiche localistiche denominate come NIMBY ("Not In My Back Yard", "non nel mio giardino") associate a comportamenti conservatori e a motivazioni egoistiche di resistenza al mutamento sociale. Una logica d'azione definibile anche come "sindacalismo territoriale" utilizzata da parte di comunità locali che decidono di rendersi indisponibili a sostenere i costi e le esternalità legate alla creazione di infrastrutture di interesse nazionale. Altre volte l'opposizione si è generalizzata mettendo in discussione l'impatto delle infrastrutture sul complessivo modello di sviluppo di un territorio inteso come area vasta non meramente animato dunque da logiche localistiche. E' per questo che la struttura territoriale dell'analisi predisposta per questo documento è stata pensata per cerchi concentrici. Tutti gli indicatori statistici individuati come rilevanti sono stati modulati secondo i tre seguenti livelli di aggregazione.

Un *primo cerchio* a ricomprendere la struttura e le dinamiche socio-produttive dell'area vasta del Nord Ovest esaminandone le connessioni con il più vasto sistema urbano-territoriale del Nord.

Con un *secondo passaggio* si è focalizzata l'attenzione su una dimensione locale ma non localistica adottando come ambito di osservazione e monitoraggio il livello delle province e l'insieme delle piattaforme produttive territoriali in cui può essere scomposta e analizzata l'area vasta che costituisce il bacino economico e funzionale dell'infrastruttura.

Infine l'indagine si è concentrata su un *terzo cerchio* costituito dal territorio dei sedici comuni compresi nel piano di monitoraggio e il cui territorio è direttamente coinvolto dalla realizzazione del I lotto costruttivo.

Dunque monitorare i livelli di antropizzazione, urbanizzazione, le condizioni economiche e produttive, le condizioni della mobilità piuttosto che i cambiamenti nella composizione sociale dei territori attraversati da grandi reti come il Terzo Valico è alla base della possibilità di regolare il rapporto tra infrastruttura e territorio. Territorializzare il monitoraggio significa anche poter individuare le radici di bisogni e domande rivolte ai soggetti che governano le infrastrutture e che non necessariamente debbono essere di tipo oppositivo.

GENERAL CONTRACTOR 	ALTA SORVEGLIANZA 	
	IG51-01-E-CVROIM00A8001A00	Foglio 8 di 98

2. INQUADRAMENTO: LE PIATTAFORME PRODUTTIVE COME SPAZIO COMPETITIVO NEL NUOVO CAPITALISMO

Assumendo metodologicamente l'ipotesi per cui "ogni versione storica del capitalismo è associata a distinti tipi di città"², ma anche a diverse forme e modalità di organizzazione dell'economia nello spazio (e quindi a "diversi tipi di territori"), occorre inquadrare le specifiche traiettorie di cambiamento del Nord-Ovest entro le coordinate stabilite dai mutamenti del rapporto i) tra città e ii) tra centri urbani e territori non metropolitani.

Le due vie dello sviluppo industriale³ con cui è stata stilizzata la diversità dei pattern di crescita delle regioni nel nostro paese, si sono storicamente territorializzate in spazi emblematici: nella *company town* o comunque nella grande città metropolitana avevano sede gli stabilimenti della *produzione di massa*, nei sistemi locali a urbanizzazione diffusa la via allo sviluppo basata sulla *specializzazione flessibile*, che trovò nel modello del distretto industriale il suo profilo idealtipico. Con qualche semplificazione, questi spazi, nella rappresentazione più diffusa, coincidono con il Nord-Ovest (l'ex triangolo industriale) e il Nord-Est-Centro (la Terza Italia. L'osservazione dei cambiamenti della geografia sociale ed economica nel nuovo capitalismo⁴, propone oggi inedite immagini delle città e dei territori, reclamando di conseguenza l'individuazione di rappresentazioni "spaziali" diversi dalla metropoli fordista e dal distretto industriale.

2.1. Le città

Venute meno le visioni che preconizzavano, alla coda del ciclo fordista, un sostanziale declino della forma urbana sotto la duplice pressione della *deindustrializzazione* e della *deteritorializzazione* trainata (si presumeva) dalle nuove tecnologie dell'informazione e della comunicazione, si sono affermate negli ultimi venti anni nuove immagini della città. Da una parte, le impressionanti migrazioni interne nei paesi in via di sviluppo

² Scott, Allen J., *Città e regioni nel nuovo capitalismo*, Il Mulino, Bologna, 2011.

³ Piore J. Michael - Sabel Charles F., *Le due vie dello sviluppo industriale. Produzione di massa e produzione flessibile*, Iseidi, Torino 1987

⁴ Utilizziamo questa definizione generica per ricomprendere l'insieme delle trasformazioni del mondo produttivo e dei processi regolativi seguite al capitalismo industriale del Novecento, variamente restituite in letteratura con le nozioni di post-fordismo, capitalismo globale, post-industriale, etc.

GENERAL CONTRACTOR  Consorzio Collegamenti Integrati Veloci	ALTA SORVEGLIANZA  GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	
	IG51-01-E-CVROIM00A8001A00	Foglio 9 di 98

hanno favorito una focalizzazione dell'analisi sui nuovi fenomeni di dualismo, con la crescita abnorme degli *slums* e delle situazioni di degrado sociale e ambientale⁵ nelle megalopoli dei paesi in via di sviluppo, che riguardano tuttavia in qualche misura le stesse metropoli dei paesi occidentali. Dall'altra, nei paesi occidentali e nelle metropoli più sviluppate delle economie emergenti si sono affermate immagini che definiscono le città come luoghi emblematici del nuovo capitalismo, in virtù della concentrazione di funzioni connettive e di comando sui flussi globali, con particolare attenzione ai nodi della finanza e dell'alta consulenza⁶, e di una concentrazione delle funzioni e delle attività cognitive, culturali e creative ritenute al centro del nuovo regime di accumulazione⁷.

Queste rappresentazioni richiedono di essere "provincializzate" nelle specificità nazionali e – all'interno dei paesi – nelle traiettorie peculiari di ogni ambito sub-nazionale. Non sono mancate analisi⁸ volte a rimarcare la specificità della città europea rispetto al modello urbano americano proposto dagli autori prima citati – senza negare le tendenze disgregatrici, i fenomeni di slabbramento sociale e del costruito, la città europea avrebbe mantenuto una maggiore coesione e struttura interna. Le tendenze alla *gentrification* e alla contestuale "relegazione" dei subalterni in contesti problematici e carenti dal punto di vista dei servizi, peraltro, costituiscono il punto di partenza per l'analisi sviluppata anche dalla sociologia urbana europea. E' questo, per citare un esempio noto, l'approccio sottostante al modello della "città a tre velocità" proposta dallo studioso francese Donzelot⁹.

Ciò che sembra costituire un importante e decisivo elemento peculiare dei grandi centri urbani del nostro paese, particolarmente nella sua parte settentrionale, è da una parte il legame simbiotico che essi sembrano avere stabilito con i territori extra-urbani di cui sono fornitori di risorse competitive di primaria rilevanza, dall'altra la crescita dei legami di rete – per quanto ciò sia avvenuto e stia avvenendo perlopiù al di fuori di ogni istanza pianificatoria e intenzionalmente perseguita - tra esse. Rete,

⁵ Cfr. Davis, M., *Il pianeta degli slum*, Feltrinelli, Milano, 2006.

⁶ Sassen, S. *Le città nell'economia globale*, Il Mulino Bologna 2000.

⁷ Tra gli altri, Lloyd, R. - Clark T. N. (2001), *The City as an Entertainment Machine* in *Research in Urban Sociology: Critical Perspectives on Urban Redevelopment* 6; Florida, R. *L'ascesa della nuova classe creativa. Stile di vita, valori e professioni*, Mondadori, Milano 2003; Scott, Allen J., *Città e regioni nel nuovo capitalismo*, cit.

⁸ Le Galès, P. *Le città europee. Società urbane, globalizzazione, governo locale*, Il Mulino, Bologna 2006

⁹ Donzelot, J. *La ville a trois vitesses: relégation, périurbanisation, gentification*, "Esprit", n.204, mai, 2004.

GENERAL CONTRACTOR  Consorzio Collegamenti Integrati Veloci	ALTA SORVEGLIANZA  GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	
	IG51-01-E-CVROIM00A8001A00	Foglio 10 di 98

naturalmente, non esclude gerarchia e concorrenza; è anzi nel quadro di crescenti meccanismi gerarchici e competitivi che si stanno ridefinendo le relazioni tra i poli urbani.

Anche l'osservazione dello scenario urbano europeo, d'altra parte, evidenzia che le città non sono più entità reciprocamente isolate e dai confini più o meno netti. Le aree di gravitazione, i flussi di pendolarismo, il raggio d'azione degli operatori economici e perfino le strutture fisiche delle città si sono allargate fino a comprendere vaste conurbazioni nella forma di reti urbane o di *città-regione*. Alcune di queste comprendono città di pari rango che hanno storicamente percorso traiettorie evolutive distinte, altre hanno consolidato ambiti regionali già fortemente interdipendenti, altre infine sono il risultato della trama dispersa di un unico tessuto urbano omogeneo. Alcune reti urbane sono nate spontaneamente, altre sono il frutto di accordi e strategie: c'è stato un impulso politico, e lo si è tradotto in atti di programmazione.¹⁰ E' indubbiamente una grande varietà, di cui però occorre valorizzare tutti i casi in cui non è tanto la polarizzazione a contare, quanto piuttosto gli effetti diffusivi legati alla generazione di nuova domanda da parte delle realtà minori o periferiche.

2.2. Il Nord come città-regione globale

Contrariamente a quanto preconizzato da diversi studiosi, con l'affermarsi di un'economia globale e l'irrompere delle nuove tecnologie d'informazione e comunicazione, l'importanza e per certi aspetti anche l'autonomia relativa di sistemi economici locali, di varia grandezza e composizione, anziché venire meno, sembra

¹⁰ L'area di Randstad è l'esempio per antonomasia di questa logica multipolare. Con una popolazione di circa 7 milioni di abitanti, l'area è delimitata da quattro città di medie e grandi dimensioni: Amsterdam, centro della finanza e del turismo, Utrecht, cuore dei servizi, l'Aia, capitale politica e amministrativa e Rotterdam, porto commerciale. Il Randstad è ben collegato con il resto dell'Europa. E' coordinato politicamente dal Bureau Regio Randstad e dal Delta Metropolis Association, un ente informale che si preoccupa del suo sviluppo. In Belgio l'esempio della multipolarità è rappresentato dal Diamante fiammingo, formato da 4 città: Bruxelles, Lovanio, Anversa e Gand. I porti di Anversa e Gand e l'aeroporto di Bruxelles rendono l'area importante e strategica sul piano commerciale. La creazione del Diamante ha portato alla decongestione dei centri maggiori e allo sviluppo di quelli minori, col risultato di un territorio più competitivo, anche se manca ancora un salto di qualità vero e proprio. L'esperienza francese del treno ad alta velocità, il TGV, risale al 1981; il TGV ha favorito la mobilità di persone e merci, la redistribuzione delle funzioni urbane e la partnership tra città. Le linee di maggiore importanza sono quelle che collegano Parigi a Lione e a Marsiglia. Nonostante i costi, il TGV ha avuto un grande successo, favorendo il pendolarismo della *medium upper class* e ha ridotto il traffico sulle autostrade. L'alta velocità contrasta lo strapotere della capitale, favorendo la delocalizzazione e il potenziamento dei piccoli e medi centri.

GENERAL CONTRACTOR 	ALTA SORVEGLIANZA 	
	IG51-01-E-CVROIM00A8001A00	Foglio 11 di 98

essere incrementata. I territori hanno mantenuto la loro importanza come luoghi di insediamento e di mobilità di persone, merci e contenuti, acquisendo identità in virtù dei sistemi conoscitivi in cui sono specializzati e di conseguenza degli apporti che sono in grado di portare in dote ai flussi dell'economia mondiale. L'economia globale agisce, rispetto agli assetti consolidati nei territori e nelle società locali, come un potente fattore di de-costruzione, che da una parte ne indebolisce i legami interni, mentre rafforza il bisogno d'apertura verso l'esterno. Ciò, tuttavia, non distrugge i *luoghi*: questo accadrebbe solo se il territorio fosse irrilevante sotto il profilo economico. Ma l'economia globale postfordista, fondata su modelli a specializzazione flessibile, non si nutre dell'universale standardizzazione di prodotti, processi e conoscenza, ma è piuttosto un sistema che genera maggiore divisione del lavoro *tra* luoghi e maggiore specializzazione di ciascun luogo, poiché premia la ricerca di apporti originali e non ripetitivi all'interno dei reticoli globali.

Questi territori hanno da tempo ecceduto gli spazi finiti che delimitavano il campo della produzione di massa e dei distretti industriali, delineando spazi intermedi, agglomerati a geometria variabile di produzione, funzioni collettive, lavoro e società. E' in questa accezione, di spazio intermedio tra locale e globale (inteso sia come internazionale, sia come transnazionale) che è anzitutto da acquisire la nozione di *piattaforma produttiva*, come spazio di integrazione città-territorio.

Il concetto di *piattaforma produttiva* è certamente debitore della nozione di "città-regione globale" proposta dalla scuola geografica californiana, ma ne costituisce un'articolazione territorialmente più delimitata. Attraverso la nozione di "città-regioni globali" il geografo statunitense Allen J. Scott¹¹ ha proposto una nuova immagine dell'urbanesimo nel nuovo capitalismo, sottraendo la città alla sua dimensione spaziale localizzata e inserendola in un reticolo di relazioni globali, laddove sul territorio le città oltrepassano sé stesse in una logica pluricentrica. Sulle stesse basi, alcuni studiosi italiani hanno iniziato a riferirsi alla regione padana come ad una *global-city region*.¹² Il punto di partenza per visualizzare il concetto di piattaforma produttiva, dunque, è assumere l'esistenza di una macro-regione padana come risultato dell'operare

¹¹ Scott, Allen J., *Città e regioni nel nuovo capitalismo*, cit.

¹² Perulli, P – Pichierri, A., *La crisi italiana nel mondo globale. Economia e società del Nord*, Giulio Einaudi, Torino 2010

GENERAL CONTRACTOR 	ALTA SORVEGLIANZA 	
	IG51-01-E-CVROIM00A8001A00	Foglio 12 di 98

congiunto di diversi fattori di integrazione, tra cui un posto particolare è ricoperto dai cambiamenti della struttura industriale (centralità nel nostro modello di capitalismo delle medie imprese), dalle trasformazioni del sistema finanziario (fusioni bancarie) e dalle nuove strategie spaziali di una variegata popolazione di attori-funzioni che per brevità definiamo *capitalismo delle reti* (operatori logistici, gestori di infrastrutture, public utilities, nodi e reti per la connettività nell'ambito delle Ict, ecc.).

Quanto suesposto sottrae la proposta analitica della *global-city region* (e delle *piattaforme produttive*) alla pure dimensione di suggestione o di ipotesi futuribile, per dotarla di una base materiale, per quanto da suggellare attraverso indagini empiriche volte a confermarne ovvero sminuirne il valore euristico. Certamente, nella formazione di uno spazio economico tendenzialmente integrato coincidente a grandi linee con l'Italia del Nord, a sua volta strutturato in piattaforme produttive territoriali, una parte importante deriva dal progressivo affermarsi di una popolazione imprenditoriale costituita da medie o medio-grandi imprese manifatturiere, fortemente orientate all'export ma nel contempo relativamente radicate sul territorio, quasi sempre organizzate in forma di gruppo, che hanno progressivamente acquisito centralità nei processi di sviluppo economico del paese e particolarmente della sua parte settentrionale.¹³

Al di là della loro ubicazione, che evidenzia importanti addensamenti lungo le aste e i nodi delle maggiori infrastrutture di collegamento e in prossimità dei centri urbani – non necessariamente grandi città – la ricerca empirica evidenzia come queste reti di imprese o cluster *produttivi* abbiano la necessità di collegarsi ai sistemi di *servizi* localizzati nei sistemi urbani della macro-regione: formazione, ricerca, servizi logistici, collegamenti internazionali, finanza, servizi professionali e di consulenza, funzioni terziarie avanzate, si trovano particolarmente concentrate *centri metropolitani*. Lo sviluppo degli ultimi decenni del polo metropolitano di Milano sarebbe indecifrabile senza assumere il ruolo assunto dal capoluogo lombardo nelle reti terziarie che alimentano la città-regione padana, il suo esserne pivot e hub, ma anche in ultima istanza “dipendente”. In secondo luogo, questo tipo d'impresa (differentemente dai *global players* in senso stretto e dalle piccole imprese distrettuali) hanno sviluppato soprattutto a scala macro-regionale (indicativamente il Nord) le relazioni con i fornitori,

¹³ Cfr. Coltorti, F., *Il quarto capitalismo. L'industria italiana tra declino dei grandi e nuovo ruolo dell'impresa intermedia*. Rapporto Mediobanca, 2011

GENERAL CONTRACTOR 	ALTA SORVEGLIANZA 	
	IG51-01-E-CVROIM00A8001A00	Foglio 13 di 98

la selezione dei manager, i servizi avanzati necessari al proprio sviluppo. Con l'avanzare del processo di globalizzazione le chance competitive delle stesse imprese locali o non protagoniste dirette di processi d'internazionalizzazione richiedono la presenza di attori capaci di fungere da interfacce cognitive tra locale e ambiente globale. I soggetti che svolgono questo lavoro cognitivo, in gran parte dei territori del centro-nord, sono queste medie e medio-grandi imprese «teste di filiera», e nelle città le organizzazioni (imprese ma non solo) che offrono servizi ad alto contenuto di conoscenza ad altre imprese. Altra dinamica rilevante nel concorrere a integrare lo spazio economico del Nord riguarda il *capitalismo delle reti - public utilities*, del settore creditizio, delle fiere, e di altre infrastrutture economiche per la competitività: aggregazioni, fusioni, alleanze sono in corso a livello macro-regionale e stanno ridisegnando il contesto in cui le imprese si muovono. Le infrastrutture di rete da tempo stanno cambiando caratteristiche, per effetto dei mutamenti della domanda e dei processi di ristrutturazione in corso nei mercati di riferimento. L'effetto è di un ridisegno del loro rapporto con il territorio, in direzione di un progressivo ampliamento del raggio d'azione e delle alleanze.

Il riferimento alla macro-regione padana come ad una tendenziale città-regione globale, tuttavia, non abolisce in sé la pertinenza delle più tradizionali ripartizioni geografiche. Pure nella sostanziale convergenza tra modelli produttivi, forme di coordinamento dell'economia, problematiche regolative, permangono infatti differenze che legittimano ancora la distinzione tra un Nord-Ovest e un Nord-Est, laddove appare meno univoca di un tempo la collocazione della Lombardia e dello stesso polo metropolitano milanese. Il principale fattore distintivo del Nord-Ovest rispetto al Nord-Est rimane la presenza di grandi agglomerati urbani con dei fuochi centrali, con quanto ciò significa in termini di concentrazione delle risorse e delle funzioni per competere necessarie al funzionamento dell'economia nel nuovo capitalismo. Sul discorso si tornerà tra breve.

2.3. Le piattaforme produttive

Come si è anticipato, con il concetto di *piattaforma produttiva* facciamo riferimento a spazi intermedi più circoscritti della città-regione globale, come articolazioni territoriali che prendono forma nel superamento dei localismi produttivi e nella parziale ritirata dello Stato-Nazione come superficie di riferimento della competizione; arretramento

<p>GENERAL CONTRACTOR</p>  <p>CODIV Consorzio Collegamenti Integrati Veloci</p>	<p>ALTA SORVEGLIANZA</p>  <p>ITALFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE</p>	
	<p>IG51-01-E-CVROIM00A8001A00</p>	<p>Foglio 14 di 98</p>

che lascia spazio ad un'organizzazione complessa e multi-livello, basata sull'interazione tra spazio dei *flussi* ed economie locali. In estrema sintesi, questa ridefinizione degli spazi competitivi può essere descritta come passaggio dall'Italia delle *company town* e dei *sistemi locali* (i *luoghi* emblematici delle "due vie allo sviluppo industriale", la produzione di massa e la specializzazione flessibile) a quella delle *piattaforme produttive* d'area vasta. Una transizione che si fonda su due derive di cambiamento, che investono, rispettivamente, l'organizzazione produttiva e la struttura dei vantaggi competitivi delle imprese nell'ambito di un sistema che rimane essenzialmente un *capitalismo di territorio*:

1. sul versante dell'organizzazione produttiva, il dimagrimento delle poche grandi aziende fordiste e, soprattutto, l'evoluzione dei sistemi produttivi di piccola impresa, nella direzione di un modello che pone al centro le imprese medie e medio-grandi, organizzate in *holding* e gruppi, che organizzano (e in parte controllano) "grappoli" di sub-fornitori territoriali; è questo il modello che accompagna la crescita delle imprese leader globali specializzate in nicchie di produzioni di qualità o nella sub-fornitura specializzata a ed alta intensità tecnologica;
2. sotto il profilo della struttura dei vantaggi, si è rafforzata l'importanza della dotazione di *beni competitivi territoriali*, che fa emergere un *capitalismo delle reti* (composto di attori che detengono, gestiscono e distribuiscono i beni competitivi), esito del duplice movimento che, da una parte, vede il decentramento e la parziale privatizzazione di funzioni già accentrate nella statualità, e dall'altra il lievitare delle risorse collettive dei sistemi locali.

La *piattaforma produttiva* è dunque una rappresentazione (in parte astratta, come tutte le rappresentazioni) di processi materialmente costituiti che hanno scavato in profondità negli assetti del paese. Con questa espressione non si fa riferimento ad un'aggregazione burocratica di territori, com'è accaduto per i distretti industriali dopo la svolta normativa che ne ha sancito il riconoscimento istituzionale. Al contrario, nella piattaforma produttiva convivono sistemi d'azione stratificati per configurazioni spaziali a geometria variabile, non chiudibili in perimetri rigidi. Soprattutto, la piattaforma produttiva è un *progetto* che richiede produzione intenzionale di relazioni strutturate, flessibili ma anche durature, tra attori economici e istituzioni; dove si mettono in moto processi coalizionali tramite accordi multiscopo, aventi per oggetto la produzione di risorse collettive che i localismi non sono più in grado di generare.

GENERAL CONTRACTOR 	ALTA SORVEGLIANZA 	
	IG51-01-E-CVROIM00A8001A00	Foglio 15 di 98

L'economia globale è strutturata da *flussi e funzioni* che operano attraverso la sistematica trasformazione dei territori e dello spazio, che da questo punto di osservazione altro non è che una variabile-costi da abbattere. I flussi sono tra loro interconnessi, ma per comodità è possibile distinguerli:

- il sistema *finanziario*, che si alimenta d'informazioni e transazioni rimbalzanti quotidianamente nelle piazze finanziarie di tutto il pianeta, azionando movimenti di capitale che percorrono il mondo senza sosta alla ricerca delle condizioni remunerative più favorevoli;
- il sistema delle *imprese transnazionali* plurilocalizzate e organizzate in *network* di ampiezza mondiale;
- il sistema delle *informazioni*, che ha nel *world wide web* l'ambiente di riferimento e nelle reti con e senza cavo le autostrade informative e della conoscenza che circola in tempo reale da un capo all'altro del pianeta;
- i *network di produzione della conoscenza e delle convenzioni* (università, centri di ricerca, grandi società di consulenza, *think tank*, studi legali internazionali, ecc.) che generano, codificano, fanno circolare e rendono appropriabili le innovazioni di tipo scientifico, tecnologico, normativo, ecc.
- il *sistema della logistica e dei trasporti*, che attraverso l'innovazione tecnologica applicata ai vettori, la modernizzazione delle infrastrutture fisiche, l'unitizzazione dei carichi, lo sviluppo dell'intermodalità e lo snellimento delle norme che regolano la circolazione, ha favorito la creazione di corridoi multimodali che attraversano il mondo in tutte le direzioni.

Sono questi alcuni dei flussi che mettono in relazione e impattano sui *luoghi* e che, trasferendo informazioni, denaro, persone, materie prime, *utilities*, prodotti e loro componenti fanno interagire necessariamente anche le economie e società *locali*. Un movimento che dunque trasforma le economie e le società anche nei *luoghi*, che reagiscono secondo strategie d'adattamento, di reazione e di resistenza. La distinzione tra luoghi e flussi, in sé astratta, consente di evidenziare la compresenza di *i)* economie caratterizzate dalla scarsa mobilità di capitali e lavoro e dalla relativa stabilità dei modelli produttivi e *ii)* economie contrassegnate dalla fluidità dei ruoli, dalla mobilità geografica dei fattori produttivi e dalla velocità delle comunicazioni.

L'esito di queste dinamiche non autorizza la semplificazione comunicata dalla visione *glocal*, termine che ha avuto una funzione pedagogica fondamentale per comunicare

GENERAL CONTRACTOR  Consorzio Collegamenti Integrati Veloci	ALTA SORVEGLIANZA  GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	
	IG51-01-E-CVROIM00A8001A00	Foglio 16 di 98

l'idea che sviluppo locale ed economia globale fossero compatibili, ma che finisce col suggerire l'idea di una organizzazione spaziale che si risolve nella dialettica tra "piccole patrie" e sistema globale. Il raggio d'azione degli attori economici, lo spazio dell'organizzazione della società, le aree d'influenza dei servizi collettivi, la scala della regolazione e, in ultimo, la stessa identità e appartenenza soggettivamente percepita, sono infatti funzione del tipo di attore, del sistema d'azione, della funzione di volta in volta considerati. Convivono nell'esperienza della contemporaneità interazioni a distanza e processi di riorganizzazione territoriale, dimensione ubiquitaria e di prossimità, ridefinizione degli spazi e persistenza dei modelli che sono stati in grado, nel passato, di strutturare lo spazio economico e le relazioni tra gli individui (i modi dell'integrazione sociale). Lo spazio di riferimento dei soggetti individuali e dei gruppi è dunque molteplice e stratificato.

- Esiste uno spazio globale e funzioni che per definizione sono basate su giochi extra-territoriali. E' uno spazio che connette centri direzionali, piazze finanziarie, reti di conoscenza, e che vive in una dimensione di simultaneità a distanza. La competizione non si gioca, a questo livello, tra sistemi territoriali, né *micro* né *macro*, ma tra *network* ubiquitari, intrecciati sulla base di convenienze e affinità specifiche.
- Esiste uno spazio intermedio, continentale, che si compone di grandi sistemi territoriali (ad esempio, la dorsale economica e demografica ad alto sviluppo urbano ed economico dell'Europa Centro-Occidentale denominato in alcune ricerche "banana blu"¹⁴, il Mediterraneo Occidentale, la Nuova Europa sono alcuni esempi di questi spazi); a questo livello, si compete tra grandi territori.
- Esistono spazi nazionali e talvolta transnazionali *meso*, dove si compete tra macro-regioni; è questo ad esempio il caso della città-regione globale del Nord Italia.
- Esistono tuttora spazi e funzioni regolati dall'attore statale. Lo stato, per riprendere una definizione molto nota, è divenuto "troppo piccolo per le grandi cose e troppo grande per le piccole",¹⁵ ma continua ad avere una funzione determinante nello strutturare le condizioni della competitività delle stesse macro-regioni. L'idea per cui "se ne possa fare a meno" non trova riscontri empirici nella realtà europea e

¹⁴ Il termine "banana blu" è stato utilizzato per indicare la fascia ad elevata urbanizzazione che partendo da Londra giunge fino a Milano comprendendo il bacino londinese, l'asse del Reno fino alla parte occidentale della pianura padana. Questa fascia territoriale funge da baricentro dello sviluppo spaziale dei sistemi socio-economici europei viene introdotto dall'Istituto di studi geografici "Reclus" di Montpellier nel 1989 in uno studio sull'avvenire delle città europee.

¹⁵ A. Bagnasco, *Società fuori squadra*, Il Mulino, Bologna 2003.

GENERAL CONTRACTOR 	ALTA SORVEGLIANZA 	
	IG51-01-E-CVROIM00A8001A00	Foglio 17 di 98

internazionale, sebbene siano venute meno alcune delle sue prerogative monopolistiche sull'identità dei cittadini.

- Esistono infine gli spazi sub-regionali; è a questo livello che occorre registrare il progressivo cambiamento di prospettiva, dal sistema locale (o dalla singola città) ad una logica di *piattaforma produttiva*.

2.4. Beni competitivi e capitalismo delle reti nelle piattaforme produttive

Nel capitalismo di territorio che si organizza in piattaforme produttive, guidate da reti d'impresa medie a capo di gruppi, appare sempre più evidente la rilevanza di quello che è stato definito *capitalismo delle reti*. Il concetto discende da quello di *local collective competition goods*, che per comodità espositiva tradurremo con la nozione di *beni competitivi territoriali*, espressione utilizzata dalla sociologia economica per indicare risorse di sistema, o "beni collettivi", al servizio della comunità degli interessi economici del territorio.¹⁶

La crescita sociale ed economica, sempre più, è considerata esito di scelte e azioni che non hanno per oggetto un comparto industriale piuttosto che un'impresa *leader*, ma l'intero territorio, con la sua dotazione di infrastrutture di collegamento, nodi logistici, risorse scientifiche e tecnologiche, qualità del sistema formativo, *know how*, dorsali telematiche, servizi qualificati, credito, sistemi di welfare efficienti, infrastrutture culturali, ambientali e ricreative, ecc. Sono dunque *beni competitivi territoriali* le risorse localizzate che ciascun soggetto economico può utilizzare per la realizzazione dei propri scopi, senza pagare un costo "differenziale" che lo qualifichi come membro di un *club* di beneficiari. In questo quadro i soggetti che gestiscono e distribuiscono le risorse competitive strategiche che innervano il territorio divengono a pieno titolo attori dello sviluppo, *gateway* tra luoghi e flussi.

Capitalismo delle reti, negli ultimi quindici anni, significa anche centralità dei *capitalisti delle reti*.

Senza addentrarsi in questa sede sul dibattito inerente privatizzazioni, liberalizzazioni avvenute e mancate, occorre considerare che gli assetti proprietari, gestionali e

¹⁶ Il concetto di *local collective competition good* è stato introdotto negli odierni studi di sociologia economica da C. Crouch, P. Le Gales, C. Trigilia e H. Voelzkow, *I sistemi di produzione locale in Europa*, Il Mulino, Bologna 2004

GENERAL CONTRACTOR 	ALTA SORVEGLIANZA 	
	IG51-01-E-CVROIM00A8001A00	Foglio 18 di 98

organizzativi delle “reti”, in questo periodo, sono mutati, in virtù di una serie di processi variamente correlati, e così sintetizzabili:

- il passaggio da uno *Stato soggetto* (ossia, dalla gestione diretta e dalla concentrazione degli assetti proprietari, gestionali, organizzativi nello Stato centrale) ad uno Stato funzione, che ha condotto al decentramento funzionale ed al mutamento dello status giuridico di CCIAA, Università, Autorità Portuali, Fondazioni di origine bancaria;
- la liberalizzazione di alcuni settori precedentemente iper-regolati, come il sistema bancario;
- il processo di privatizzazione (con l'affidamento a privati della gestione) e la parziale liberalizzazione (dove i processi appaiono assai meno avanzati) di altri settori: è il caso di Aeroporti, Autostrade, telefonia, utilities (energia, gas, trasporti, risorse idriche).

Questi processi hanno condotto alla nascita di un ceto imprenditoriale e manageriale di *capitalisti delle reti*. Sviluppare questo tema è di importanza cruciale, poiché presenta un'ambivalenza di fondamentale importanza nell'economia di questo contributo.

Da una parte, infatti, nel *capitalismo delle reti* si esalta l'intrinseca contraddizione tra una funzione di rilevanza pubblica – poiché insiste sulla gestione di risorse collettive, e di conseguenza le sue decisioni generano immediatamente effetti di sistema – e la natura giuridica di “domicilio privato”, le cui strategie rispondono a logiche di massimizzazione dei vantaggi posizionali (rafforzati da regimi di concorrenza non sufficientemente sviluppati). Dall'altra parte acquista, il *capitalismo delle reti* può acquistare piena coscienza del carattere “pubblico” implicito nel proprio ruolo, assumendo responsabilità generali in materia di sviluppo economico e coesione sociale, e aprirsi al confronto con gli attori territoriali. La *piattaforma territoriale*, nel modello che s'intende accreditare, è lo spazio dove prendono forma questi processi. Spazi disegnati dunque dall'azione congiunta delle imprese leader dei territori e dal *capitalismo delle reti*.

Entro questo frame si inquadra anche la ri-spazializzazione abilitata dagli investimenti nei nuovi sistemi di trasporto ferroviario veloce. Il sistema ferroviario è sicuramente uno dei nodi critici più rilevanti del paese dal punto di vista infrastrutturale, in virtù della scarsa attenzione prodottasi nel corso degli ultimi decenni verso il trasporto su ferro, e

GENERAL CONTRACTOR 	ALTA SORVEGLIANZA 	
	IG51-01-E-CVROIM00A8001A00	Foglio 19 di 98

il forte gap rispetto agli altri Paesi europei che hanno avviato, da anni, politiche per l'ammodernamento della rete passeggeri e per trasferire consistenti quote di traffico merci strada alla ferrovia nonché per promuovere la multimodalità. In particolare, due grandi temi sono al centro della riflessione:

- la funzione svolta dallo sviluppo delle reti ferroviarie in rapporto all'integrazione territoriale del paese e delle sue connessioni rispetto alle direttrici di mobilità esterne;
- la questione dell'intermodalità: ad oggi ciò che caratterizza il sistema ferroviario nei rapporti con gli altri sistemi e modalità di trasporto è l'esistenza di forti disallineamenti e sconessioni fra reti e fra le strategie del trasporto ferroviario e i flussi di merci attraverso la catena logistica.

Negli anni Novanta del secolo scorso è stato avviato il processo di liberalizzazione dell'accesso alle reti ferroviarie e affermato l'obiettivo della separazione tra gestione delle reti e utilizzo delle stesse nonché dell'interoperabilità tra le ferrovie nazionali. Il vero salto di qualità avviene però nel decennio successivo, con l'estendersi dell'Alta Velocità e la sua incorporazione nella scelta di privilegiare lo sviluppo dei corridoi europei di mobilità intermodale; scelta che muta lo spazio d'azione delle reti ferroviarie nazionali. Il sistema Alta Velocità-Alta Capacità rappresenta un passaggio storico, il più grande investimento infrastrutturale realizzato in Italia dai tempi della costruzione dell'Autostrada del Sole con la previsione di circa 1.250 Km di nuove linee, dopo un trentennio che su questo fronte le principali modifiche apportate alla rete erano consistite nella dismissione di vecchie linee. La mission del sistema ferroviario è sempre più orientata dalla prospettiva del rafforzamento della connessione tra polarità metropolitane continentali, e a livello nazionale tra poli urbani al centro di sistemi produttivi d'area vasta, o piattaforme produttive territoriali.

La rete ferroviaria assume sempre più, dunque, la natura di integratore territoriale d'area vasta, trasformandosi altresì da rete orizzontale a maglia diffusa a rete verticale di tipo *hub & spoke*. La concentrazione dei nodi e degli assi per quanto riguarda il trasporto merci e la verticalizzazione dei servizi di trasporto sul lato passeggeri diventano un orizzonte d'azione centrale nelle strategie di rilancio delle ferrovie. La progettazione dei grandi corridoi verticali in cui prevalgono le connessioni tra polarità metropolitane non rappresenta soltanto un'architettura infrastrutturale, ma un preciso frame culturale e di policy del processo di concentrazione che la diffusione dell'AV de facto favorisce nei sistemi ferroviari. L'inserimento delle strategie ferroviarie nazionali

GENERAL CONTRACTOR 	ALTA SORVEGLIANZA 	
	IG51-01-E-CVROIM00A8001A00	Foglio 20 di 98

nella policy europea dei grandi corridoi, stabilisce dunque un primato delle dorsali principali rispetto ad una politica di sviluppo diffuso. Visto attraverso il frame dello sviluppo delle grandi reti continentali e dell'AV, lo spazio del sistema ferroviario sta sempre più stratificandosi in un mix tra diversi tipi livelli: metropoli, piattaforme produttive e dimensione locale.

Spazi le cui guide di scorrimento e connessioni reciproche sono messe in tensione in almeno tre direzioni. In primo luogo, cresce la centralità di uno spazio metropolitano, tendenzialmente transnazionale, di connessione tra centri direzionali, piazze finanziarie, reti di conoscenza, e che vive in una dimensione di simultaneità a distanza. In questo senso l'AV, la "metropolitana d'Italia" è un vettore di avvicinamento delle aree metropolitane, di compressione delle distanze e probabilmente delle differenze spazio-temporali, con città o loro parti che possono essere pensati come nodi di un'unica area metropolitana integrata. L'AV si configura certamente come una infrastruttura funzionale alla mobilità dei ceti della conoscenza professionali e manageriali che nelle aree metropolitane trovano il loro "habitat" e che della mobilità veloce tra le metropoli fanno il loro stile di vita e di lavoro. E' rete su cui circola in primo luogo capitale umano ad alta qualificazione, cultura cosmopolita, funzioni direzionali, saperi tecnici decisivi per la manutenzione, l'innovazione, il funzionamento stesso dell'economia nel nuovo capitalismo. Il possibile rovescio della medaglia è che i centri non connessi potranno essere spinti alla periferia di queste relazioni.

In secondo luogo l'AV agisce, almeno dal punto di vista della progettualità e della vision, come vettore di costruzione di uno spazio competitivo/cooperativo transfrontaliero e intermedio composto di macro-regioni e piattaforme produttive sovraregionali. L'AV si configura come una dorsale di connessione tra macro-regioni redistribuendo benefici e costi tra sistemi territoriali e al loro interno, innescando competizioni tra macro-aree continentali, mutando gerarchie di posizioni e gradi di centralità dei territori e nel medesimo tempo connettendo potenzialmente spazi e culture fino ad ora lontane.

Il problema ad oggi irrisolto riguarda lo spazio extra-metropolitano delle piattaforme produttive territoriali, spazio in cui la penetrazione di una grande rete produce effetti di mobilitazione sociale e politica, costruisce rappresentazioni e visioni, mette in moto logiche comunitarie e di costruzione di coalizioni sia sul fronte dell'opposizione che del sostegno. Se infatti i movimenti ne contestano la realizzazione denunciando la sua

GENERAL CONTRACTOR  Censorzio Collegamenti Integrati Veloci	ALTA SORVEGLIANZA  GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	
	IG51-01-E-CVROIM00A8001A00	Foglio 21 di 98

natura di mero asse/corridoio di attraversamento, è anche vero che la TAV (in modo più silenzioso) costituisce ormai l'habitat quotidiano di una comunità operosa in mobilitazione lungo tutta la città-regione padana, da Nord Ovest a Nord Est. Sono coalizioni di attori che non utilizzando la protesta come forma d'azione appaiono dotate di minore capacità di rappresentazione mediatica ma sono espressione di interessi "pesanti" perché attinenti alla sfera delle élite economiche del paese.

Il contesto territoriale pertinente su cui insiste l'attività di Monitoraggio relativa all'ambiente sociale, è costituito, in base alla proposta metodologica precedentemente delineata, da tre differenti livelli:

- una macro-regione, il Nord-Ovest, come sottosistema della *global-city region* del Nord Italia; seguendo la logica delle piattaforme produttive territoriali suesposta, nel Nord-Ovest sono distinguibili i seguenti sistemi-piattaforme: l'area metropolitana di Torino (estendibile al Canavese, al Chierese, al Pinerolese), il Piemonte nordorientale, il Piemonte meridionale, l'asse logistico occidentale; gli aspetti descrittivi e analitici attinenti a questo livello saranno approfonditi nel Capitolo 3 (*Il Nord-Ovest – dal triangolo industriale alle piattaforme produttive*);
- Le piattaforme direttamente interessate dal primo Lotto della linea AV/AC Genova-Milano sono il Piemonte Meridionale (al fine di ottenerne una delimitazione convenzionale si può fare riferimento alle province di Cuneo-Asti-Alessandria, intese come vasta area collinare delle Langhe e del Monferrato e le pianure adiacenti, a Ovest quella cuneese, ad Est la piana alessandrina) e il sistema che si è definito "asse logistico occidentale", che in parte si sovrappone alla precedente, ma che ha il suo "fuoco" a Genova; gli aspetti descrittivi e analitici attinenti a questo livello saranno approfonditi nel Capitolo 4 (*L'area vasta – L'asse logistico occidentale*);
- Un ambito locale, costituito in prima istanza dai sedici comuni direttamente interessati dalle opere di realizzazione della linea; gli aspetti descrittivi e analitici attinenti a questo livello saranno approfonditi nel Capitolo 5.

GENERAL CONTRACTOR  Censorzio Collegamenti Integrati Veloci	ALTA SORVEGLIANZA  GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	
	IG51-01-E-CVROIM00A8001A00	Foglio 22 di 98

3. IL NORD-OVEST - DAL TRIANGOLO INDUSTRIALE ALLE PIATTAFORME PRODUTTIVE

Rinviando al capitolo successivo l'analisi dell'ambito locale, in questo capitolo si fornirà una lettura generale e panoramica delle trasformazioni di medio periodo che hanno interessato il Nord-Ovest, proponendone una rappresentazione spaziale basata sulla nozione di piattaforma produttiva territoriale.

La rappresentazione dominante del Nord-Ovest, a lungo, è coincisa con quella del triangolo industriale Genova-Milano-Torino, come bacino di accumulazione delle risorse per lo sviluppo economico e la modernizzazione sociale del paese e come concentrazione delle principali industrie che hanno trainato il *take off* italiano per larga parte del Novecento. Con tutto ciò che ne derivava in termini di reddito, occupazione, modernizzazione della vita di milioni di persone. Non era solo un fatto quantitativo. Vi erano in gioco aspetti del modello di sviluppo che accomunavano le città e che di fatto concretizzavano l'azione dei principali operatori economici e sociali. In primo luogo, la grande impresa, bacino di inserimento e di socializzazione per una consistente fascia di lavoratori, i quali vi trovavano occasione di formazione della propria identità culturale, oltre che naturalmente del proprio reddito. Ma anche le scuole e l'Università, dove le giovani generazioni avevano modo di accedere a quel capitale umano che per la prima volta era letto come la principale risorsa per inserirsi nel mondo del lavoro e affermare le ragioni della carriera professionale.

Oggi del triangolo industriale rimane essenzialmente il ricordo e il Nord-Ovest (accantoniamo momentaneamente il problema della sua delimitazione) è troppo articolato e caratterizzato da evoluzioni più veloci, per essere ridotto a una rappresentazione unitaria.

Nondimeno, focalizzare l'attenzione sulle derive socioeconomiche del Nord-Ovest e sulle peculiarità che questi territori conservano rispetto al resto del paese non è operazione oziosa. Pure nella diversità intrinseca dei poli urbani e nella eterogeneità dei territori peri-metropolitani (dove i distretti a manifattura leggera convivono con le piattaforme agro-alimentari, le medie imprese eccellenti con i sistemi turistici alpini, collinari e marittimi), esistono infatti fondate ragioni per ritenere che permangano, nel complesso, alcuni tratti peculiari che ci consentono ancora di distinguere – nel bene e nel male – un Nord-Ovest come spazio specifico della macroregione padana. La

<p>GENERAL CONTRACTOR</p>  <p>Consorzio Collegamenti Integrati Veloci</p>	<p>ALTA SORVEGLIANZA</p>  <p>GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE</p>	
	<p>IG51-01-E-CVROIM00A8001A00</p>	<p>Foglio 23 di 98</p>

presenza di grandi città (seppure differenti per scala, ruolo economico e sfera d'influenza) ne rappresenta a oggi il principale fattore distintivo. Se esiste una specificità di questo sistema è da ricercare in questa organizzazione nello spazio della società. Vi sono in altre regioni sviluppate del paese, importanti capitali regionali (come Bologna e Firenze) e conurbazioni (la Romagna, la Versilia, il Veneto Centrale) di città diffuse ove trovano insediamento funzioni urbane essenziali per il funzionamento di sistemi produttivi in grado di esprimere performance importanti. L'esistenza di città metropolitane costituisce però una peculiarità del Nord-Ovest, e si tratta di una differenza di grande importanza.

Uno sguardo panoramico sul Nord-Ovest oggi evidenzia un'articolazione territoriale così sintetizzabile:

- *le città centrali* di Milano, Torino e Genova, profondamente segnate da avanzati processi di riconversione urbana, economica e sociale. In tutti i casi si tratta di una riconversione rilevabile a partire dal riutilizzo di grandi aree centrali e semicentrali, spesso connessa a funzioni trainanti il nuovo ciclo di sviluppo: attività commerciali, spazi universitari e laboratori di ricerca, direzionalità pubblica e privata, insediamento di imprese terziarie, funzioni culturali e cognitive. Trasformazioni avvenute spesso al di fuori di uno schema generale (Milano) o, viceversa, riconducibili ad un progetto pubblico talvolta compreso in piani e programmi amministrativi (Torino e eGenova);
- *i territori infra-metropolitani* di pianura e collinari, esito di processi ormai duraturi di sviluppo diffuso, sia di industrializzazione sia di terziarizzazione. Vere e proprie sezioni di un fenomeno urbanizzativo dilatato, ma con una loro fisionomia imperniata su autonomi principi insediativi e di strutturazione sociale. Aggregati territoriali prima caratterizzati da destinazioni agricolo/industriali come la "campagna urbanizzata" delle Langhe e del Monferrato e oggi luogo privilegiato di specializzazioni locali, anche di matrice distrettuale, legate a specifiche risorse produttive e ambientali. Reticoli urbani diffusi, spesso attraversati da arterie infrastrutturali, che entrano in rapporto con i maggiori centri urbani non più solo in termini di dipendenza gerarchica, ma di interdipendenza e complementarietà tra sistemi locali di vario livello;
- *le aste e i nodi della mobilità*. Il sistema su gomma, assai congestionato e in fase di ammodernamento; quello su ferro, con l'alta velocità; il sistema portuale, aeroportuale e della logistica che vede l'emergere di nuove centralità decisive per elevare le connessioni con le reti lunghe dei rapporti e degli scambi tra territori;

GENERAL CONTRACTOR  Consorzio Collegamenti Integrati Veloci	ALTA SORVEGLIANZA  GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	
	IG51-01-E-CVROIM00A8001A00	Foglio 24 di 98

- *i territori alpini*, che includono valli “chiuse” e caratterizzate da avanzati fenomeni di spopolamento, ma anche blockbuster turistici (Alta Valle Susa, Valle d’Aosta, Lago Maggiore, singole località del turismo invernale) e poli di rilevante interesse paesaggistico che sarebbe errato consegnare alla geografia del declino;
- *le riviere liguri*, incardinate intorno all’economia turistica, alcuni poli industriali e le funzioni portuali che le connettono con la macro-regione padana.

3.1. Il Nord-Ovest delle grandi città

Se Piemonte, Lombardia e Liguria rappresentano le regioni a più antica industrializzazione del paese, e i loro capoluoghi le principali concentrazioni industriali del periodo fordista, occorre nondimeno considerare come *i)* i loro modelli d’industrializzazione sono stati differenti; *ii)* differenti sono stati i tempi e i modi di fuoriuscita dal fordismo; *iii)* il gioco delle complementarità e delle sovrapposizioni appaia oggi particolarmente complesso e da interpretare.

Per quanto, come si è detto, l’assimilazione della metropoli milanese al Nord-Ovest appaia perlopiù arbitraria in virtù del ruolo giocato da Milano all’interno della macro-regione padana nel suo complesso, la conurbazione che fa perno sul capoluogo lombardo per svariate ragioni non può essere esclusa dalla riflessione qui proposta.

A descrivere la forza economica di **Milano** ed il suo posizionamento nel sistema nazionale sono sufficienti pochi cenni, sufficienti ad inquadrarne le caratteristiche fondamentali. Nella sola provincia risiede il 6,5% delle imprese italiane attive e il 12,7% degli occupati nazionali. La struttura economica della città e del territorio è polisettoriale, diversificata e relativamente de-specializzata. L’industria mantiene un nucleo forte nella meccanica, nella fabbricazione di mobili, nell’editoria e nel tessile - abbigliamento integrato al sistema della moda. Certamente Milano è l’indiscussa capitale italiana dei servizi alla produzione, nelle nuove tecnologia, nel campo della consulenza, della finanza, del terziario avanzato globalmente inteso. Le sue *autonomie funzionali* (Fondazioni di origine bancaria, Camere di Commercio, Enti fieristici, Università, Aeroporti, ecc.) costituiscono altrettanti snodi strategici dell’economia del Nord. In una parola, Milano è il solo nodo italiano a fare parte del nucleo di città al vertice dell’economia globale. La sua forza non risiede tuttavia in una elevata concentrazione di potere quanto nell’elevato livello di connettività con le altre *global*

GENERAL CONTRACTOR  Consorzio Collegamenti Integrati Veloci	ALTA SORVEGLIANZA  GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	
	IG51-01-E-CVROIM00A8001A00	Foglio 25 di 98

cities, l'intensità dei flussi (informativi, finanziari, ecc.) scambiati in entrata ed in uscita. Il suo punto di forza non è l'essere forza produttiva trainante rispetto all'economia nazionale, quanto di esserne *gateway* di accesso e connessione, il luogo dove si accede dal sistema paese al sistema dell'economia globale. Milano, a differenza di altre *global cities*, non è quindi una metropoli "sradicata": il suo riferimento fondamentale è proprio quel capitalismo *meso* che rappresenta il cuore pulsante dell'economia nazionale, che ha nel capoluogo lombardo una quota elevata delle funzioni di servizio e coordinamento, ma che si dipana per tutto il sistema padano.

Il cambiamento di **Torino** negli ultimi venti anni ha assunto carattere emblematico proprio poiché la città, più ancora degli altri poli metropolitani del Nord-Ovest, rispondeva al modello stereotipato della *company town fordista*. In virtù di questo fattore simbolico si sono spesso enfatizzati gli aspetti distintivi di Torino, sebbene i cambiamenti osservabili nel capoluogo piemontese, a ben vedere, si situino nello stesso solco di altri centri industriali italiani ed europei. I cambiamenti del mix produttivo sono noti e in questa sede è sufficiente richiamarli. Il ciclo di deindustrializzazione, proceduto attraverso l'alternanza di fasi "ordinate" e repentine accelerazioni, parte da lontano. A partire dagli anni Ottanta, Torino (la riflessione è estendibile al territorio del Canavese) ha progressivamente trasferito il baricentro economico dalle funzioni manifatturiere a quelle di servizi. A lungo il fenomeno è stato legato più alle esternalizzazioni delle industrie che all'emergere di nuove aree produttive, ma dagli anni Novanta la creazione di posti di lavoro nei servizi si è almeno in parte sganciata dalla domanda industriale. Torino, pure rimanendo tra i territori con un peso di attività industriali tra i più elevati in Italia, è anche il sistema locale che nella prima metà dello scorso decennio ha conosciuto il più intenso ricambio settoriale per valore aggiunto e occupati (il più forte incremento nei servizi e la più forte contrazione nell'industria). Ciò non toglie che alla vigilia dell'ultima grande crisi, Torino si distinguesse ancora per un'incidenza del lavoro industriale più elevata degli altri sistemi metropolitani. Contribuiscono a rendere incerto il futuro del sistema economico provinciale gli interrogativi, tuttora irrisolti, legati al futuro dell'insediamento del gruppo Fiat sul territorio in seguito alle strategie internazionali inaugurate dalla casa automobilistica torinese con l'acquisto di Chrysler. Ad oggi Fiat Auto è ancora presente sul territorio, dove ha mantenuto funzioni direzionali e terziarie (dal Centro Stile al Centro Ricerche), per quanto in prospettiva anche per queste attività si profili una

GENERAL CONTRACTOR  Consorzio Collegamenti Integrati Veloci	ALTA SORVEGLIANZA  GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	
	IG51-01-E-CVROIM00A8001A00	Foglio 26 di 98

riconfigurazione. Lo stabilimento di Mirafiori presenta ampie aree inutilizzate o sotto-utilizzate; la prospettiva annunciata dai vertici del Gruppo per l'area torinese insiste sulla sua riconversione a polo produttivo del lusso, ma ad oggi le incognite sono forti. Più in generale l'industria dell'auto nel corso degli anni Novanta e della prima parte dello scorso decennio si è configurata sempre più come "industria dei componenti" che di produzione diretta di automobili¹⁷. Nel 1993 negli stabilimenti torinesi erano fabbricate 570.000 auto, a fronte delle 250.000 fuoriuscite da Mirafiori nel 2007, delle circa 125.000 del 2010 e delle appena 70.000 del 2011. Lo stesso sistema è oggetto negli ultimi anni di un'intensa attività internazionale di shopping: importanti firme della componentistica, dell'engineering e del design sono divenute di proprietà estera. La tendenza del sistema della componentistica a riconfigurarsi come bacino di subfornitura per l'industria mondiale dell'auto, peraltro, potrebbe trarre ulteriore impulso dalle crescenti attenzioni mostrate dai produttori leader mondiali verso il territorio: il recente trasferimento dell'ufficio acquisti di Volkswagen Italia alla periferia di Torino può essere interpretato come importante segnale in questa direzione. La terziarizzazione di Torino, negli anni antecedenti la crisi, è avvenuta secondo modi peculiari, dati dalla combinazione tra risorse (competenze, tecnologie, vocazioni ecc.) rese disponibili dal ciclo precedente. La transizione è stata trainata, per tutti gli anni Novanta, dalle attività maggiormente legate ai settori tradizionalmente più rappresentativi dell'economia del territorio, ossia dai servizi alla produzione (ricerca, progettazione, *design*, formazione, comunicazione). La progressiva ritirata o perdita di peso dei *global players*, unitamente all'emergere di "leader di nicchia", lascia intravedere la crescente importanza ed il progressivo consolidamento di un tessuto di medie imprese che, incorporando servizi ad alto valore aggiunto, si connota sempre più come *piattaforma competitiva* multifunzionale.

Sulle trasformazioni che insistono sulla realtà metropolitana di **Genova**, poiché il capoluogo ligure è interessato direttamente dai lavori di realizzazione della linea AV/AC Genova-Milano, si tornerà diffusamente nei capitoli successivi, dedicati all'analisi del contesto territoriale specifico. Basti qui sottolineare che rispetto alle altre due grandi città del Nord-Ovest, il capoluogo ligure presenta a sua volta importanti specificità. Anch'essa ormai pienamente città terziaria (il peso delle attività e

¹⁷ A. Enrietti, *L'industria dell'auto fra crisi e trasformazione* in *La Questione settentrionale. Economia e società in trasformazione* (a cura di G. Berta), Annali della Fondazione Giangiacomo Feltrinelli, Milano 2007.

GENERAL CONTRACTOR 	ALTA SORVEGLIANZA 	
	IG51-01-E-CVROIM00A8001A00	Foglio 27 di 98

dell'occupazione industriali è di molto inferiore a quello di Torino e Milano), la sua fisionomia economica appare basata sui pilastri della modernizzazione del porto, sulla qualificazione di un nucleo specialistico di attività nell'impiantistica, sulla diffusa presenza di servizi professionali, da una parte, e di servizi di prossimità rivolti al "mercato interno" dall'altra.

Le traiettorie di sviluppo delle tre maggiori città del Nord-Ovest (e del Nord in generale), riepilogando, evidenzia sia fenomeni comuni sia processi di disallineamento, che possono aprire la strada ad una concentrazione delle funzioni generanti valore nel polo forte e una contestuale periferizzazione di quelli subalterni, ma anche alla ricerca di una valorizzazione delle complementarità, istanza che richiede un forte investimento nella ricerca dei fattori *hard* (collegamenti infrastrutturali) e *soft* (forme di cooperazione, di sussidiarietà, progetti comuni) che possono abilitare una superiore integrazione tra esse, valorizzando i vantaggi locali e realizzando economie di scala intorno ad alcune funzioni d'interesse collettivo. La possibilità di una superiore integrazione non può tuttavia occultare la progressiva polarizzazione in termini di competitività, capacità attrattiva, qualificazione economica di Milano, Torino e Genova. Si tratta, oggi, indiscutibilmente di poli di rango differente. L'indicatore più immediato è fornito dalla dinamica della popolazione. Tra il 1971 ed il 2001 Genova ha perso oltre 200.000 abitanti; a livello provinciale, nei venti anni compresi tra il 1981 e il 2001, la popolazione residente è diminuita quasi del 16%. Anche Milano e Torino, intese come *core cities*, sono state interessate da una riduzione significativa dei residenti, che si riflette in una contrazione demografica a livello provinciale, ma la loro evoluzione è completamente diversa. In entrambi i casi, infatti, i comuni dell'hinterland e della provincia hanno guadagnato abitanti (fenomeno particolarmente rilevante a Milano, ma visibile anche a Torino).

Milano si è fatta *città infinita*, una complessa conurbazione dove le funzioni economiche un tempo peculiarmente urbane vanno diffondendosi nell'area vasta che, dove la città centrale perde abitanti, continua ad attrarre residenti e attività. Il centro è stato ri-occupato da attività tipicamente metropolitane e interessato da processi di *gentrification*. Anche Torino città ha perso abitanti (oggi sono poco più di 900.000 i residenti, con un contributo "straniero" di quasi 130.000 unità), ma il sistema metropolitano ha tenuto, incrementando la popolazione dell'hinterland e della provincia, seppure in percentuale ridotta rispetto a Milano.

GENERAL CONTRACTOR 	ALTA SORVEGLIANZA 	
	IG51-01-E-CVROIM00A8001A00	Foglio 28 di 98

Sotto il profilo della distribuzione della popolazione, Genova nel 2010 presentava un indice di vecchiaia di 235, a fronte di una media nazionale di 144 e del Nord-Ovest di 159. Anche Torino presenta dati sull'invecchiamento della popolazione critici, mentre tali fenomeni appaiono più contenuti nel capoluogo lombardo. Più in generale, uscendo dai poli metropolitani, la combinazione tra andamento demografico e invecchiamento della popolazione rappresenta un fattore debole del Nord-Ovest: una società matura che per alimentare il proprio sviluppo necessita strutturalmente d'integrare energie nuove e flussi migratori in ingresso.

Ancora più evidenti i fenomeni di divaricazione a livello di struttura socioeconomica e competitività. Milano ha una storia plurisecolare di manifattura, e già alla fine del XIX secolo il suo esercito industriale era di 150.000 addetti. Il suo sviluppo è avvenuto in modo equilibrato: la struttura economica della città e del territorio è sempre stata relativamente polisetoriale, diversificata e de-specializzata. La sua posizione storica di "città degli scambi", inoltre, ha favorito un equilibrio tra vocazione industriale e una specializzazione di tipo terziario e commerciale, sebbene Milano, è bene ricordare, fino agli anni Settanta del secolo scorso, sia stata a pieno titolo una città industriale. Torino dal suo passato di sia pure piccola capitale ha tratto le competenze e le risorse originarie per una specializzazione nei settori a elevata intensità di capitale, e particolarmente nell'industria metalmeccanica. Per quanto l'immagine di città a una dimensione (coincidente con la monocultura dell'auto) abbia finito per occultare altre importanti specializzazioni industriali, è corretto affermare che qui, più che altrove, si è affermato il modello della *one company town* fordista. Genova viceversa deve il proprio sviluppo industriale al ruolo di capitale marittima nazionale e alle convenienze localizzative per l'industria di trasformazione delle materie prime, che hanno favorito la nascita, già a partire dagli anni Trenta del secolo scorso, del principale polo industriale pubblico italiano. Dalla siderurgia alla cantieristica, per giungere poi all'elettromeccanica e all'impiantistica, il fordismo genovese è sempre stato legato alle partecipazioni statali. Come si può notare, dietro la comune matrice di grandi città industriali, Milano, Torino e Genova nel periodo fordista presentavano specializzazioni relativamente distinte che le rendevano nella sostanza tra loro diverse, come differenti sono state le risorse mobilitabili nella fase di declino dell'industria.

Nei trenta anni compresi tra il 1971 e il 2001, Torino (analogamente a Milano) ha quasi dimezzato il suo esercito industriale. La quota di valore aggiunto attribuibile all'industria

<p>GENERAL CONTRACTOR</p>  <p>Consorzio Collegamenti Integrati Veloci</p>	<p>ALTA SORVEGLIANZA</p>  <p>GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE</p>	
	<p>IG51-01-E-CVROIM00A8001A00</p>	<p>Foglio 29 di 98</p>

è passata dal 46,9% del 1981 al 23,4% del 2008. Per contro la quota di valore aggiunto prodotta dal terziario è aumentata dal 49% al 71,3% grazie, soprattutto, al maggior contributo dei servizi alle imprese e alle persone. Il confronto della distribuzione degli occupati nelle altre principali realtà metropolitane del paese evidenzia alcune specificità della via torinese alla terziarizzazione. Una transizione avvenuta secondo modi peculiari, dati dalla combinazione tra risorse (competenze, tecnologie, vocazioni ecc.) rese disponibili dal ciclo precedente, fattori innovativi e risorse disponibili nella società locale. Una combinazione che, nella cornice più generale del passaggio da un'economia imperniata sul ciclo manifatturiero ad un'altra di tipo "terziario", presenta alcuni fattori distintivi. Pure assottigliato e strutturato secondo assetti (tecnologici, proprietari, organizzativi) largamente modificati rispetto agli anni '70-'80, il comparto delle produzioni manifatturiere occupa ancora un posto importante nel sistema produttivo.

La metropoli meneghina, ha gestito meglio e in anticipo, rispetto a Torino, la fase di uscita dal ciclo manifatturiero.¹⁸ In pochissimo tempo ha realizzato la sua transizione terziaria e post-fordista; facendo leva su alcune specificità, come il circuito mondiale della moda, ha ridato fiato alla sua naturale vocazione commerciale, ha valorizzato la sua posizione di vetrina e deposito delle funzioni competitive strategiche (dalla finanza ai servizi immateriali) per il sistema produttivo pedemontano, di fatto la più alta concentrazione industriale e terziaria d'Italia ed una delle più importanti a livello europeo. Nei confronti di Torino ha saputo potenziare in anticipo i fattori non trasferibili della competizione post-fordista (mercato del lavoro qualificato, presenza di competenze, prestigio e visibilità internazionale), che fanno poggiare il riposizionamento di Milano su basi più solide e strutturate. Milano è normalmente ricompresa nel gruppo delle euro-metropoli (Bruxelles, Francoforte, Madrid, Barcellona, ecc.) e delle "città globali", laddove Torino è generalmente assimilata alle metropoli, che, pure rivestendo un certo ruolo in ambito europeo, dispiegano la loro influenza soprattutto su scala nazionale (Glasgow, Marsiglia, Stoccarda, Valencia, ecc).

Rispetto alle altre due metropoli del Nord-Ovest Genova, che ha vissuto in anticipo e con effetti più devastanti il ciclo di de-industrializzazione, appare in relativo ritardo. Anche per ciò che attiene al dinamismo delle imprese e al fattore lavoro non può

GENERAL CONTRACTOR 	ALTA SORVEGLIANZA 	
	IG51-01-E-CVROIM00A8001A00	Foglio 30 di 98

competere con Milano, ed è ampiamente distanziata anche da Torino. Per quanto riguarda il comparto produttivo, è da osservare che Genova vede un'ampia prevalenza d'impresе di dimensione "molecolare": quasi il 30% degli occupati lavora infatti in imprese che impiegano 1-2 addetti, a fronte di un dato nazionale del 24,3%, e delle province di Milano (15,4%) e Torino (20%) di molto inferiore. Solo il 10% è viceversa occupato in imprese con più di mille addetti, una percentuale inferiore al dato nazionale (12,5%) e molto al di sotto di Milano e Torino.

Dunque, la seconda "grande trasformazione" degli anni Novanta e Duemila consegna al presente tre città profondamente modificate e posizionate in modo differente nell'ambito dell'economia globalizzata. E' però importante notare che, con le ovvie specificità, Torino e Milano, per composizione degli occupati nei settori d'attività, siano forse più simili oggi di ieri; Genova si discosta soprattutto per l'importanza delle attività legate allo *shipping* e per il sottodimensionamento dei servizi avanzati alla produzione, ma tutto sommato le sue linee di diversificazione ricalcano quelle intraprese dalle altre aree metropolitane.

Delle tre città quella che appare più coinvolta nei flussi dell'economia globale appare Milano, sola *global city* dell'ex triangolo industriale, sebbene la nozione di *global city*, utile per definire una gerarchia tra le città, rischia nel contempo di generare non pochi aspetti confusivi. La trasformazione dello spazio competitivo in senso globale, infatti, riguarda tutte le città, comprese quelle minori, a maggior ragione centri come Genova (da sempre "città globale" in virtù del proprio ruolo nel sistema marittimo) e Torino, la cui apertura internazionale dipende ovviamente dal peso dei suoi principali attori economici.

La tabella che segue evidenzia chiaramente le traiettorie evolutive recenti delle maggiori economie urbane del paese. In specifico, si pone in luce come Torino sia stata, insieme a Milano, l'area metropolitana con il più intenso travaso di valore dal settore industriale alle attività terziarie (il più forte incremento nel terziario e il più forte calo nell'industria). Genova, viceversa, negli ultimi quindici anni ha consolidato le sue prerogative di città dopo-industriale. La distribuzione del valore aggiunto per macrosettori, nelle grandi città del Nord (Milano, Torino, Bologna), vede ancora un peso non marginale delle attività di trasformazione (dal 22% di Milano al 24,4% di

¹⁸ Berta G., *Torino, Milano e la questione settentrionale*, Il Mulino, Numero 4, Luglio-Agosto 2006.

GENERAL CONTRACTOR  Consorzio Collegamenti Integrati Veloci	ALTA SORVEGLIANZA  GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	
IG51-01-E-CVROIM00A8001A00		Foglio 31 di 98

Bologna), mentre Genova converge verso un mix produttivo più “Mediterraneo”, con poca industria e molti servizi.

Tab. 1 - Valore aggiunto per settore economico nelle province metropolitane (1995-2008)

	1995		2008		Variazione Servizi	Variazione Industria
	Servizi	Industria	Servizi	Industria		
Torino	63,7	31,2	71,3	23,4	7,6	-7,8
Milano	66,5	29,7	73,5	22,0	7	-7,7
Genova	80,3	15,5	81,5	13,4	1,2	-2,1
Venezia	66,6	25,3	71,5	19,8	4,9	-5,5
Bologna	66,8	28	69,0	24,4	2,2	-3,6
Firenze	70,0	25,8	73,8	19,8	3,8	-6,0
Roma	84,9	9,5	87,2	8,0	2,3	-1,5
Napoli	78,5	15,9	81,8	11,8	3,3	-4,1
Bari	71,2	17	73,5	16,3	2,3	-0,7
Italia	66,4	25	71,1	20,8	4,7	-4,2

(Elaborazione AASTER su dati Istat - Valore aggiunto nelle province italiane Anno 2008, 2011)

La distribuzione degli occupati per settore di attività economica propone altre riflessioni. Come si può osservare, la “terziarizzazione” di Genova si distingue, rispetto alle altre due grandi città del Nord-Ovest, e per alcuni aspetti anche rispetto a tutti i maggiori centri urbani italiani, per una superiore incidenza di: attività commerciali di prossimità (commercio e riparazioni), costruzioni, trasporti e logistica (la vera specializzazione distintiva del capoluogo ligure), attività di alloggio e ristorazione. Distingue Torino una maggiore rilevanza dell’occupazione industriale e (dopo Roma e Milano) dei servizi collegati alle nuove tecnologie. Tutte e tre le città, poi, vedono una quota significativa di attività professionali e di consulenza (con una superiore concentrazione, nell’ordine, a Milano e Genova), laddove a Milano e Torino hanno una certa importanza anche i servizi alle imprese meno specialistici (pulizie, sorveglianza, facility management, disbrigo pratiche, ecc.).

GENERAL CONTRACTOR  Consorzio Collegamenti Integrati Veloci	ALTA SORVEGLIANZA  GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	IG51-01-E-CVROIM00A8001A00	Foglio 32 di 98
--	--	----------------------------	--------------------

Tab. 2 - Occupati per settore di attività economica nelle province metropolitane – 2010*

	TO	MI	GE	VE	BO	FI	RM	NA	N-O	Italia
Attività manifatturiere	27,5	18,6	16,8	22,5	27,7	25,4	9,4	18,6	27,9	25,4
Costruzioni	8,8	7,2	9,4	10,7	7,8	9,1	9,5	10,3	10,0	10,9
Commercio e riparazioni	17,3	18,5	19,9	19,2	18,4	20,2	18,6	23,8	18,4	20,1
Trasporti e logistica	6,6	7,2	12,1	8,4	7,3	6,5	9,4	8,9	6,3	6,4
Alloggio e ristorazione	5,2	5,8	7,5	12,7	6,0	7,6	7,6	6,9	6,0	7,2
Editoria, Audiovideo, ICT	5,6	7,2	3,3	2,4	4,1	3,2	9,4	3,3	3,8	3,3
Finanza e assicurazioni	4,2	5,9	4,1	2,4	4,2	4,0	4,8	2,8	3,9	3,4
Attività immobiliari	2,1	2,7	2,0	2,6	2,4	2,4	2,0	1,1	2,3	1,9
Attività professionali, scientifiche e tecnologiche	7,8	10,5	9,7	5,8	7,3	7,7	9,0	6,8	7,5	7,0
Servizi ammin. e di supporto	7,5	9,6	6,6	5,7	6,6	5,7	10,8	8,1	6,7	6,4
Istruzione sanità e assistenza	4,4	3,8	4,7	3,8	5,1	4,8	5,5	5,8	4,2	4,5
Cultura entertainment	0,7	0,9	1,1	1,4	0,8	0,9	1,5	1,2	0,8	1,0
Altri servizi	2,3	2,1	2,8	2,5	2,2	2,6	2,5	2,5	2,4	2,5
Totale servizi	63,7	74,2	73,8	66,8	64,6	65,5	81,1	71,1	62,2	63,7
<i>Totale</i>	<i>100,0</i>									

*Escluso settore agricolo e settore pubblico

(Elaborazione AASTER su dati Istat - Archivio Statistico Imprese Attive, 2012)

Riepilogando: la via terziaria di Milano appare saldamente agganciata al nucleo forte dei business service, specialistici ma anche operativi, della finanza e delle nuove tecnologie; quella di Torino, come a Milano, vede un primato dei servizi alla produzione (in parte ancora consistente di tipo industriale); Genova vede un ruolo forte del settore logistico, che fa perno intorno al ritrovato ruolo della portualità, e dei servizi con una forte incidenza del terziario di prossimità (commercio), del settore ricettivo e delle attività professionali variamente intese.

A questa configurazione corrisponde una metamorfosi della composizione sociale degli occupati. Le aree metropolitane si distinguono dai territori non urbani, di norma, per una più forte incidenza di professioni qualificate e di *knowledge worker*.

Tab. 3 - Occupati per grande gruppo professionale nelle principali regioni italiane (%) – anni 2008 e 2010

2010	Pie	Lig	Lom	Ven	E-R	Tos	Laz
Totale	100,0						
Manager + Prof specialistiche	13,16	15,87	14,31	12,21	12,89	13,96	15,58
Tecnici	20,93	21,47	23,61	21,51	22,59	19,45	19,12
Professioni qualificate	34,09	37,34	37,92	33,72	35,47	33,40	34,70
Intermedie e operai specializzati	46,02	47,58	44,08	47,83	45,95	49,95	46,06
Operai e prof non qualificate	19,30	14,10	17,59	17,82	18,14	15,77	16,98
Composizione al 2008	Pie	Lig	Lom	Ven	E-R	Tos	Laz

GENERAL CONTRACTOR  Consorzio Collegamenti Integrati Veloci	ALTA SORVEGLIANZA  GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	
IG51-01-E-CVROIM00A8001A00		Foglio 33 di 98

2010	Pie	Lig	Lom	Ven	E-R	Tos	Laz
Manager + Prof specialistiche	14,07	17,54	15,34	12,80	13,81	15,16	18,27
Tecnici	21,87	24,16	23,89	21,30	23,63	21,60	21,23
Professioni qualificate	35,94	41,70	39,22	34,09	37,44	36,76	39,49
Intermedie e operai specializzati	45,69	43,01	43,48	47,68	45,48	47,71	43,13
Operai e prof non qualificate	17,96	13,66	16,95	17,73	16,66	14,91	15,24
Variazione 2008-10 (in migliaia)	Pie	Lig	Lom	Ven	E-R	Tos	Laz
Manager + Prof specialistiche	-23,0	-12,77	-55,6	-18,4	-23,9	-22,3	-58,8
Tecnici	-26,7	-20,14	-30,7	-5,5	-30,5	-38,5	-45,3
Professioni qualificate	-49,7	-32,90	-86,2	-24,0	-54,5	-60,8	-104,1
Intermedie e operai specializzati	-12,3	24,00	-8,3	-19,4	-10,8	23,6	70,5
Operai e prof non qualificate	18,3	1,17	14,3	-6,6	21,3	9,9	40,8

(Elaborazione AASTER su dati Istat – Rilevazione Continua Forze di Lavoro)

Nelle maggiori regioni del Centro-Nord l'incidenza complessiva dei lavoratori a elevata qualificazione (manager, imprenditori, professionisti specialisti e tecnici) si aggira tra il 33% (Toscana) e il 38% (Lombardia). Tra il 2008 e il 2010, tuttavia, la tendenza alla crescita delle professioni qualificate sembra essersi arrestata. E' questo uno degli effetti forse meno narrati della grande crisi apertasi proprio nel 2008. Il sistema produttivo dell'Italia del centro-Nord, in altre parole, sembra faticare nel rinnovare e alimentare le fonti di una moderna economia basata sul mix tra produzioni industriale a elevato valore aggiunto e servizi specialistici e immateriali. L'inadeguatezza dell'infrastruttura soft (università, centri di ricerca, logiche organizzative e sistemi di produzione della conoscenza) del sistema si combina con i limiti delle infrastrutture hard (contrariamente a quanto normalmente si ritiene, l'economia della conoscenza richiede molti servizi collettivi, infrastrutture di connessione veloce tra poli urbani, accessibilità delle città).

3.2. Il Nord-Ovest delle piattaforme produttive territoriali

Il Nord-Ovest non si esaurisce nei suoi poli metropolitani; gli ultimi decenni sono stati segnati dalla crescita dei "territori di mezzo", che nel fordismo erano perlopiù *outback* spaziali e bacini di manodopera, privi di autonoma identità. Si è compiuta una "modernizzazione orizzontale" che ha spostato e ridefinito gli equilibri tra centro e periferia. I processi d'interdipendenza e la ricerca di vantaggi nella pluri-localizzazione non interessano solo Milano, Torino e Genova, poiché anche sul territorio si sostanziano progetti d'area vasta. E' proprio la crescita delle imprese e dei sistemi produttivi nelle ex-periferie, inoltre, che ha favorito lo sviluppo di forme d'integrazione tra centri urbani e territori provinciali. Altro aspetto importante, è il decentramento di

GENERAL CONTRACTOR  Censorzio Collegamenti Integrati Veloci	ALTA SORVEGLIANZA  GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	
	IG51-01-E-CVROIM00A8001A00	Foglio 34 di 98

alcune funzioni metropolitane nelle città minori e nei capoluoghi provinciali; è per esemplificare il caso – nel territorio in esame - dell'Università del Piemonte Orientale (Vercelli, Novara, Alessandria), oltre alle sedi decentrate dei principali atenei (come i poli di Imperia, La Spezia, Savona in Liguria, di Cuneo, Asti, Ivrea in Piemonte). E' infine da sottolineare la crescente concentrazione, nell'”asse logistico occidentale” – coincidente a grandi linee con le province di Novara, Alessandria e Genova, di importanti funzioni connettive e smistamento dei flussi di merci e persone. Per quanto attiene alle attività di monitoraggio del presente contributo, è utile soffermarsi brevemente sull'evoluzione di tre di questi sistemi territoriali

La piattaforma del Piemonte nordorientale

La vicenda socioeconomica del polo metropolitano torinese e del Canavese è stata segnata, anche nella cultura e negli assetti urbanistici, dalla grande impresa produttrice di beni di consumo di massa; tale connotazione si stempera procedendo dal capoluogo piemontese in direzione Nord-Est, nel Piemonte industriale del tessile e dei distretti dei casalinghi e dei rubinetti, tra Biella ed il lago Maggiore, più simili (per vocazione, organizzazione sociale e produttiva) ai sistemi pedemontani d'oltre Ticino. L'Istituto Regionale di Ricerca Economica e Sociale (IRES Piemonte) ha proposto, ai fini dell'analisi socioeconomica, una suddivisione del territorio regionale in quadranti. Il sistema produttivo del quadrante Nord-Est – coincidente con le province di Biella, Vercelli, Novara e del Verbano-Cusio-Ossola è fortemente caratterizzato in senso manifatturiero, include grandi distretti industriali storici, legati alle produzioni tessili (Biellese e in parte alto vercellese), alla rubinetteria (alto novarese), al valvolame (Verbano) e ai casalinghi (alto-novarese, Cusio); settori fortemente caratterizzati da una propensione all'export e dalla presenza di alcuni *player* di livello internazionale. Alcuni di questi settori, anche prima del manifestarsi della grande crisi, sono stati ridimensionati, a causa della mancata modernizzazione di molte aziende - non più in grado di reggere la competizione internazionale. Altre imprese si sono posizionate su segmenti di fascia alta, attraverso un rilevante investimento in risorse intangibili - design dei prodotti, capitale umano, marketing - e nella personalizzazione delle soluzioni in funzione delle esigenze di una domanda di nicchia: una “metamorfosi industriale” che ha favorito un positivo riposizionamento competitivo. In tutti i casi, l'impatto dell'attuale fase di recessione sul sistema produttivo sta evidenziando

GENERAL CONTRACTOR 	ALTA SORVEGLIANZA 	
	IG51-01-E-CVROIM00A8001A00	Foglio 35 di 98

fenomeni di erosione delle prospettive di sviluppo dell'area. Alcuni territori stanno subendo con maggiore intensità di altri l'urto della crisi; nonostante un numero crescente di imprese stia sopravvivendo attraverso il ricorso alla Cassa Integrazione ordinaria e straordinaria, appare chiaro come la congiuntura economica stia, già oggi, producendo una selezione delle realtà produttive locali. Il destino del distretto tessile del **biellese**, come del tessile italiano in genere, è fortemente condizionato dalla competizione di imprese che hanno deciso di localizzare la produzione in Estremo Oriente. La riduzione del numero di imprese in questo settore è frutto di una dinamica selettiva che in parte ha favorito l'emergere di eccellenze locali e imprese leader - oggi posizionate su segmenti "alti" del mercato, ma dall'altro lato ha prodotto gravi ripercussioni sul sistema, generando un aumento della disoccupazione e la necessità di ripensare nuove strategie di sviluppo. Le caratteristiche del sistema produttivo **vercellese** mostrano una mancanza di diversificazione dell'industria manifatturiera, con la crisi di alcune industrie e il fallimento dei principali insediamenti degli anni Sessanta-Settanta. In parallelo, la caratterizzazione agricola del territorio non si è tradotta ad oggi in una potenzialità per l'area vercellese perché non ha generato un adeguato indotto di servizi legati alla cultura, al turismo, all'agroalimentare – per quanto non manchino indizi di una possibile svolta in questa direzione. In aggiunta a questo il territorio evidenzia un basso livello di imprenditorialità e un sostanziale fallimento delle politiche destinate all'attrazione di nuove attività produttive, basate quasi esclusivamente sull'offerta di aree a basso costo. Particolarmente critica la situazione nell'area del **Verbano Cusio Ossola** dove il successo delle imprese *leader* del settore casalingo non ha rappresentato un volano di sviluppo per il tessuto locale di PMI, soprattutto per quelle operanti in regime di fornitura, particolarmente esposte alla concorrenza asiatica. Sul territorio si registra un certo dinamismo da parte delle istituzioni locali. In ultimo, l'ambito novarese si caratterizza per uno dei più alti tassi di export del Piemonte e di Italia (con un volume di esportazioni per abitante doppio rispetto alla media nazionale), sostenuto dal settore chimico-petrolifero, dalle rubinetterie e dalle imprese del valvolame. La contrazione della domanda e la crisi dei distretti dell'alto novarese, come nel biellese, ha in parte risparmiato le imprese che negli anni hanno investito nel riposizionamento su fasce di mercato a più alta redditività puntando sul design dei prodotti (nel caso della rubinetteria) o specializzandosi nella produzioni di componenti per i grandi impianti industriali. Si

GENERAL CONTRACTOR 	ALTA SORVEGLIANZA 	
	IG51-01-E-CVROIM00A8001A00	Foglio 36 di 98

determina perciò un quadro variegato: non una crisi generalizzata ma di alcuni sistemi produttivi.

Nell'insieme, il mutamento socioeconomico nel Piemonte nord-orientale è determinato dai processi di selezione delle imprese, volti ad acquisire competitività spostandosi sempre più sui contenuti di servizio e di conoscenza dei prodotti, sulla valorizzazione delle relazioni internazionali, su politiche di immagine e riconoscibilità dei prodotti, sul miglioramento qualitativo delle produzioni esportate, sull'intensificazione dei rapporti con i centri di ricerca e le Università. A fronte di una grande opportunità: lo sviluppo logistico dell'area novarese. Penalizza il territorio nel suo complesso un deficit di rappresentazione. Dall'esterno il Quadrante Nord-Est è poco distinguibile, "terra di mezzo" schiacciata tra i poli metropolitani di Torino e Milano. Un territorio afflitto cronicamente da strabismo, diviso cioè tra un'appartenenza territoriale che ne lega le sorti alle strategie di sviluppo da Torino e dalla Regione Piemonte e una forte interdipendenza – almeno per quanto attiene Novara e Il Verbano Cusio Ossola - con i sistemi produttivi delle province di Varese e Milano. L'opportunità offerta dallo sviluppo logistico contribuirà tuttavia ad accrescere l'ambivalenza che oggi identifica il Quadrante Nord-Est come spazio di attraversamento" dei flussi economici, e contemporaneamente, come territorio in grado insieme di fornire servizi avanzati alle imprese che intendono insediarsi e di comunicare e promuovere le competenze dei suoi distretti.

La piattaforma del Piemonte meridionale

La seconda grande piattaforma produttiva territoriale, il Piemonte meridionale, pure integrando sistemi locali più circoscritti e riconoscibili e - spesso - tra loro in competizione, appare caratterizzata da più evidenti tratti condivisi. E' opportuno richiamare qui la prerogativa "artificiale" e in divenire delle piattaforme produttive, che non aboliscono identità locali e forme di particolarismo, ma agiscono per coalizzarle nel quadro di una narrazione e di progetti comuni. Tenuto conto delle caratteristiche morfologiche del territorio e di quelle d'ordine sociale ed economico, a grandi linee, la piattaforma produttiva del Piemonte meridionale comprende una vasta area collinare - Langhe e Monferrato – internamente articolata in sub-aree:

GENERAL CONTRACTOR 	ALTA SORVEGLIANZA 	
	IG51-01-E-CVROIM00A8001A00	Foglio 37 di 98

- la *bassa Langa Albese* (dove sono concentrate le produzioni vinicole a maggiore valore aggiunto, come il Barolo ed il Barbaresco, ma anche il Nebbiolo d'Alba), il *Roero* (il territorio collinare a Nord di Alba, anch'esso specializzato nella produzione vitivinicola) ed il *Braidese*, l'area di Bra. E' la zona dove i processi di sviluppo sono stati più intensi, e in cui hanno sede alcune delle principali imprese industriali e di servizi della provincia di Cuneo (Ferrero, Miroglio, Mondo ad Alba, Abet Laminati, Bra Servizi, Olicar e Rolfo a Bra);
- il *Monferrato meridionale*, a cavallo delle tre province, e che si può far coincidere con il Monferrato Astigiano e Alessandrino a sud del Tanaro (il *Medio Monferrato*), le Colline del *Belbo* e quelle del *Medio Bormida*. Anche qui sono presenti importanti produzioni vinicole (dal Moscato al Barbera) sebbene sia un territorio dove le eccellenze del settore enologico convivono con alcuni ritardi nelle politiche di certificazione della qualità e di gestione del territorio;
- il *Monferrato settentrionale*, include l'area a Nord del Tanaro, tra le province di Asti e Alessandria, ha prerogative eterogenee, che nel complesso ha vissuto più intensi processi di spopolamento e abbandono delle campagne, ma che recentemente sta perseguendo una riconversione basata sul *mix* tra agricoltura, produzioni vitivinicole e turismo "dolce"; nonostante siano presenti marchi e produttori di un certo prestigio, sotto questo profilo l'area appare comparativamente in ritardo, in una situazione segnata da difficoltà nel settore industriale;
- l'area collinare confinante con la Liguria, che include l'*Alta Langa* propriamente detta, la *Langa Cebana*, l'*Alta Valle Bormida* nelle province di Asti e Alessandria; è l'altra faccia della "Langa Ricca" che circonda Alba, che negli anni dell'industrializzazione hanno subito più di quelle circostanti lo *shock* dell'emigrazione; pur soffrendo ancora di una relativa marginalità, queste aree sono non di meno interessate da promettenti processi di valorizzazione delle risorse locali, delle quali la principale è sicuramente rappresentata da un territorio suggestivo e non congestionato come il fondo valle.

Questa vasta area collinare compresa tra il Po e l'entroterra ligure, è chiusa a est e ovest da due importanti sistemi produttivi:

- la *pianura cuneese*, una delle zone economicamente più dinamiche del Nord-Ovest e che, anche in questi anni di crisi conclamata, ha retto meglio l'impatto e saputo esprimere buone performance produttive e occupazionali, in virtù di un sistema

GENERAL CONTRACTOR 	ALTA SORVEGLIANZA 	
	IG51-01-E-CVROIM00A8001A00	Foglio 38 di 98

equilibrato al riparo dalle crisi settoriali, che unisce punte d'eccellenza nel settore agricolo e della zootecnia, e PMI attive in tutti i settori manifatturieri; è questa l'area "forte" del Piemonte Meridionale;

- ad est, la *pianura di Alessandria*, che idealmente include anche i poli distrettuali di Casale Monferrato e Valenza Po, il Tortonese e, a Sud, il polo di Novi; è un'area a prevalente vocazione industriale, oggi attraversata da dinamiche di segno ambivalente che vedono da una parte il riposizionamento efficace di alcune imprese storiche (il polo chimico su tutti) e l'emergere di nuovi casi di successo (come il polo dolciario di Novi), e dall'altra le difficoltà di alcuni distretti storici, come il "freddo" (Casale) e l'orafo (Valenza Po); da sempre crocevia di direttrici d'importanza strategica, l'area di Alessandria si candida a "distretto logistico" d'importanza nazionale che, accanto alla tradizionale posizione retroportuale di Genova, punta a valorizzare quella di potenziale incrocio tra grandi direttrici e corridoi multimodali sugli assi est-ovest e nord-sud.

Il principale denominatore comune, dal punto di vista produttivo, è rappresentato dall'elevata qualità delle produzioni vitivinicole e, più in generale, dai prodotti dell'industria agro-alimentare: tra l'area a Sud d'Alessandria e la pianura a Nord di Cuneo è riconoscibile una *food & wine belt* che ospita marchi internazionalmente riconosciuti, DOP e IGP, un sistema di valore nel complesso eccellente. Nel gioco delle eccellenze economiche e dei punti di criticità, tuttavia, i subterritori che compongono il "secondo Piemonte" presentano anche sostanziali diversità, che rendono il contesto d'area vasta assai disomogeneo, ma potenzialmente "completo" ed integrato. Nell'insieme, le tre province si caratterizzano per una marcata vocazione agricola. Anche tra le manifatture leggere (industria del legno e industria alimentare), si registra un buon grado di specializzazione territoriale.

Delle tre province, quella con le migliori performance economiche è Cuneo. Un'area che, pur nella fase critica di questi anni, è in grado di proporre importanti risultati, dove accanto alle medie e grandi imprese consolidate operano circa 75.000 aziende nei quattro comparti dell'economia. E' questa la provincia piemontese che ha mostrato i più solidi segnali di tenuta del tessuto produttivo e occupazionale. Meno brillanti, al confronto, appaiono le *performance* più recenti della provincia di Alessandria, che può tuttavia vantare un settore industriale di primo rango, articolato anch'esso su più comparti, tra i quali spiccano le imprese legate al settore chimico, l'industria dolciaria (col polo di Novi ed altri *player* di primo piano, come Bistefani), e *leader* di settori come

GENERAL CONTRACTOR  Consorzio Collegamenti Integrati Veloci	ALTA SORVEGLIANZA  GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	
	IG51-01-E-CVROIM00A8001A00	Foglio 39 di 98

la produzione di cemento (Buzzi Unicem), delle macchine per la stampa, nonché i distretti dell'elettrodomestico e dell'orafo. Alcune di queste attività vivono oggi una situazione di particolare difficoltà, che si riverbera sull'andamento aggregato dell'economia provinciale, ma è da osservare che anche quello alessandrino appare come un sistema competitivo e articolato, in grado d'assorbire le criticità settoriali.

La Liguria

Il grande storico francese Braudel di Genova diceva che la sua stessa esistenza era legata al passo dei Giovi. Genova, si può dire da sempre, è proiettata sul Mediterraneo ma attratta dal retroterra, tra il Far East e quello che sempre Braudel chiamava "l'istmo tedesco". Per guardare il futuro, deve dunque continuamente riscoprire il passato. Un futuro che ciascuna delle tre Ligurie (il Levante, Genova, il Ponente) disegna soprattutto per linee longitudinali. La Liguria appare infatti un mosaico di territori addensati sui porti, complementari ai sistemi territoriali d'oltre Appennino, poi alla città versiliese per La Spezia, che con Viareggio forma un grande distretto nautico, alla Provenza per il Ponente estremo, ricco di paesaggio e povero di industrie. Per queste ragioni, più che definire una piattaforma produttiva nel senso sopra descritto, i territori liguri (sebbene accomunati dall'importanza delle attività dello *shipping* e del settore immobiliare) ci paiono soprattutto come possibili terminali e articolazioni dei sistemi produttivi della pianura padana.

A guardare i numeri dell'economia, Genova e la Liguria stavano meglio ai tempi del triangolo industriale, quando i porti fissavano nelle adiacenze l'acciaio e il petrolio. A Genova il fordismo è finito in anticipo, senza che il testimone dello sviluppo sia stato raccolto da una nuova leadership. Anche il porto rischiò d'implodere. Il mancato decollo di un'alleanza tra metropoli (il Ge-Mi-To, rimasto nei convegni e mai entrato nelle agende della politica) e del "Limonte", che prefigurava una partnership con Torino e il Piemonte, hanno sottratto alla Liguria un respiro d'area vasta.

Pure restando ai margini del Nord, nei dieci anni precedenti la nuova grande crisi, Genova aveva però ritrovato una via dello sviluppo. Con il bacino di Voltri e la nuova governance portuale, Genova torna ai vertici della portualità mediterranea. L'industria pubblica ha sedimentato un nucleo di produzioni ad alta tecnologia con le imprese Finmeccanica (aerospazio, difesa e sicurezza, elettronica, energia, sistemi di trasporto ferroviari); resistono nel territorio sedi di multinazionali come Piaggio Aereo Industries

GENERAL CONTRACTOR  Censorzio Collegamenti Integrati Veloci	ALTA SORVEGLIANZA  GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	
	IG51-01-E-CVROIM00A8001A00	Foglio 40 di 98

o Bombardier, nel savonese. A Genova resta il quartier generale di Erg e nasce un gioiello del biomedicale, la Esaote. E' cresciuto un nucleo di imprese attive nelle nuove tecnologie, originate da spin off industriali e universitari. Come altre città, Genova ha investito molte risorse nella cultura e nel turismo.

Fuori dal capoluogo, il turismo e l'immobiliare turistico hanno garantito una base economica alle due riviere, seppure al caro prezzo di moltiplicare i "letti freddi" e le esternalità paesaggistiche. Un turismo più di famiglie e di terza età, lontano dall'innovazione esperienziale della Romagna e della Versilia, ma capace anche di valorizzare le Cinque Terre, ridare prospettiva ai borghi dell'entroterra ponentino, creare hub crocieristici a Savona. L'altro polo industriale, dopo Genova, è distribuito tra Savona e l'entroterra, con alcune imprese leader come Fresia (veicoli industriali), capofila dell'industria meccanica connessa con il Piemonte. Il distretto della nautica a La Spezia è strutturato intorno a brand come Riva-Ferretti, Intermarine, Pacini Navi, e subfornitori artigiani di alta gamma, oggi messi a dura prova dalla crisi. Sul lato opposto, a Imperia, accanto al turismo, si vive soprattutto di trasformazione agroalimentare e florovivaismo.

La pancia produttiva è fatta di servizi, con una prevalenza del settore commerciale rispetto al terziario avanzato. Delle 132.000 imprese attive, poco più di 9.000 sono nell'industria. E' un tessuto frammentato: il numero medio di addetti per impresa (3,5) è inferiore al dato nazionale, il 32,8% delle aziende rientra nell'artigianato. E' quasi assente la media impresa industriale – sono in tutto trentacinque. Da qui anche la scarsa propensione all'export della regione (2% del totale nazionale).

L'ancoraggio rimane la portualità. Genova è primo scalo italiano per volume di merci, ma a livello Mediterraneo ha subito da tempo il sorpasso di Barcellona e Valencia. Per guardare al futuro, Genova ritorna al passo dei Giovi, per trasferire i complessi retroportuali nell'area alessandrina. La portualità esige spazio in terraferma e corridoi intermodali. E infrastrutture che fluidifichino i flussi, eliminino i colli di bottiglia, accorcino tempi e spazi.

3.3. Problematiche e limiti competitivi del Nord-Ovest

GENERAL CONTRACTOR  Consorzio Collegamenti Integrati Veloci	ALTA SORVEGLIANZA  GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	
	IG51-01-E-CVROIM00A8001A00	Foglio 41 di 98

La disamina dei principali indicatori demografici, economici, occupazionali tra gli anni Novanta e Duemila, nonché l'entità dell'impatto della crisi apertasi nel 2008, propongono l'immagine di un Nord-Ovest (in senso stretto - Piemonte e Liguria) caratterizzato da una progressiva perdita di contatto con le aree più sviluppate, dal punto di vista economico, del paese. L'asse dello sviluppo, negli ultimi venti anni, sembra chiaramente avere preso una direzione diversa dalle regioni protagoniste del *take off* italiano a cavallo tra Ottocento e Novecento, e dello sviluppo industriale del secondo Dopoguerra. Il Piemonte e – seppure con caratteristiche differenti – la Liguria, rimangono tra le aree sviluppate del paese. La dotazione di strutture e infrastrutture produttive rimane importante, sul territorio sono presenti sistemi specialistici locali di grande valore e capacità di penetrazione internazionale. La qualità delle istituzioni formative, la presenza di centri finanziari, di grandi fondazioni bancarie, gruppi multiutilities, inoltre, fanno del Nord-Ovest un'area certamente più organizzata di altre zone del paese sotto il profilo dei prerequisiti della competitività. Nel contempo, con tutte le specificità di cui occorre tenere conto, Piemonte e Liguria sembrano pagare un relativo deficit di competitività, oltre che nei confronti della vicina Lombardia, anche verso le più dinamiche regioni del versante orientale (Veneto ed Emilia Romagna) della città-regione padana.

Un primo chiaro indicatore di questa situazione comparativamente meno favorevole è fornito dalla dinamica della popolazione. Tra il 1995 e il 2011 la Liguria è stata la sola regione del centro-Nord con un saldo demografico negativo (-1,1%), sebbene negli ultimi anni si sia verificata un'inversione di tendenza. Il Piemonte nello stesso periodo ha incrementato il numero di abitanti (5% circa), ma in misura nettamente inferiore a Lombardia, Veneto, Emilia Romagna e d anche Toscana, Marche, Lazio.

Tab. 4 - Popolazione residente (Media annua in migliaia)

Regione	1995	2000	2010	2011	Var 1995-2011	Var %
Piemonte	4.256	4.222	4.452	4.463	207	4,9
Lombardia	8.879	8.988	9.872	9.959	1.081	12,2
Veneto	4.405	4.497	4.925	4.950	545	12,4
Friuli Venezia Giulia	1.182	1.180	1.235	1.237	55	4,6
Liguria	1.635	1.583	1.616	1.617	-19	-1,1
Emilia Romagna	3.896	3.956	4.414	4.448	552	14,2
Toscana	3.502	3.493	3.740	3.757	256	7,3
Umbria	814	823	904	908	94	11,6
Marche	1.437	1.461	1.562	1.568	131	9,1

GENERAL CONTRACTOR  Consorzio Collegamenti Integrati Veloci	ALTA SORVEGLIANZA  GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	IG51-01-E-CVROIM00A8001A00	Foglio 42 di 98
--	--	----------------------------	--------------------

Regione	1995	2000	2010	2011	Var 1995-2011	Var %
Lazio	5.151	5.117	5.705	5.754	604	11,7
Italia	56.844	56.942	60.483	60.749	3.905	6,9
Italia nord-occidentale	14.887	14.912	16.068	16.167	1.281	8,6
Italia nord-orientale	10.387	10.565	11.607	11.675	1.289	12,4
Nord	25.273	25.477	27.675	27.843	2.569	10,2
Italia centrale	10.903	10.893	11.911	11.988	1.084	9,9

(Elaborazione AASTER su dati Istat – Demografia in cifre)

La struttura della popolazione delle due regioni, di conseguenza, appare caratterizzata da un indice di vecchiaia molto elevato (soprattutto quella della Liguria, mentre in Piemonte appare in linea con quello di regioni come Toscana ed Emilia Romagna, ben al di sopra comunque della media nazionale). Il dato trova ulteriore conferma nell'elevato indice di dipendenza degli anziani e nel basso indice di dipendenza giovanile. L'indice di ricambio della popolazione in età attiva, dunque, appare particolarmente allarmante per la Liguria, nonostante il piccolo recupero demografico degli ultimi anni, e relativamente preoccupante per il Piemonte, seppure nel Centro-Nord non siano assenti regioni (come la Toscana) il cui ricambio appare ancora più difficoltoso.

Tab. 5 - Indici demografici nelle maggiori regioni del Centro-Nord - 2011

	PIE	LIG	LOM	VEN	ER	TOS	LAZ	Nord-Ovest	Italia
dipendenza strutturale	55,36	61,95	51,98	51,66	55,30	55,94	50,88	53,88	52,16
dipendenza giovanile	19,89	18,51	21,49	21,54	20,48	19,69	21,05	20,76	21,38
dipendenza degli anziani	35,47	43,43	30,49	30,12	34,82	36,24	29,82	33,11	30,78
vecchiaia	178,3	234,6	141,8	139,8	170,0	184,0	141,6	159,4	143,9
struttura	126,4	141,7	118,6	118,2	121,5	125,1	114,3	122,8	113,1
ricambio	155,8	174,8	140,5	132,4	154,0	163,1	127,3	147,9	124,3

(Elaborazione AASTER su dati Istat – Demografia in cifre)

Nel complesso, le regioni nord-occidentali “in senso stretto” (senza considerare la Lombardia), sotto il profilo dei conti economici, evidenziano una situazione che nel 2011 è ancora migliore della media nazionale, ma che rimane al di sotto delle altre regioni del Nord. Gli indicatori che testimoniano questo posizionamento sono molteplici. La dinamica di medio periodo del valore aggiunto calcolato a prezzi base, esprime chiaramente il progressivo disallineamento del trend di crescita del Piemonte, in particolare, dal resto del Nord Italia. In valore assoluto, al 2011, il Piemonte rimane la quinta regione italiana per valore aggiunto prodotto, ma il suo trend nel medio

GENERAL CONTRACTOR  Consorzio Collegamenti Integrati Veloci	ALTA SORVEGLIANZA  GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	
IG51-01-E-CVROIM00A8001A00		Foglio 43 di 98

periodo (1995-2011) è stato il peggiore a livello nazionale. Inoltre, Piemonte e Liguria evidenziano maggiori difficoltà nel recupero dei livelli produttivi antecedenti la grande crisi deflagrata nella seconda parte del 2008.

Tab. 6 - Valore aggiunto a prezzi base per regione serie 1995-2011 (N° indice, 1995=100)

Regione/Area	1995	2000	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Piemonte	100,0	122,0	145,7	149,9	154,9	156,2	146,2	150,9	153,8
Lombardia	100,0	122,7	148,0	151,6	158,7	165,4	158,4	164,6	166,9
Veneto	100,0	126,9	153,5	158,0	165,4	166,4	160,5	163,2	166,9
Friuli Venezia Giulia	100,0	125,5	148,9	154,1	161,7	161,3	152,9	157,9	160,9
Liguria	100,0	125,1	150,2	153,7	162,8	167,0	159,4	158,9	160,7
Emilia Romagna	100,0	129,0	152,9	160,3	168,8	171,7	163,6	165,9	170,7
Toscana	100,0	125,9	150,9	156,5	163,9	166,3	163,8	165,0	167,6
Umbria	100,0	125,4	147,9	154,0	160,9	163,4	154,6	158,0	160,7
Marche	100,0	128,1	156,8	164,6	172,5	172,0	168,0	168,0	171,3
Lazio	100,0	123,2	156,5	161,0	169,0	170,4	168,5	169,1	170,8
Italia	100,0	124,8	150,6	155,4	162,3	165,2	159,5	162,2	164,8
Italia nord-occidentale	100,0	122,6	147,6	151,3	158,0	163,1	155,2	160,5	162,9
Italia nord-orientale	100,0	127,4	152,3	158,1	166,1	167,9	161,4	164,3	168,2
Nord	100,0	124,6	149,5	154,0	161,3	165,1	157,7	162,0	165,1
Italia centrale	100,0	124,8	154,2	159,5	167,3	168,8	166,0	166,9	169,2

(Elaborazione AASTER su dati Istat, Conti economici regionali)

Il dato relativo al *prodotto interno lordo per abitante*, esprime chiaramente una gerarchia per cui, dietro alla regione trainante, la Lombardia, si collocano (tra le grandi regioni del Centro-Nord) Emilia-Romagna e Veneto, e solo più distanziata il Piemonte; in questa graduatoria, peraltro, la Liguria compare alle spalle della Toscana. Nel contempo, è da evidenziare il recupero della Liguria tra il 1995 e i nostri giorni, a fronte di una sostanziale staticità complessiva del Piemonte.

Tab. 7 - Prodotto interno lordo ai prezzi di mercato per abitante (migliaia di Euro)

Regione/Area	1995	2000	2006	2007	2008	2009	2010	2011	1995	2011
Piemonte	19,025	23,701	28,256	28,996	28,858	26,895	27,820	28,277	85,0	84,4
Liguria	16,750	21,849	26,159	27,593	27,956	26,864	27,076	27,396	74,8	81,8
Lombardia	22,383	27,398	31,953	33,122	33,749	32,188	33,249	33,484	100,0	100,0
Veneto	20,046	25,169	29,558	30,608	30,032	28,955	29,364	29,882	89,6	89,2
Emilia-Rom	21,134	27,021	31,605	32,773	32,741	30,911	31,079	31,689	94,4	94,6

GENERAL CONTRACTOR  Consorzio Collegamenti Integrati Veloci	ALTA SORVEGLIANZA  GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	IG51-01-E-CVROIM00A8001A00	Foglio 44 di 98
--	--	----------------------------	--------------------

Regione/Area	1995	2000	2006	2007	2008	2009	2010	2011	1995	2011
Toscana	17,930	22,862	27,432	28,259	28,502	27,629	27,854	28,209	80,1	84,2
Umbria	16,584	20,715	24,147	24,977	25,099	23,391	23,772	23,989	74,1	71,6
Marche	16,863	21,278	26,021	26,921	26,621	25,685	26,002	26,412	75,3	78,9
Nord	20,705	25,833	30,381	31,478	31,595	30,076	30,793	31,198	92,5	93,2
Nord-ovest	20,817	25,760	30,338	31,417	31,807	30,187	31,135	31,452	93,0	93,9
Nord-est	20,544	25,937	30,439	31,562	31,301	29,922	30,320	30,847	91,8	92,1
Centro	18,313	23,062	28,113	28,821	28,811	27,884	28,045	28,241	81,8	84,3
Italia	16,750	21,044	25,331	26,176	26,326	25,247	25,678	26,003	74,8	77,7

(Elaborazione AASTER su dati Istat, Conti economici regionali)

La dinamica di medio periodo del Pil per abitante, conferma questa minore capacità dinamica dell'economia piemontese – che si situa dunque nel novero delle regioni “mature” dal punto di vista dello sviluppo, come Lombardia, Veneto ed Emilia Romagna, con una dinamica evolutiva simile a queste ma, come si è visto, su valori unitari più contenuti. La serie storica mostra viceversa il vigoroso recupero della Liguria, regione che tra gli anni Settanta e Ottanta era progressivamente scivolata all'indietro, distanziandosi dalle economie regionali trainanti del paese.

Tab. 8 - Prodotto interno lordo ai prezzi di mercato per abitante (n° indice, 1995=100)

Regione/Area	1995	2000	2002	2004	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Piemonte	100,0	124,6	134,1	141,3	148,5	152,4	151,7	141,4	146,2	148,6
Liguria	100,0	130,4	140,6	149,9	156,2	164,7	166,9	160,4	161,6	163,6
Lombardia	100,0	122,4	132,4	137,5	142,8	148,0	150,8	143,8	148,5	149,6
Veneto	100,0	125,6	132,0	141,0	147,5	152,7	149,8	144,4	146,5	149,1
Emilia-Romagna	100,0	127,9	135,3	141,2	149,5	155,1	154,9	146,3	147,1	149,9
Toscana	100,0	127,5	138,7	145,2	153,0	157,6	159,0	154,1	155,3	157,3
Umbria	100,0	124,9	132,7	139,0	145,6	150,6	151,3	141,0	143,3	144,6
Marche	100,0	126,2	138,8	144,7	154,3	159,7	157,9	152,3	154,2	156,6
Nord	100,0	124,8	133,6	140,1	146,7	152,0	152,6	145,3	148,7	150,7
Nord-ovest	100,0	123,7	133,7	139,8	145,7	150,9	152,8	145,0	149,6	151,1
Nord-est	100,0	126,3	133,4	140,6	148,2	153,6	152,4	145,7	147,6	150,2
Centro	100,0	125,9	138,8	146,9	153,5	157,4	157,3	152,3	153,1	154,2
Italia	100,0	125,6	136,0	143,4	151,2	156,3	157,2	150,7	153,3	155,2

(Elaborazione AASTER su dati Istat, Conti economici regionali)

GENERAL CONTRACTOR  Consorzio Collegamenti Integrati Veloci	ALTA SORVEGLIANZA  GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	
	IG51-01-E-CVROIM00A8001A00	Foglio 45 di 98

All'interno delle due regioni si riscontano comunque aree provinciali capaci di esprimere migliori performance di produttività, accanto ad aree che sembrano caratterizzate da più conclamate situazioni di difficoltà. Nel complesso, la graduatoria provinciale del valore aggiunto pro capite pone in luce un evidente ritardo delle province nord-occidentali (escludendo la Lombardia) dalle aree più dinamiche e trainanti del paese. La provincia meglio posizionata è Cuneo, nel 2010 al sedicesimo posto nella graduatoria nazionale, in miglioramento rispetto alla posizione occupata quindici anni prima (ventesimo posto), seguita da Vercelli (venticinquesimo posto). Per contro, tutte le altre province di Piemonte e Liguria, pure posizionandosi al di sopra della media nazionale (con la sola eccezione di Verbania), occupano una fascia compresa tra la trentesima e la cinquantacinquesima posizione; al di là delle graduatorie, sempre piuttosto mobili in virtù del variare delle congiunture economiche, il dato rilevante è la distanza dalle aree "forti" del Nord. I due capoluoghi regionali nel 2010 occupavano la quarantesima (Genova, in risalita rispetto al 1995) e la quarantaseiesima posizione (Torino, con ventuno posizioni in meno rispetto a quindici anni prima). Le previsioni espresse da Prometeia per il 2012, tuttavia, vedevano un deciso rilancio proprio dei due capoluoghi regionali, a fronte di una certa perdita di Cuneo, Vercelli e –per quanto riguarda nello specifico questo contributo – Alessandria.

Tab. 9 - Valore aggiunto pro capite nelle province italiane al 2010

N° ordine	Province	Pro capite 2010 (euro)	Numeri Indice 2010 (ITA=100)	Differenza Rispetto al 1995	Previsione 2012*
1	Milano	36.362,4	142,0	0	1
2	Bolzano	35.249,9	137,6	4	3
3	Aosta	33.874,3	132,2	-1	12
4	Bologna	33.118,3	129,3	0	2
5	Roma	32.688,8	127,6	7	4
6	Trieste	32.665,2	127,5	40	7
7	Forlì - Cesena	32.306,1	126,1	15	19
8	Modena	31.999,1	124,9	-5	5
9	Bergamo	31.979,0	124,8	0	10
10	Mantova	31.521,2	123,1	-3	6
16	Cuneo	30.412,4	118,7	4	25
25	Vercelli	29.325,4	114,5	17	40
30	Novara	28.723,2	112,1	-6	43
40	Genova	27.875,4	108,8	9	30
42	Alessandria	27.726,3	108,2	9	50
46	Torino	27.404,5	107,0	-21	32
47	Savona	27.355,3	106,8	-3	48
49	La Spezia	26.929,0	105,1	5	53

GENERAL CONTRACTOR  Consorzio Collegamenti Integrati Veloci	ALTA SORVEGLIANZA  GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	IG51-01-E-CVROIM00A8001A00	Foglio 46 di 98
--	--	----------------------------	--------------------

N° ordine	Province	Pro capite 2010 (euro)	Numeri Indice 2010 (ITA=100)	Differenza Rispetto al 1995	Previsione 2012*
51	Biella	26.698,9	104,2	-30	39
54	Asti	26.229,9	102,4	5	57
55	Imperia	26.165,1	102,1	12	59
64	Verbano-Cusio-Ossola	23.045,7	90,0	-4	63

La dinamica dei consumi finali interni, per contro, vede un sostanziale allineamento delle regioni del Nord-Ovest al resto del Nord. Appena inferiori alla media del Nord-Ovest in Piemonte (ma con un trend in forte recupero negli ultimi dieci anni), un po' superiori in Liguria (dove viceversa tendono a rallentare).

Tab. 10 - Consumi finali interni per abitante

Regione/Area	1995	2000	2005	2006	2007	2008	2009	2010	Indice (Italia=100)	Indice (1995=100)
Piemonte	13.469	17.749	20.781	21.559	22.340	22.551	22.286	22.946	108,3	170,4
Lombardia	14.204	18.285	21.035	21.799	22.520	23.032	22.677	23.199	109,5	163,3
Veneto	13.924	17.971	20.575	21.208	21.927	22.160	21.928	22.347	105,5	160,5
Friuli	14.143	18.065	21.106	21.845	22.768	23.612	23.365	23.712	111,9	167,7
Liguria	15.083	19.276	22.228	22.841	22.910	23.711	23.680	23.645	111,6	156,8
Emilia	15.034	19.506	22.360	23.045	23.307	23.723	23.475	23.763	112,1	158,1
Toscana	14.186	18.262	21.449	22.091	22.294	22.771	22.413	23.038	108,7	162,4
Umbria	13.392	16.714	19.234	19.765	20.461	20.705	20.247	20.234	95,5	151,1
Marche	13.491	17.066	19.580	20.357	20.514	20.525	20.308	20.918	98,7	155,1
Lazio	13.771	18.276	21.938	22.336	22.161	22.304	22.045	22.318	105,3	162,1
<i>Italia</i>	<i>13.017</i>	<i>16.768</i>	<i>19.653</i>	<i>20.288</i>	<i>20.719</i>	<i>21.094</i>	<i>20.836</i>	<i>21.191</i>	<i>100,0</i>	<i>162,8</i>
<i>Nord-Ovest</i>	<i>14.140</i>	<i>18.301</i>	<i>21.159</i>	<i>21.914</i>	<i>22.578</i>	<i>23.034</i>	<i>22.740</i>	<i>23.241</i>	<i>109,7</i>	<i>164,4</i>
<i>Nord-Est</i>	<i>14.752</i>	<i>18.950</i>	<i>21.773</i>	<i>22.453</i>	<i>23.011</i>	<i>23.428</i>	<i>23.167</i>	<i>23.540</i>	<i>111,1</i>	<i>159,6</i>
<i>Nord</i>	<i>14.391</i>	<i>18.570</i>	<i>21.415</i>	<i>22.139</i>	<i>22.759</i>	<i>23.199</i>	<i>22.919</i>	<i>23.366</i>	<i>110,3</i>	<i>162,4</i>
<i>Centro</i>	<i>13.839</i>	<i>17.991</i>	<i>21.256</i>	<i>21.797</i>	<i>21.855</i>	<i>22.093</i>	<i>21.794</i>	<i>22.203</i>	<i>104,8</i>	<i>160,4</i>

(Elaborazione AASTER su dati Istat, Conti economici regionali)

La dinamica dei redditi da lavoro dipendente (utilizzata in questa sede come *proxy* della dinamica dei redditi più generale) pone le regioni del Nord-Ovest a ridosso delle regioni di testa, Lombardia e Lazio (il Piemonte, tra le regioni considerate dal confronto, si situa al terzo posto, la Liguria al quinto). Nel medio periodo, si osserva un trend di crescita dei redditi medi piemontesi e liguri più contenuto rispetto alla media nazionale, che sembra preludere ad un allineamento al dato medio delle regioni settentrionali – al netto della Lombardia.

Tab. 11 - Redditi da lavoro dipendente per unità di lavoro dipendente

GENERAL CONTRACTOR  Consorzio Collegamenti Integrati Veloci	ALTA SORVEGLIANZA  GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	
IG51-01-E-CVROIM00A8001A00		Foglio 47 di 98

Regione/Area	1995	2000	2005	2006	2007	2008	2009	2010	Indice (Italia=100)	Indice (1995=100)
Piemonte	26.643	30.048	35.257	36.113	36.591	37.648	38.304	39.385	103,1	147,8
Lombardia	28.049	31.940	36.887	37.553	38.299	39.863	41.012	41.937	109,8	149,5
Veneto	24.983	28.582	33.889	34.620	35.209	36.334	36.962	38.105	99,7	152,5
Friuli	25.824	28.624	34.689	35.209	36.139	37.413	37.882	38.763	101,5	150,1
Liguria	26.163	29.322	34.690	35.683	36.697	38.212	38.433	38.810	101,6	148,3
Emilia	26.389	30.022	34.604	35.267	36.003	37.214	37.774	38.936	101,9	147,5
Toscana	25.175	28.670	33.087	34.141	35.030	36.219	36.565	37.459	98,0	148,8
Umbria	23.629	26.095	30.883	31.653	32.070	33.713	34.018	34.867	91,3	147,6
Marche	22.557	26.307	30.691	32.213	32.494	33.839	34.140	34.925	91,4	154,8
Lazio	28.971	32.229	36.888	38.087	38.798	40.513	40.746	41.416	108,4	143,0
<i>Italia</i>	<i>25.294</i>	<i>28.860</i>	<i>33.683</i>	<i>34.588</i>	<i>35.372</i>	<i>36.721</i>	<i>37.349</i>	<i>38.206</i>	<i>100,0</i>	<i>151,0</i>
<i>Nord-Ovest</i>	<i>27.480</i>	<i>31.160</i>	<i>36.267</i>	<i>37.008</i>	<i>37.701</i>	<i>39.123</i>	<i>40.068</i>	<i>40.975</i>	<i>107,2</i>	<i>149,1</i>
<i>Nord-Est</i>	<i>25.764</i>	<i>29.236</i>	<i>34.376</i>	<i>35.074</i>	<i>35.742</i>	<i>36.976</i>	<i>37.553</i>	<i>38.661</i>	<i>101,2</i>	<i>150,1</i>
<i>Nord</i>	<i>26.760</i>	<i>30.337</i>	<i>35.462</i>	<i>36.181</i>	<i>36.856</i>	<i>38.190</i>	<i>38.970</i>	<i>39.967</i>	<i>104,6</i>	<i>149,4</i>
<i>Italia centrale</i>	<i>26.542</i>	<i>29.822</i>	<i>34.460</i>	<i>35.607</i>	<i>36.299</i>	<i>37.796</i>	<i>38.120</i>	<i>38.896</i>	<i>101,8</i>	<i>146,5</i>

(Elaborazione AASTER su dati Istat, Conti economici regionali)

Il Piemonte appartiene al gruppo delle grandi regioni con un'economia fortemente orientata alle esportazioni, nel 2008 il valore delle esportazioni avevano raggiunto il 30% del prodotto interno lordo regionale, nel 2009, a causa della gelata indotta dalla recessione globale che in quell'anno aveva colpito particolarmente la domanda estera, la quota si era ridotta al 24,4%, per risalire nel biennio successivo. L'incidenza delle esportazioni sul totale nazionale, al 2011, è stata del 10,3%, dato che pone il Piemonte al quarto posto nella graduatoria delle regioni esportatrici. L'incidenza tuttavia, rispetto a dieci anni prima, si è ridotta di un punto percentuale – analogamente a quanto accaduto alla Lombardia e al Veneto, le prime due regioni per valore dell'export. La Liguria ha un'economia con scarsa proiezione internazionale, per quanto, a differenza del Piemonte, l'incidenza delle esportazioni sul Pil sia cresciuta nel corso degli ultimi anni, salendo dal 10,3% del 2006 al 13,2% del 2009. La quota dell'export ligure sul totale nazionale, tuttavia, rimane ancora inferiore al 2%.

Tab. 12 - Importazioni ed esportazioni delle regioni italiane

Regione/Area	2011		Saldo Import-Export	% 2011	% 2001
	Import	Export			
Lombardia	123.209,21	104.163,77	-19.045,44	27,7	28,6
Veneto	40.597,96	50.282,59	9.684,63	13,4	14,4
Emilia Romagna	29.925,47	47.933,72	18.008,25	12,8	11,5
Piemonte	28.974,99	38.532,91	9.557,92	10,3	11,4
Toscana	22.102,92	30.201,15	8.098,23	8,0	8,3
Lazio	33.535,93	17.081,15	-16.454,78	4,5	4,1
Friuli Venezia Giulia	7.101,77	12.565,07	5.463,30	3,3	3,4
Sicilia	18.869,81	10.718,84	-	2,9	1,9

GENERAL CONTRACTOR  Consorzio Collegamenti Integrati Veloci	ALTA SORVEGLIANZA  GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	
IG51-01-E-CVROIM00A8001A00		Foglio 48 di 98

Regione/Area	2011		Saldo Import-Export	% 2011	% 2001
	Import	Export			
Marche	7.334,57	9.724,52	2.389,95	2,6	3,1
Campania	12.695,10	9.425,52	- 3.269,59	2,5	3,1
Puglia	11.902,19	8.159,24	-3.742,95	2,2	2,2
Abruzzo	4.079,51	7.267,14	3.187,63	1,9	2,0
Trentino-Alto Adige	6.672,25	6.802,27	130,02	1,8	1,6
Liguria	11.495,02	6.699,48	-	1,8	1,5
Sardegna	10.037,08	5.240,15	-4.796,93	1,4	0,8
Umbria	2.776,54	3.565,00	788,46	0,9	0,9
Basilicata	990,95	1.398,56	407,61	0,4	0,4
Valle d'Aosta	345,22	636,24	291,03	0,2	0,1
Molise	495,90	400,38	-95,52	0,1	0,2
Calabria	578,16	354,91	- 223,25	0,1	0,1
<i>Regioni diverse non specificate</i>	26.759,07	4.696,96	- 22.062,11	1,2	0,3
<i>Italia</i>	400.479,61	375.849,58	- 24.630,03	100,0	100,0

(Fonte Istat, Commercio estero e internazionalizzazione)

L'impatto della crisi apertasi nel 2008, infine, che ha colpito inizialmente soprattutto le regioni con un'economia manifatturiera orientata all'export per poi generalizzarsi, è risultato più vulnerante, rispetto al resto del Centro-Nord, in Piemonte e particolarmente nel suo capoluogo, Torino. Non del tutto a torto, si è parlato infatti di Nord-Ovest come epicentro della crisi. La Liguria, almeno inizialmente è sembrata reggere meglio la situazione di difficoltà, in virtù della limitata apertura internazionale della sua economia. Lo scenario è in continua evoluzione, e certamente le misure improntate al contenimento della spesa pubblica, unitamente alle accresciute difficoltà economiche delle famiglie che si riflettono in contrazione dei consumi, stanno modificando la geografia della crisi.

Il Piemonte ha subito una più accentuata contrazione del PIL nel 2008-2009 (-9%), con una ripresa più lenta delle altre regioni centro-settentrionali nel 2010. Fra il 2000 ed il 2009 la dinamica del prodotto interno è stata fra le più deboli in Italia, quella del valore aggiunto dell'industria la peggiore. Nel 2011 il Pil regionale ha seguito le tendenze nazionali, con una crescita intorno allo 0,5%. Il tasso di disoccupazione è stato del 7,6%, il più elevato tra le regioni del Nord (9,2% in provincia di Torino). Nel 2012 il quadro permane negativo: le previsioni stimano un calo del Pil intorno al 2%, un rallentamento dell'export (da +7,4 del 2011 % a +2%), una domanda interna in contrazione (consumi famiglie -3%). La situazione occupazionale rimane critica. Nella media annuale del 2011 il numero degli occupati era risultato in crescita di 23.000 unità, pari all'1,2%, dopo due anni di riduzione. Sono aumentati gli occupati

GENERAL CONTRACTOR  Consorzio Collegamenti Integrati Veloci	ALTA SORVEGLIANZA  GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	
	IG51-01-E-CVROIM00A8001A00	Foglio 49 di 98

nell'industria (+15.000) e nei servizi non commerciali (+36.000), a fronte di un calo nei servizi commerciali (-14.000) e del lavoro autonomo in agricoltura. Le stime dei primi due trimestri del 2012 segnalano viceversa un sensibile aumento delle persone in cerca di occupazione (+34.000 unità), con un tasso di disoccupazione che sale al 9,1%. E' da segnalare, tuttavia, che il tasso in questo periodo sembra crescere ad un ritmo più lento di quasi tutte le altre regioni italiane.

La Liguria, regione economicamente meno dinamica, ha pagato inizialmente un dazio meno oneroso. Ha risentito del calo dei traffici internazionali l'attività portuale, ma l'economia regionale ha contenuto i danni. La flessione occupazionale c'è stata, ma nei territori contermini la situazione è stata indubbiamente peggiore. Per la sua struttura produttiva, orientata al mercato interno e agli investimenti collettivi, la Liguria rischia però di soffrire in misura maggiore il calo dei consumi delle famiglie e la contrazione della domanda pubblica. In questo quadro s'inscrivono anche gli interrogativi sul futuro industriale dell'area, a partire dall'emblematico caso della Fincantieri.

Tab. 13 – Tasso di disoccupazione di alcune province e regioni del Centro-Nord - Media anno 2011

REGIONI E PROVINCE	Tasso di disoccupazione		
	Maschi	Femmine	Maschi e femmine
PIEMONTE	6,9	8,6	7,6
Torino	8,4	10,1	9,2
Vercelli	6,1	6,6	6,3
Novara	7,2	8,5	7,8
Cuneo	3,2	4,6	3,8
Asti	5,1	6,6	5,7
Alessandria	6,4	7,0	6,7
Biella	7,2	9,6	8,3
Verbania	3,4	8,1	5,4
LOMBARDIA	5,1	6,7	5,8
VENETO	4,0	6,4	5,0
LIGURIA	5,8	7,0	6,3
Imperia	7,2	8,2	7,6
Savona	4,8	4,5	4,6
Genova	6,6	7,2	6,9
La Spezia	2,3	8,1	4,7
EMILIA-ROMAGNA	4,5	6,2	5,3
Piacenza	4,0	6,2	4,9
Parma	3,4	4,2	3,7
TOSCANA	5,4	7,9	6,5
UMBRIA	5,2	8,3	6,5
MARCHE	5,4	8,5	6,7
ITALIA	7,6	9,6	8,4

GENERAL CONTRACTOR  Consorzio Collegamenti Integrati Veloci	ALTA SORVEGLIANZA  GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	
	IG51-01-E-CVROIM00A8001A00	Foglio 50 di 98

(Fonte Istat – Rilevazione continua forze di lavoro – media annuale 2011, 2012)

Nell'insieme, dunque, l'intreccio tra tendenze strutturali dell'economia e fattori aggravanti generati dall'attuale contesto recessivo, pone all'ordine del giorno una seria disamina sui problemi irrisolti del Nord-Ovest, nel più generale panorama della città-regione globale del Nord e del paese nel suo complesso. Il Nord, si è detto, è lo spazio in cui tendono a diluirsi le differenze tra "formazioni economico-sociali" tra il Nord-Ovest delle grandi città industriali e il Nord-Est dell'economia diffusa, dei distretti e del vitalismo litigioso dei capoluoghi provinciali. Pure nella specificità produttive e del tessuto urbano delle sub-aree, i sistemi imprenditoriali del Nord nel complesso tendono infatti a somigliarsi più di quanto non tendano a divergere.

Questa convergenza sembrerebbe tuttavia, negli ultimi vent'anni, avere determinato un riequilibrio tra versante occidentale e orientale del Centro-Nord, con la progressiva concentrazione d'impresa e spinte competitive che si dipanano lungo la direttrice pedemontana lombardo-veneta e lungo l'asse Milano-Bologna. A differenza di queste il territorio piemontese è meno congestionato: l'indice di polarizzazione regionale dell'occupazione (la capacità di attrarre lavoratori della stessa regione) di Torino e Genova è simile a quello di altri capoluoghi regionali forti (Roma, Napoli), laddove regioni come Veneto, Emilia e Toscana hanno avuto uno sviluppo più diffuso e orizzontale. Questa fisionomia del tessuto economico si riflette in una limitata proliferazione, in Piemonte, di sistemi produttivi locali cresciuti per effetto agglomerazione; ciò rende la struttura produttiva regionale meno varia e – conseguentemente – più esposta a crisi settoriali e aziendali (se le aziende sono grandi player). Il Piemonte rimane una concentrazione di competenze, saperi, capacità di fare impresa, tecnologia, ricerca, innovazione, del tutto in linea (e per alcuni aspetti superiore) con le aree trainanti del Centro-Nord, ma nel passaggio al nuovo capitalismo perde qualcosa in termini di centralità negli assetti economici del paese. Genova questo declassamento lo aveva già subito negli anni Settanta e Ottanta, con la crisi della portualità e il tracollo dell'industria pubblica. Anzi, gli ultimi due decenni avevano segnalato una sia pure faticosa risalita della china. La marginalità e i ritardi dal punto di vista delle infrastrutture di collegamento, tuttavia, ipotizzano non poco le prospettive di una futura uscita della crisi del capoluogo ligure, che necessità più che mai di capitalizzare pienamente i suoi vantaggi posizionali sulle rotte mediterranee, ma

<p>GENERAL CONTRACTOR</p>  <p>CODIV Consorzio Collegamenti Integrati Veloci</p>	<p>ALTA SORVEGLIANZA</p>  <p>ITALFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE</p>	
	<p>IG51-01-E-CVROIM00A8001A00</p>	<p>Foglio 51 di 98</p>

anche di connettersi efficacemente con i poli urbani del Nord per rivitalizzare l'interscambio di servizi, professionisti, conoscenze.

I fattori che concorrono a spiegare il ridimensionamento del Nord-Ovest nello scenario competitivo del Nord sono peraltro molteplici. Anche Torino appare almeno in parte penalizzata da una posizione periferica rispetto alle principali direttrici di collegamento, in un'economia che premia l'importanza degli scambi e la posizione di *gateway* tra locale e internazionale. Milano è molto più "città delle reti" di quanto non possano realisticamente esserlo i capoluoghi di Piemonte e Liguria.

Ulteriore aspetto, la transizione al nuovo capitalismo non è consistita solo in un travaso di imprese e occupati dall'industria ai servizi (sebbene questo sia un aspetto empiricamente osservabile). Tra la fine degli anni Ottanta e gli anni Novanta si è realizzato anche un profondo mutamento della "costituzione materiale" del paese, con la ristrutturazione dei poteri economici e l'emergere di nuovi centri di comando, favorito anche dai processi di privatizzazione, dagli aggiustamenti del welfare, dall'emergere della finanza come motore dell'accumulazione. Il nuovo intreccio tra finanza e produzione ha favorito (con modi peculiari anche in Italia) una concentrazione del settore bancario, assicurativo e nel ramo immobiliare, nonché nei gestori di funzioni in precedenza a proprietà pubblica o fortemente regolate dallo Stato. I centri nevralgici di questo sistema non risiedono a Torino, che negli ultimi dieci anni ha peraltro "perso", di fatto, i suoi storici istituti di credito; né sono mai stati presenti a Genova.

Sebbene i tradizionali indici di dotazione infrastrutturale (basati sul rapporto tra chilometri lineari di rete e superfici/popolazioni) sembrerebbero posizionare il Piemonte e la Liguria in modo vantaggioso rispetto ad altre regioni e altri nodi urbani (in un paese caratterizzato nel complesso da un sottodimensionamento quantitativo e da inadeguatezza qualitativa delle reti logistiche), da anni gli operatori economici e le istituzioni delle due regioni individuano proprio nelle carenze delle reti di connessione uno dei maggiori svantaggi competitivi dei rispettivi territori. Uno dei problemi prioritari del Nord-Ovest, in questa prospettiva, risiede proprio nella combinazione tra *deficit di posizionamento* strutturale e debolezza delle *dotazioni infrastrutturali*, che espongono l'area al potenziale rischio di uno scivolamento verso la marginalità geografica.

In accordo con la cospicua letteratura sull'argomento, più che nella "scarsa dotazione" (parliamo in realtà di territori che, se comparati ad altre aree del paese, dispongono di reti viarie e ferroviarie molto estese, seppure in molti tratti decisamente obsolete) tra i

<p>GENERAL CONTRACTOR</p> 	<p>ALTA SORVEGLIANZA</p> 	
	<p>IG51-01-E-CVROIM00A8001A00</p>	<p>Foglio 52 di 98</p>

maggiori problemi dell'area è la sostanziale indipendenza dei network stradale e ferroviario. Per questa ragione al centro dei progetti di modernizzazione infrastrutturale vi sono principalmente opere di connessione, bretelle di collegamento, gronde che consentono di separare i traffici, bracci ferroviari di integrazione tra snodi strategici (porti, aeroporti, centri intermodali) e la rete di trasporto. Uno dei maggiori deficit della rete portuale italiana, non solo genovese, riguarda come noto la dotazione ferroviaria. I porti italiani non dispongono di terminal ad alta capacità ferroviaria e più in generale soffrono di collegamenti deficitari alla stessa rete autostradale, con accessi limitati e scarsa specializzazione dei traffici, che determina effetti negativi di congestionamento, che producono a loro volta una pressione alla duplicazione degli assi che tuttavia si scontra con il sempre più cogente problema del finanziamento delle opere. In questo senso, appare paradossale che tra gli assi non ancora legati all'alta capacità vi siano i porti più rilevanti del sistema nazionale.

GENERAL CONTRACTOR  Censorzio Collegamenti Integrati Veloci	ALTA SORVEGLIANZA  GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	
	IG51-01-E-CVROIM00A8001A00	Foglio 53 di 98

4. L'AREA VASTA – L'ASSE LOGISTICO OCCIDENTALE

Il sistema delle piattaforme territoriali del Nord-Ovest è completato da un asse, una “cerniera logistica” tra la parte occidentale e quella centrale del sistema padano. Un asse infrastrutturale che si dipana dallo snodo di Genova, attraversa la pianura padana lungo la direttrice Alessandria-Novara e si connette, attraverso il Sempione e Chiasso, con l'Europa Nord-Occidentale. Caratterizza questa *piattaforma-corridoio* l'elevata concentrazione di nodi d'interconnessione logistica, laddove, sotto il profilo produttivo, si tratta di un territorio eterogeneo, con molte identità locali, ma privo di vocazioni comuni. Si passa, infatti, procedendo da Sud a Nord, dal capoluogo ligure, la cui economia è da sempre fondata sulla portualità e sullo *shipping*, ma che sarebbe riduttivo considerare un semplice terminale marittimo (anzi, per la sua grande storia industriale Genova è stata a lungo una capitale manifatturiera del cosiddetto *primo capitalismo*, legato all'industria pesante ed alle partecipazioni statali), alla pianura alessandrina, ad un tempo versante orientale della piattaforma delle Langhe e del Monferrato, retroporto naturale di Genova e sistema industriale “indipendente”; più a nord, la pianura novarese, anch'essa polo industriale di una certa rilevanza, con i sistemi manifatturieri pedemontani, prolungamento occidentale della città infinita lombarda.

Si tratta di una fascia territoriale che contiene gli snodi strategici più importanti, forse, dell'intero sistema padano-alpino: il nuovo polo fieristico di Rho-Però ed il grande *hub* aeroportuale di Malpensa ovvero le due grandi infrastrutture puntuali che idealmente chiudono a Ovest la grande conurbazione della “città infinita” lombarda. In secondo costituisce un territorio caratterizzato da una ricca dotazione di centri intermodali, terminal, magazzini generali, piattaforme logistiche; tutte strutture che hanno infatti a Ovest e a Sud di Milano e a Nord di Genova, tra le province di Novara, Alessandria e Piacenza, una delle maggiori concentrazioni italiane.

Nel suo insieme, si tratta di un *territorio di mezzo*, uno spazio infra-metropolitano esito di processi duraturi di sviluppo diffuso. Vere e proprie sezioni di un fenomeno urbanizzativo dilatato, ma non prive di una fisionomia imperniata su autonomi principi insediativi e strutturazione sociale. La “cerniera logistica” del Nord-Ovest, sebbene non rappresenti un luogo dell'identità (percepito come spazio comune dagli attori che vi sono insediati), rappresenta un caso esemplare dell'attualità di una prospettiva

GENERAL CONTRACTOR 	ALTA SORVEGLIANZA 	
	IG51-01-E-CVROIM00A8001A00	Foglio 54 di 98

intenzionalmente rivolta a produrre “artificialmente” logiche di azione comune. In altri termini, di una prospettiva di rafforzamento di reti economiche e di *governance* che non discendono da una comune identità culturale e forse neanche produttiva, ma può essere l’esito di processi coalizionali, che portano diversi sistemi territoriali a creare uno spazio comune, una *piattaforma produttiva territoriale*, la cui identità “economica” è costituita – in questo caso - dalla concentrazione di snodi logistici strategici tra loro interconnessi. Ciò verrebbe a creare un forte sistema di conoscenze localizzate: la logistica non è un repertorio inerte di opere, assi e nodi fisici, ma un settore “industriale” che non può considerarsi semplicemente ancillare alla produzione; costituisce un vero e proprio *cluster* di attività e di conoscenze organizzabili secondo modelli territoriali in grado di generare economie di agglomerazione (come fu per i distretti industriali e per i *milieu innovateur* urbani). Questa prospettiva di sviluppo dell’economia dell’*asse logistico occidentale* costituisce da tempo occasione di riflessione da parte degli attori istituzionali dei territori in questione. Nel contempo, occorre evidenziare i ritardi nella realizzazione, o anche solo di progettazione esecutiva, di alcune opere considerate di fondamentale importanza per il pieno sviluppo delle attività logistiche dell’area. Il progetto (per ora rimasto tale) di una nuova piattaforma logistica intermodale di Alessandria, le opere di modernizzazione della rete autostradale nel polo genovese, il collegamento ferroviario tra le banchine portuali (di Genova e di Savona) e i centri logistici dell’alessandrino, in particolare, costituiscono altrettanti tasselli di un disegno di sviluppo che ancora non riesce pienamente a prendere forma.

Il documento di Piano Nazionale della Logistica prodotto dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti nel dicembre 2010 individuava la piattaforma logistica del Nord-Ovest nel sistema portuale ligure, nelle strutture retroportuali di Alessandria, Tortona, Rivalta Scrivia, Novara, Orbassano, del cuneese, con il “sistema logistico diffuso dell’area milanese”, la piastra logistica di Piacenza, e il parco intermodale di Mortara sulla gronda Sud e Lecco-Maggianico sulla gronda Nord. La piattaforma logistica trae il suo punto di forza dalla compresenza e incrocio dei due corridoi Ten, il 24 sull’asse Genova-Rotterdam e il 5 sulla direttrice latitudinale est-ovest. Gli interventi di rafforzamento e le implementazioni più rilevanti, sotto il profilo infrastrutturale, in questo territorio riguardano essenzialmente i nodi logistici sull’asse Genova-Rotterdam, dai porti liguri alla retroportualità in provincia di Alessandria al nodo

<p>GENERAL CONTRACTOR</p>  <p>CODIV Consorzio Collegamenti Integrati Veloci</p>	<p>ALTA SORVEGLIANZA</p>  <p>ITALFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE</p>	
	<p>IG51-01-E-CVROIM00A8001A00</p>	<p>Foglio 55 di 98</p>

logistico di Novara, mentre il futuro del Corridoio 5 e degli snodi logistici collegati (ad esempio del nodo di Torino) dipende in misura rilevante dagli esiti del collegamento AV/AC Torino-Lyon. Liguria e Piemonte sono in ogni caso, secondo tutte le statistiche e le analisi sul network logistico e dei trasporti nazionale, tra le regioni italiane che godono di maggiore infrastrutturazione e accessibilità alle grandi reti internazionali, nonostante gli evidenti deficit e nodi probabilmente sottodimensionati (ad es. la funzione aeroportuale, sia di Torino sia di Genova). E' intorno alla portualità ligure, alle funzioni di retroporto e di intermodalità, che questo territorio appare forse la macro-area più dinamica, in virtù della presenza di grandi operatori sia nazionali sia internazionali, che sta producendo una ragnatela di accordi e contratti che costituisce la vera intelaiatura della piattaforma logistica. Autorità portuali, gruppi della logistica, FS, concessionari autostradali e "multinazionali del mare" tessono reti di accordi a geometria variabile in cui si disegnano scenari, decidono investimenti, integrano filiere, e in cui uno dei fattori facilitatori della fiducia è la concentrazione del controllo e la presenza di attori pivot nazionali della logistica. Le due regioni interessate dalle realizzazioni, Piemonte e Liguria, hanno posto da tempo al centro dei loro programmi il potenziamento logistico-infrastrutturale del territorio, sebbene le due Regioni alternino periodi di maggiore cooperazione a fasi nelle quali sembrano prevalere logiche rivolte a massimizzare i benefici per i rispettivi territori. Entrambe auspicano da tempo un maggiore impegno e un protagonismo attivo della Lombardia intorno alle opere considerate di maggiore rilevanza per lo sviluppo dell'area (a partire dal Terzo Valico). Negli ultimi anni sono stati compiuti concreti passi in avanti nella modernizzazione della rete infrastrutturale (autostradale e ferroviaria). Certamente il quadro delle realizzazioni permane critico dal punto di vista delle risorse finanziarie disponibili, della molteplicità dei livelli decisionali e talvolta dei problemi di consenso sul territorio.

Sotto il profilo territoriale pertinente con gli obiettivi di questo monitoraggio, l'area vasta interessata dal primo Lotto della linea AV/AC Milano-Genova gravita su due poli interdipendenti: un fuoco strategico, Genova (senza le attività portuali del capoluogo ligure infatti non sussisterebbero le condizioni per fare dell'alessandrino un territorio di possibile sviluppo trainato dal settore logistico) e un polo "di servizio", la pianura alessandrina delle funzioni e delle piattaforme logistiche (esistenti o in cantiere). L'area di Genova e il territorio alessandrino, tuttavia, non sono solo spazi di transito, smistamento, trattamento di merci, ma economie e società più complesse, che

GENERAL CONTRACTOR 	ALTA SORVEGLIANZA 	
	IG51-01-E-CVROIM00A8001A00	Foglio 56 di 98

accanto alla piena valorizzazione di questa competenza distintiva, puntano sul pieno sviluppo delle loro molteplici vocazioni.

4.1. Il polo di Genova

In altra parte del rapporto di monitoraggio si è fatto riferimento alla specifica forma assunta dal processo di deindustrializzazione di Genova, tra gli anni Settanta e Novanta del secolo scorso, nonché dei driver che ne hanno in una certa misura abilitato il riposizionamento. Per molti aspetti il polo di Genova, privo di un retroterra favorevole allo sviluppo di sistemi produttivi industriali, presenta assai scarse affinità economiche con le maggiori aree urbane del Nord.

Anzitutto, non solo appare meno rappresentato il comparto della produzione di beni e dei servizi terziari collegati alla trasformazione industriale, ma la stessa industria presente ha una configurazione proprietaria, organizzativa e dimensionale del tutto differente. Rispetto alle aree più forti del Nord, e dello stesso Piemonte (provincia di Alessandria inclusa), è quasi assente il profilo della media o medio-grande impresa organizzata in gruppi che costituisce secondo molti osservatori il principale attore della nostra economia.¹⁹ Al modello dei gruppi di impresa (che includono società di capitale, società di persone, ditte individuali e istituzioni) fa riferimento il 20,8% del totale degli occupati della provincia di Genova, per un valore aggiunto che raggiunge il 23,4% del totale. Un dato allineato con la media nazionale, ma ampiamente al di sotto della media del Nord-Ovest. In generale il modello di specializzazione di Genova e della Liguria – orientato alle attività terziarie – comporta una minore presenza di medie imprese sul territorio: secondo i criteri adottati da Unioncamere, nel 2009 a livello regionale le medie imprese manifatturiere erano solo 35 (a fronte di 595 in Veneto, 464 in Emilia-Romagna, 266 in Piemonte e delle oltre 1000 in Lombardia). Si tratta, tuttavia, di società dalle *performance* ragguardevoli, in termini sia di mercato, sia di

¹⁹ Si fa riferimento al dibattito promosso dagli studi proposti all'attenzione dal Rapporto Unioncamere-Mediobanca sulle medie imprese e che hanno alimentato un piccolo filone di studi economici. Le medie imprese, secondo autori come Fulvio Contorti, Andrea Colli, Giuseppe Turani, rappresentano il modello organizzativo in grado di spiegare il successo che alcune fasce del *Made in Italy* riescono ancora oggi a conseguire sui mercati nazionali e internazionali. Il loro ruolo è evidente non tanto in termini quantitativi (sono pari appena allo 0,7% delle imprese industriali in Italia e allo 0,3% in Liguria), quanto soprattutto per la capacità di collegamento con altre aziende, sia attraverso il controllo proprietario (come nel caso dei gruppi), sia attraverso formule variabili nel tempo quali gli accordi produttivi o commerciali.

GENERAL CONTRACTOR  Censorzio Collegamenti Integrati Veloci	ALTA SORVEGLIANZA  GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	
	IG51-01-E-CVROIM00A8001A00	Foglio 57 di 98

redditività e produttività, data anche la loro particolare concentrazione nel settore della chimica e della cantieristica navale.

L'industria pubblica, centrata sul settore siderurgico e sulla cantieristica, caratterizza il panorama industriale di Genova fin dagli anni '30. Un sistema che nel secondo dopoguerra fu ulteriormente potenziato da presenze significative anche nell'elettromeccanica, nell'elettronica e nell'impiantistica industriale. La siderurgia entra in grave crisi negli anni Settanta, e, a cavallo degli anni Ottanta, il riassetto organizzativo dell'Ansaldo, la cui ristrutturazione provoca un radicale mutamento nella composizione del lavoro, orientata in senso tecnico e impiegatizio. Nello stesso decennio, complessivamente, Genova perde circa 33.000 addetti nel settore industriale.²⁰ La risposta alla crisi del settore pubblico avviene nel segno di un ridimensionamento e chiusura di alcuni impianti, e nella privatizzazione di molte divisioni. A partire dalla seconda metà degli anni Ottanta le acciaierie di Cornigliano passano sotto il controllo della famiglia Riva, nell'ambito della cessione delle attività dell'Ilva. Più tardi, lo stabilimento chiuderà i propri impianti a caldo, in virtù dell'incompatibilità ambientale, mantenendo però in funzione gli impianti a freddo – tuttora attivi, pure nelle incertezze che caratterizzano la produzione siderurgica in Italia, e che coinvolgono anche l'altro impianto Ilva presente sul territorio interessato dai lavori del primo Lotto della linea AV Genova-Milano, Novi Ligure. L'Ansaldo è incorporata in Finmeccanica nel 1993: segue una radicale ridefinizione delle aree di *business*, che lascia comunque a Genova una presenza di *business unit* di particolare rilievo nell'energia e nei sistemi di trasporto ferroviari.²¹ Ansaldo cede viceversa, nel 1994, Esaote Biomedica ad una cordata di manager e dirigenti, primo caso di privatizzazione attraverso un *management by out* di un'industria pubblica. Esaote passerà successivamente sotto il controllo del Gruppo Bracco.

Il settore delle costruzioni navali, che ha la sua maggiore concentrazione negli stabilimenti di Sestri Ponente della Fincantieri, in seguito ai drastici ridimensionamenti

²⁰ Paride Rugafiori, *Genova, il sistema imprenditoriale*, in AA. VV. "Genova del saper fare", Skira, Milano 2004.

²¹ Un altro caso di successo riguarda un'altra impresa Finmeccanica, la Elsag, specializzata in sistemi di smistamento della posta e sicurezza delle reti informatiche. Ansaldo Energia, ad esempio, è la società Finmeccanica specializzata nella fornitura di impianti e componenti per la produzione di energia a ciclo combinato e semplice, *service* e nucleare. Ansaldo Trasporti-Sistemi Ferroviari S.p.A., società con

GENERAL CONTRACTOR 	ALTA SORVEGLIANZA 	
	IG51-01-E-CVROIM00A8001A00	Foglio 58 di 98

del decennio precedente, tra gli anni Novanta e Duemila ha vissuto una stagione di rinnovato dinamismo, ma anche le sorti della cantieristica appaiono oggi in forte discussione.

Un'altra funzione cui gli attori istituzionali guardano con attenzione è lo sviluppo del settore della ricerca, sia nel senso delle strutture che fanno ricerca di base (il prestigioso Istituto Italiano di Tecnologia, i cui *payback* per l'economia locale appaiono però tutti da verificare), sia dei centri dove si produce conoscenza da incorporare nel ciclo della produzione; è ad esempio il caso del CETENA, il centro studi Fincantieri dedicato al settore navale, e del nuovo centro ricerche del Gruppo Ericsson dedicato alle reti a larga banda ultraveloci, o del centro tecnologico universitario UTC, sostenuto dalla Rolls Royce per la ricerca sui *Fuel Cell Systems*, o ancora una delle sette strutture di ricerca italiane del Gruppo Siemens o l'ex centro ricerche Alcatel, ora rilevato da Selesoft.

Tutto sommato appare meno significativa l'eredità imprenditoriale di alcuni dei gruppi industriali storici dell'imprenditoria genovese; il comparto produttivo guidato da famiglie e imprenditori genovesi appare decisamente assottigliato rispetto al passato. Molte imprese storiche hanno chiuso le loro attività nel corso delle prolungate crisi degli anni Settanta e Ottanta; in altri casi hanno diversificato le produzioni, spostando il baricentro della propria iniziativa fuori regione. Altri marchi, infine, sono passati sotto il controllo di imprese multinazionali. Nel complesso, le imprese di dimensioni significative sono poche e, come si è visto, hanno i centri decisionali lontano da Genova.²²

L'importanza del mondo delle professioni è un tratto distintivo di Genova. Da sempre città di scambi e commerci, Genova è un grande bacino di conoscenze professionali. Genova naturalmente detiene un primato nell'area delle professioni legate allo *shipping*, dalle attività che insistono sul *core business* portuale (agenti, spedizionieri, assicuratori, ingegneri, *broker*) alle attività professionali di tipo liberale, come gli studi

competenze di sistemista/integratore tecnologico nel settore dei sistemi di trasporto "chiavi in mano" ferroviari e metropolitani. Il Gruppo, con sede centrale a Genova, conta circa 3.600 dipendenti.

²² La stessa Piaggio Aereo Industries, è divenuta un'azienda di proprietà internazionale, del Gruppo Tata, in grado di competere positivamente nel settore della *business aviation*. Sul versante opposto, è da rilevare che alcuni *big players* dell'economia ligure, primo fra tutti il Gruppo Erg della famiglia Garrone, il primo gruppo indipendente italiano operante nei settori dell'energia e del petrolio, hanno a Genova il centro direzionale, ma non le sedi produttive. L'organico del Gruppo ERG conta circa 2700 dipendenti, oltre metà dei quali sono impiegati nel polo industriale di Siracusa, dove è concentrata la maggior parte degli investimenti.

<p>GENERAL CONTRACTOR</p>  <p>Consorzio Collegamenti Integrati Veloci</p>	<p>ALTA SORVEGLIANZA</p>  <p>GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE</p>	
	<p>IG51-01-E-CVROIM00A8001A00</p>	<p>Foglio 59 di 98</p>

notarili e gli studi legali marittimi. Nell'ambito delle professioni liberali, un posto di particolare importanza è coperto dagli studi legali, sebbene il mercato dei servizi professionali non rappresenti una significativa opportunità. C'è in altre parole un *mismatch* tra la grande tradizione professionale genovese e i limiti posizionali della città, che comporta anche possibili rischi di declassamento, anche qualitativo, delle attività. D'altra parte la riconosciuta capacità di formare buoni professionisti, ad esempio nell'ambito degli studi legali, espone la realtà professionale cittadina alle incursioni degli *head hunters* (prevalentemente milanesi) che fanno "campagna acquisti" sul territorio.

Riepilogando, lo sviluppo recente di Genova, nel quadro di una riduzione del peso e della concentrazione economica che la città aveva ancora negli anni Settanta, evidenzia la compresenza tra un terziario diffuso con poca innovazione e poli avanzati e di eccellenza collegati alle competenze sedimentate e rinnovate nel campo dell'impiantistica e alle industrie ad alta tecnologia. Proprio questo terziario ad alta intensità di conoscenza, tuttavia, appare penalizzato da una relativa marginalità della città e dai suoi deficit di connessione e collegamento. E' opinione condivisa dagli attori economici e istituzionali del territorio, tuttavia, che qualsiasi ipotesi di futuro per Genova che prescindendo dal rafforzamento del ruolo del porto nell'economia del territorio e nella competizione all'interno del sistema portuale mediterraneo ed europeo risulterebbe inconsistente.

Capitale marittima italiana già all'epoca dell'unificazione (1861), Genova rafforzò nei decenni successivi questa vocazione, ospitando le funzioni strategiche dello *shipping* (Registro navale, Istituti tecnici e Scuole superiori, ecc.) all'epoca delle grandi trasformazioni tecnologiche e delle rotte commerciali a ridosso della seconda rivoluzione industriale. All'inizio del Novecento il porto impiegava oltre 10.000 addetti tra facchini, operai, agenti marittimi, spedizionieri, imprese commerciali e di armamento. Nel 1933 è inaugurata la Stazione Marittima di Ponte dei Mille, mentre negli stessi anni, dopo che a inizio secolo il Consorzio autonomo portuale aveva realizzato il bacino della Lanterna, era costruito il primo grande ampliamento verso Ponente, al di fuori dell'insenatura, lungo il litorale di Sampierdarena. Negli anni Sessanta sono realizzate le prime calate per l'accosto delle moderne navi *roll on-roll off*, ed il porto giunge in tempo all'appuntamento con la rivoluzione dei container: nel 1969 entra in funzione infatti il secondo terminale container d'Europa. Nel periodo

GENERAL CONTRACTOR  Consorzio Collegamenti Integrati Veloci	ALTA SORVEGLIANZA  GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	
	IG51-01-E-CVROIM00A8001A00	Foglio 60 di 98

1973-1983, tuttavia, il Porto attraversò una lunga e drammatica crisi, con la drastica riduzione dei traffici ed il concreto rischio di vedere scomparire quello che, da sempre, era il principale motore economico della città. Spazi insufficienti, tariffe elevate, attrezzature obsolete, spingevano molti armatori verso altri scali. Alla base del rilancio furono le innovazioni organizzative introdotte dalla Legge 84 del 1994, con l'istituzione dell'Autorità Portuale e la privatizzazione gestionale dei terminal. La razionalizzazione e l'ampliamento degli spazi, con il riadeguamento del terminal di Calata Sanità e la creazione ex novo del Voltri Terminal Europe (VTE) e quella successiva del Prà Distripark Europa (manipolazione e smistamento merci), il potenziamento dell'offerta di servizi ed il recupero delle aree portuali dimesse, hanno consentito un recupero di competitività i cui effetti sono stati evidenti. I risultati di questo complesso di trasformazioni strutturali e di riorganizzazione del sistema degli attori portuali sono stati di grande impatto, riproponendo Genova come scalo di rilevanza internazionale. Il traffico container è cresciuto dai 237.000 TEU (*twenty feet equivalent unit*) del 1983 agli odierni 1.759.000 TEU, per un movimento complessivo che supera i 41 milioni di tonnellate; nel trasporto delle persone si sono raddoppiati i valori di vent'anni prima. Genova è, quale porto-destinazione (in cui tendenzialmente le merci devono effettuare una rottura di carico verso la propria destinazione e dall'origine) il primo scalo italiano. Sotto il profilo occupazionale, si stima che gli addetti impiegati nella filiera portuale siano circa 4.300 in termini di occupazione diretta (porto commerciale) e 26.500 occupati indiretti,²³ al netto dell'indotto diffuso – secondo alcune ormai datate stime effettuate dal Censis nel duemila, sarebbero circa 60.000 le persone occupate nel territorio provinciale in attività lavorative e professionali, pubbliche e private, direttamente o indirettamente collegate al porto di Genova.

Ciononostante Genova, come gran parte dei porti italiani, aveva già accusato una nuova stagnazione prima della grande crisi globale, quando le statistiche sui suoi traffici sono state ritoccate vistosamente verso il basso. A fronte degli scenari apertisi con le spettacolari trasformazioni della filiera dello *shipping*, il sistema di governo decentrato imperniato sulle Autorità Portuali a base municipale appare oggi (secondo opinione condivisa dagli stessi Presidenti delle Autorità Portuali) largamente inadeguato. Più in generale, le Autorità Portuali si stanno orientando a valorizzare la capacità dei loro scali attraverso opere che puntano a specializzare e separare i flussi

²³ Autorità Portuale di Genova (2011), "Numero monografico sul lavoro portuale", Quaderni Portuali.

GENERAL CONTRACTOR 	ALTA SORVEGLIANZA 	
	IG51-01-E-CVROIM00A8001A00	Foglio 61 di 98

generati dalla portualità dagli altri traffici, liberando le città dalle paralisi e dal congestionamento derivante dal surplus generato dai porti. In questa prospettiva, le opere più rilevanti, per quanto attiene lo sviluppo dei nodi logistici e portuali, sono quelle che consentono, da una parte, di creare migliori e più efficienti connessioni tra snodi logistici e network stradali e ferroviari, e dall'altra di specializzare o redistribuire i traffici evitando il congestionamento di una rete percepita già in termini inefficienti, ma la cui situazione appare senz'altro appesantita dall'irrazionalità dei collegamenti. Il problema è che i lavori di riordino e contingentamento procedono a rilento e spesso rimangono semplici intenzioni o progetti senza la minima possibilità di essere tradotti, almeno in tempi ragionevoli, in realtà. Infine, ma è l'aspetto evidentemente cruciale, mutano gli assetti industriali della portualità. Portata delle piattaforme, assetti degli accosti, profondità del pescaggio, *lay out* degli spazi, tecnologie e impianti, esigenze di coordinamento e di ottimizzazione dei tempi delle operazioni, incidenza delle ICT, hanno prodotto una rivoluzione sulle banchine degli scali al vertice della portualità mondiale. Lo sviluppo di quello che è stato definito il "super ciclo" del traffico containerizzato ha spinto i sistemi portuali ad una rincorsa rapida per adeguare i moli a questa domanda.²⁴ Va da sé che i porti *transshipment*, che hanno nel trasbordo tra grandi imbarcazioni per il trasporto intercontinentale e navi *feeder* la loro missione, hanno beneficiato (almeno in termini di volumi movimentati) di questa domanda, così come la rivoluzione dei moli ha premiato i porti di destinazione finale che dal punto di vista strutturale presentano caratteristiche – nelle banchine e nel retroporto – di efficienza e congruenza a questo tipo di traffici. Come si è detto, tuttavia, proprio il traffico container ha subito le più significative contrazioni nel 2009, al punto che analisti e osservatori s'interrogano seriamente se il futuro premierà i sistemi portuali che più hanno investito su questa via "industriale" alla logistica o se viceversa (come sembrerebbero confermare i portafogli ordini dell'industria cantieristica, orientate verso il segmento *multipurpose* e *heavy lift*) sarà la differenziazione la carta vincente. Le stesse statistiche basate sul movimento di merci containerizzate, che trascurano il segmento delle c.d. rinfuse, ossia i prodotti energetici (la cui destinazione dipende essenzialmente dall'esistenza in prossimità dello scalo di centrali elettriche, oleodotti o

²⁴ Tra il 1997 e il 2007 in Italia la crescita media annua del traffico containerizzato è stata dell'8 per cento circa, a fronte di uno sviluppo dell'ordine del 3 per cento del movimento mercantile complessivo. (Banca d'Italia, 2010)

GENERAL CONTRACTOR  Consorzio Collegamenti Integrati Veloci	ALTA SORVEGLIANZA  GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	
	IG51-01-E-CVROIM00A8001A00	Foglio 62 di 98

impianti di raffinazione) e le materie prime (che, entrando nel ciclo produttivo delle industrie locali, rappresentano un flusso di approvvigionamento obbligato per il tessuto produttivo collocato nel raggio di azione del porto) rischiano di fornire un quadro parziale delle potenzialità future degli scali. In parte anche a causa della sua stessa arretratezza, la portualità italiana presenta una certa differenziazione, sebbene i terminal container, da una parte, e la crocieristica dall'altra, appaiano le direttrici di sviluppo maggiormente perseguite dalle autorità portuali. La situazione odierna è tuttavia variegata e gli stessi investimenti in corso si orientano su un ventaglio di soluzioni che eccede la specializzazione nel container, peraltro la più onerosa sia sotto il profilo degli investimenti tecnologici, sia soprattutto per quanto attiene livelli organizzativi, di coordinamento e sistemi informativi tra i diversi attori della filiera portuale (*land and sea*).

Tutto ciò non esclude gli investimenti nel settore container. Ad oggi, escludendo il traffico da trasbordo (e quindi Gioia Tauro), solo Genova supera i 10 milioni di tonnellate in questo settore (10,7 Mln nel 2010), seguita a breve da La Spezia (9,6 Mln) e poi da Livorno (4,7 Mln). Punta sul *multipurpose* (ossia, navi di grandissime dimensioni multiuso, destinate al trasporto di rotabili, container, colli pesanti o fuori sagoma), viceversa, il porto di Savona. Nel porto di Vado Ligure-Savona sono stati recentemente avviati i lavori per la costruzione di una nuova piattaforma realizzata e gestita dal colosso danese Maersk, attraverso APM Terminal, l'impresa del gruppo specializzata in terminal, che gestisce tra gli altri il recente megaterminal di Shanghai, Port Said, Tangeri.

Tab. 14 - Merce nel complesso della navigazione per porto(a) di sbarco e imbarco (migliaia di tonn) – 2010

PORTI	Totale	Contenitori	Rinfusa liquida	Rinfusa solida	Ro-Ro	Altro carico
Genova	41.428	10.745	20.347	2.695	7.164	476
Trieste	40.557	2.522	27.974	653	7.271	2.136
Gioia Tauro	35.371	33.382	905	19	58	1.007
Taranto	34.209	3.813	6.438	15.428	3.437	5.092
Venezia	26.212	2.671	12.296	8.012	1.021	2.212
Augusta	25.813	-	25.302	292	92	127
Porto Foxi	23.935	-	23.932	-	-	3
Livorno	22.662	4.660	8.953	559	6.968	1.522
Ravenna	22.186	1.573	6.080	9.574	573	4.385
La Spezia	16.091	9.573	4.146	1.729	4	638
Napoli	14.936	2.720	6.741	344	4.111	1.019

GENERAL CONTRACTOR  Consorzio Collegamenti Integrati Veloci	ALTA SORVEGLIANZA  GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	
IG51-01-E-CVROIM00A8001A00		Foglio 63 di 98

PORTI	Totale	Contenitori	Rinfusa liquida	Rinfusa solida	Ro-Ro	Altro carico
Santa Panagia	14.062	-	14.056	6	0	-
Savona - Vado	12.873	1.443	6.682	3.458	545	745
Milazzo	12.380	-	12.107	-	151	121
Brindisi	10.666	11	4.348	4.534	902	871
TOTALE	494.091	82.502	219.200	69.695	88.560	34.134

(Fonte Istat – Trasporto marittimo anni 2005-2010)

A livello Mediterraneo, tuttavia, nel traffico di container, Genova ha dovuto subire da tempo il sorpasso di Barcellona e di Valencia, che registrano tassi di crescita decisamente superiori. Se il confronto si sposta verso i porti nord Europei si nota come Genova rappresenti solo una frazione delle merci movimentate negli scali del *Northern Range* (Rotterdam, Anversa, Amburgo).

Lo sviluppo futuro dei porti liguri e la possibilità di capitalizzare i vantaggi derivanti dalla posizione geografica, nell'ambito del traffico marittimo containerizzato, appaiono fortemente vincolati da alcuni svantaggi strutturali: l'insufficiente capacità dei terminali portuali e, soprattutto, l'assenza di vere piattaforme logistiche, non potendo competere il Distripark di Voltri con le ben più ampie e attrezzate aree disponibili, ad esempio, dai porti della Catalogna. La concezione della grande portualità di destino muta nella direzione del *porto lungo*, che include grandi aree infrastrutturate che funzionino da prolungamento del porto, prima ancora che da retro porto, almeno nel trasporto containerizzato. E' attraverso questa estensione del nodo portuale che si può sviluppare una funzione di costo industriale contenuta. Il porto è da concepire in modo integrato con attività che possono svolgersi anche a cinquanta chilometri dai moli. Chiaramente questo implica la presenza di forme di coordinamento particolarmente efficienti e soprattutto la possibilità di utilizzare (e di conseguenza specializzare) il trasporto ferroviario.

La soluzione da tempo prospettata è il trasferimento dei complessi retroportuali, oltre Appennino, nell'area alessandrina. Una prospettiva che si scontra con i ritardi infrastrutturali di Genova. Il futuro della portualità, in definitiva, si giocherà sulla capacità di fare dello scalo marittimo il nodo di un sistema logistico integrato. Genova ha completato, realizzando il "sesto modulo", il nuovo porto di Voltri, e prevede opere significative sulle banchine di Sampierdarena. Sempre nel bacino di Voltri è stato

GENERAL CONTRACTOR  Consorzio Collegamenti Integrati Veloci	ALTA SORVEGLIANZA  GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	
	IG51-01-E-CVROIM00A8001A00	Foglio 64 di 98

inoltre approvato una proposta di modifica del vigente PRP, funzionale alla realizzazione di un nuovo terminal dedicato alle autostrade del mare.

4.2. L'area di Alessandria

L'altra polarità territoriale coinvolta dalle opere relative al Primo Lotto della linea AV/AC è la pianura alessandrina. Differentemente da Genova, struttura economica e sociale della provincia di Alessandria appaiono più integrate nello spazio produttivo del Nord. Spazio infra-metropolitano per eccellenza, Alessandria e il suo territorio (che ha in centri come Casale Monferrato, Valenza Po, Tortona, Novi Ligure e Acqui Terme altri importanti poli produttivi e sedi di funzioni terziarie a valenza locale) denotano comunque, da decenni, processi di strutturazione relativamente autonomi. La provincia presenta una struttura economica complessa ed articolata con 46.877 imprese registrate, di cui 10.601 nell'agricoltura, 4.962 nell'industria, 7.218 nelle costruzioni, le restanti dei differenti rami dei servizi.

L'assetto dell'*agricoltura* alessandrina dipende in larga misura dalle caratteristiche fisiche del territorio. Nelle zone di pianura prevalgono le aziende di grandi dimensioni che producono soprattutto seminativi - cereali ed ortaggi. L'arco collinare è caratterizzato dalla presenza di aziende diretto-coltivatrici di piccole e medie dimensioni e, nonostante estesi fenomeni di deruralizzazione, presenta ancora una buona dotazione di vigneto e produzioni frutticole. Alcune aree, in particolare, hanno beneficiato positivamente della continua ascesa e affermazione della produzione vinicola piemontese – in particolare il Monferrato meridionale, nell'area di Acqui e di Ovada, fino a Gavi, appare pienamente integrato nella piattaforma *food & wine* che si dipana dalle Langhe e dal Roero.

Il settore *industriale* presenta una fisionomia articolata per specializzazioni produttive e struttura dimensionale, ma nel complesso appare interessato (al netto degli effetti di medio periodo determinati dalla crisi in corso, non sempre preventivabili) dalle tendenze generali che coinvolgono l'intero comparto manifatturiero "padano". Dal punto di vista localizzativo si osservano concentrazioni di una certa importanza nel capoluogo provinciale, a Valenza Po (con il distretto orafa), a Tortona con le aree di Castelnuovo Scrivia e Pontecurone, Novi Ligure con le importanti realtà di Pozzolo Formigaro, Serravalle Scrivia, Arquata Scrivia e Cassano Spinola, di Ovada con l'area di Capriata d'Orba, di Acqui Terme con alcune zone fra cui Cassine ed infine di Casale

GENERAL CONTRACTOR 	ALTA SORVEGLIANZA 	
	IG51-01-E-CVROIM00A8001A00	Foglio 65 di 98

Monferrato con la sua cintura industriale che va da Villanova Monferrato a Ticineto, da Coniolo a Morano fino alla Valle Cerrina.

Inizialmente focalizzata sul ramo tessile e abbigliamento e nell'industria del cemento a Casale, con processi di concentrazione già spinti nella prima metà del secolo scorso, nella metallurgia e nella siderurgia col polo di Novi e nel distretto orafo di Valenza, l'industria alessandrina nel secondo dopoguerra ed ancor più negli anni Sessanta e Settanta sviluppò – contestualmente al declino di alcuni *first mover* – nuove importanti specializzazioni. A Casale Monferrato si sviluppò l'industria dell'elettrodomestico a Casale la produzione di macchine per la stampa e dolciarie. Oggi alcune tra le maggiori imprese storiche del polo casalese hanno ridimensionato la loro presenza sul territorio o sono fallite (es. Iar Siltal), ma le performance delle PMI del settore si sono mantenute di buon livello anche in questi anni di crisi; mentre le Officine Meccaniche Cerutti, dalla iniziale specializzazione nel settore di macchine per la stampa, è progressivamente divenuta una piccola multinazionale operante in più settori. L'altro storico distretto alessandrino, il polo orafo di Valenza Po, da una parte è interessato dai medesimi processi di divaricazione tra un nucleo più ristretto di imprese più dinamiche in grado di verticalizzare le relazioni sul territorio e una schiera di imprese minori in crescente difficoltà, dall'altro (differentemente da altri ex distretti) è rimasto troppo a lungo ancorato alla sua fisionomia originaria, con processi d'innovazione e concentrazione meno sviluppati. Dal 2008 Valenza è in fase recessiva, con una contrazione d'impresе (da 1.100 a 850), occupati (da 7.000 a 4.500 effettivamente attivi, al netto di CIG e mobilità). La struttura delle imprese non è cambiata, con una media di circa sei dipendenti, nel quadro di un mantenimento dei livelli di fatturato a fronte di una sostanziale riduzione della redditività.

Per contro, negli ultimi quindici-venti anni sono cresciuti di rilevanza altri poli produttivi, a partire dal settore chimico concentrato tra Alessandria e Tortona, con la presenza di alcuni gruppi ormai di rilevanza internazionale (MG, Guala Closures, ecc.) e livelli consortili, funzioni di ricerca e formazione, che ne fanno uno dei più importanti cluster produttivi anche a livello regionale. L'elevata concentrazione di imprese e funzioni di servizi avanzati alla produzione chimica, hanno favorito una riconversione della mission del Parco Scientifico Tecnologico della Valle Scrivia, presso Tortona, che dal precedente orientamento generico all'innovazione tecnologica appare oggi più chiaramente indirizzato a valorizzare questa competenza distintiva del territorio. In

GENERAL CONTRACTOR 	ALTA SORVEGLIANZA 	
	IG51-01-E-CVROIM00A8001A00	Foglio 66 di 98

particolare, il PST negli ultimi anni è divenuto ente gestore del polo d'innovazione promosso dalla Regione Piemonte nel campo delle energie rinnovabili e dei biocombustibili, il Polibre. Il polo chimico e delle attività correlate costituisce, già oggi e sempre più in prospettiva, una filiera integrata di produzione, ricerca, servizi, che vede operare un credibile partenariato pubblico-privato, alcuni gruppi d'impresa sufficientemente strutturate e presenti nei mercati internazionali, piccole aziende di produzione e servizi (spesso altamente specializzati).

Il polo industriale di Novi Ligure – altra tra le più significative aggregazioni dell'alessandrino – vede la presenza dello stabilimento Ilva per le lavorazioni a freddo, che occupa 800 dipendenti; l'area, però, ha anche una forte specializzazione nell'industria alimentare, particolarmente nel ramo dolciario (Pernigotti, Novi-Elah Dufour) e delle bevande (con lo stabilimento del Gruppo Campari aperto nel 2004).

Il settore industriale alessandrino, inoltre, annovera numerosi altri operatori di rilievo, come il Gruppo Buzzi Unicem, gruppo leader nella produzione di cemento, o aziende come Smurfit Kappa Italia, vera e propria multinazionale tascabile, leader degli imballaggi a base carta, che impiega in Italia 1.700 dipendenti, e ancora marchi storici come Paglieri o Borsalino (di proprietà di un gruppo di investitori dell'astigiano) e molti altri. Sotto il profilo occupazionale, tuttavia, la principale azienda del territorio è una cooperativa sociale, la Elleuno, che da sola impiega quasi tremila dipendenti.

La spinta attrattiva della pianura industriale e commerciale, di fatto, ha relegato ai margini dello sviluppo alcune aree collinari, sia nella parte orientale della provincia, sia in parte nel Monferrato Casalese. In parte delle zone collinari del basso Piemonte agiscono potenti motori di crescita e valorizzazione: il decentramento delle residenze, e in particolare delle fasce di popolazione a reddito elevato; la deconcentrazione produttiva e la fortuna delle economie distrettuali; la possibilità di decentrare standard urbani di servizio e di accessibilità per il miglioramento delle comunicazioni e delle nuove tecnologie; la riscoperta dei valori ambientali, gastronomici, culturali e paesaggistici del mondo rurale come componente irrinunciabile della qualità della vita. Ma queste risorse non operano con la medesima intensità su tutto il territorio, né sono presenti nelle diverse aree nella stessa proporzione. Dove uno o più di questi "carburanti" viene a mancare in misura significativa, è facile verificare che il rischio di marginalizzazione torna ad affacciarsi pesantemente, innescando una spirale di effetti domino tra spopolamento e depauperamento dei servizi. Nella collina alessandrina

GENERAL CONTRACTOR 	ALTA SORVEGLIANZA 	
	IG51-01-E-CVROIM00A8001A00	Foglio 67 di 98

sembrano parimenti presenti entrambe le dinamiche, con una specializzazione territoriale che vede tuttavia in posizione più debole le aree collinari orientali, parte dell'Alto Monferrato, alcuni comuni al confine con la Liguria, anche nell'area interessata dai lavori di realizzazione cui questo rapporto è dedicato.

La pianura alessandrina, per contro, da sempre crocevia di assi comunicativi e in posizione baricentrica nel vecchio triangolo industriale, punta a rafforzare nel nuovo contesto infrastrutturale questo vantaggio. Ciò ne ha fatto un centro logistico naturale, vocazione distintiva che oggi il territorio rilancia ospitando centri intermodali, progettandone di nuovi, accanto ad una fiorente attività nel comparto dei trasporti e alla disponibilità di spazi da destinare a piattaforme aziendali (tra le ultime in ordine di arrivo le piattaforme comune delle Coop Nord-Ovest e del gruppo Conad Nord) o a grandi insediamenti commerciali - come l'Outlet di Serravalle Scrivia del gruppo McArthur Glen. Non casualmente, sul territorio hanno il centro direzionale alcuni dei maggiori operatori del settore trasporti, logistica e infrastrutture, come il Gruppo Gavio – in realtà una vera e propria holding con investimenti e attività differenziate in molteplici business, dai trasporti alle costruzioni, dalle concessioni autostradali alle infrastrutture varie – o il gruppo del settore trasporti e logistica Argol Villanova, piuttosto che grandi società estere come la belga Katoen Natie Group, che ha recentemente rilevato dal Gruppo Fagioli il pacchetto di maggioranza dell'Interporto di Rivalta Scrivia.

In prospettiva, dunque, l'asse logistico occidentale costituisce un grande sistema specializzato a livello europeo. Particolarmente significativo è il progetto della "Piattaforma Logistica di Alessandria", che insiste su un'area di più di 800.000 mq. a ridosso dello scalo ferroviario di Alessandria. Questo progetto, tuttavia, finora è vissuto soprattutto di annunci e comunicazione pubblica, cui non sono seguite scelte conseguenti; al momento rimane, appunto, un progetto – per quanto spinto dall'evidente razionalità dell'investimento. Nell'area compresa tra Tortona e Novi Ligure, viceversa, grazie alla sinergia tra due realtà già esistenti (Gavio e Interporto di Rivalta Scrivia), è prevista la realizzazione di un nuovo Terminal Europa che si estenderà su un'area di 760.000 mq di superficie, con la missione esplicita di ospitare le attività retro portuali di Genova.

4.3. Tra il porto e la pianura padana: uno sguardo d'insieme

GENERAL CONTRACTOR  Consorzio Collegamenti Integrati Veloci	ALTA SORVEGLIANZA  GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	IG51-01-E-CVROIM00A8001A00	Foglio 69 di 98
--	--	----------------------------	--------------------

Provincia Alessandria	483,2	438,2	418,2	439,4	440,6	-13,44	5,35
Provincia Genova	1.088,0	950,8	878,1	883,2	882,7	-19,29	0,53
Piemonte	4.432,3	4.302,6	4.214,7	4.446,2	4.457,3	-4,91	5,76
Liguria	1.853,6	1.676,3	1.571,8	1.616,0	1.616,8	-15,20	2,86
Italia	54.136,	56.778,	56.995,	60.340,	60.626,	5,28	6,37

(Elaborazione AASTER su dati Istat – Demografia in cifre)

Entrambe le province, in virtù di queste tendenze, mostrano una struttura della popolazione caratterizzata da:

- *indici di vecchiaia* particolarmente elevati: 225 quello di Alessandria, decisamente superiore alla media piemontese di 178 circa (e di quella nazionale di 145), assai vicino a quello della Liguria (232) e della provincia di Genova (232,5); si tratta di valori che pongono le due province tra le più caratterizzate per anzianità della popolazione; l'*età media* della popolazione alessandrina (46,8 anni) e genovese (47,2, dato allineato a quello regionale) sono decisamente superiori a quello piemontese – e naturalmente a quello italiano; anche l'indice di *dipendenza degli anziani* genovese (e ligure) risulta più elevato di quello alessandrino, a sua volta molto superiore alla media piemontese e nazionale;
- l'indice di *dipendenza giovanile*, correlato all'incidenza della popolazione di età compresa tra i zero e i quattordici anni rispetto alla popolazione in età attiva, in entrambe le province è inferiore alla media nazionale e a quella del Piemonte, mentre l'indice della provincia di Genova ricalca quello della Liguria; l'indice di Alessandria è ancora più basso di quello genovese, dato che lascerebbe supporre che – in prospettiva – la struttura demografica della provincia piemontese possa essere sottoposta a fattori di rischio ancora superiori; in effetti, anche l'indice di carico dei figli per donna in età feconda, a Genova appare allineato a quello piemontese (nettamente inferiore però alla media nazionale), mentre ad Alessandria risulta più contenuto;
- la combinazione tra le dinamiche sopra descritte conduce ad una superiore incidenza, in virtù della maggiore quota di anziani, della popolazione in età inattiva in provincia di Genova (e in Liguria) rispetto ad Alessandria; in entrambi i casi, però, l'*indice di dipendenza strutturale* è elevato, anche rispetto al Piemonte che a sua volta supera il dato nazionale;
- le dinamiche più recenti vedono un allineamento dell'indice di ricambio (del rapporto, cioè, tra popolazione in entrata e in uscita dall'età attiva) delle due province; il dato è particolarmente negativo, anche rispetto alla regione Piemonte (il cui indice di

GENERAL CONTRACTOR  Consorzio Collegamenti Integrati Veloci	ALTA SORVEGLIANZA  GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	
	IG51-01-E-CVROIM00A8001A00	Foglio 70 di 98

ricambio è molto superiore alla media nazionale); in prospettiva, dunque, l'area vasta considerata si troverà in un contesto di tendenziale scarsità delle risorse umane da inserire nel comparto produttivo; l'*indice di struttura*, in secondo luogo, evidenzia uno squilibrio della popolazione in età attiva a favore delle coorti anagrafiche più mature – il dato vede nuovamente uno svantaggio sia nei confronti della media piemontese sia del dato nazionale;

- gli indici di natalità e mortalità delle due province, infine, sono allineati alla media ligure e vedono una forte asimmetria tra nascite e morti.

Tab. 16 - Struttura della Popolazione - Indicatori 2011

	AL	GE	Piemonte	Liguria	Italia
Indice di vecchiaia	225,4	232,5	177,7	232,0	144,5
Età media 2011	46,8	47,2	44,9	47,2	43,0
Indice di dipendenza strutturale	58,7	61,9	55,6	61,8	52,3
Indice di dipendenza giovanile	18,0	18,6	20,0	18,6	21,4
Indice di dipendenza degli anziani	40,7	43,3	35,6	43,2	30,9
Indice di ricambio	180,7	179,4	162,1	179,7	130,3
Indice di struttura	141,1	146,0	130,4	145,9	116,5
Indice carico figli per donna feconda	18,5	19,4	19,2	19,2	21,0
Indice di natalità	7,4	7,6	8,6	7,4	9,3
Indice di mortalità	13,4	13,6	10,9	13,3	9,7

(Elaborazione AASTER su dati Istat – Demografia in cifre)

Sotto il profilo economico, le due province – per capacità di generare reddito – si situano, nella graduatoria provinciale del valore aggiunto pro capite, al quarantesimo e quarantaduesimo posto, con valori di poco inferiori ai 28.000 euro per abitante, superiori dell'8,9% (Genova) e dell'8,2% (Alessandria) rispetto alla media nazionale. Il dato di Genova è nettamente superiore alla media ligure, mentre quello di Alessandria è sostanzialmente in linea con la media piemontese. E' da sottolineare che, pure esprimendo una performance economica che le situa nella parte "superiore" della graduatoria nazionale, entrambe le province appaiono relativamente distanziate dalle aree più dinamiche: la media del Nord-Ovest inclusa la Lombardia, ad esempio, è di 30.561 euro per abitante, il 19,3% al di sopra del dato nazionale. Negli ultimi quindici anni, tuttavia, sia Genova sia Alessandria hanno "scalato" nove posizioni, migliorando dunque il proprio posizionamento relativo nell'ambito della graduatoria della produttività per territori.

Tab. 17 - PIL pro capite 2010

GENERAL CONTRACTOR  Consorzio Collegamenti Integrati Veloci	ALTA SORVEGLIANZA  GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	IG51-01-E-CVROIM00A8001A00	Foglio 71 di 98
--	--	----------------------------	--------------------

Province/ Aree	Pro capite 2010 (euro)	Numeri Indice 2010 (ITA=100)	N° ordine	Differenza posizione rispetto al 1995
Genova	27.875,44	108,9	40	9
Alessandria	27.715,85	108,2	42	9
Liguria	27.409,98	107,0	-	-
Piemonte	27.768,28	108,4	-	-
<i>Nord-Ovest</i>	<i>30.561,83</i>	<i>119,3</i>	-	-
<i>Italia</i>	<i>25.607,30</i>	<i>100,0</i>	-	-

Simili per performance aggregate, le due province si differenziano notevolmente per la composizione settoriale del valore aggiunto, delle attività d'impresa e dell'occupazione. L'economia genovese, come si è già rimarcato, vede una preminenza assoluta del settore dei servizi (che a sua volta presenta importanti specificità rispetto al terziario delle altre maggiori città metropolitane), che genera l'81% del valore aggiunto complessivo – analogamente alla Liguria nel suo complesso. La provincia di Alessandria, per contro, vede una quota di valore aggiunto industriale del 21% circa, lievemente inferiore alla media piemontese e del Nord-Ovest, ma al di sopra della media nazionale. Importante il contributo del settore artigianale, pari al 16,4% del valore aggiunto complessivo, mentre nel genovese l'apporto dell'artigianato è contenuto, al di sotto del dieci per cento.

Tab. 18 - Composizione del valore aggiunto per settore economico

	VA Totale	Agricolt.	Industria	Costruz.	Servizi	Totale	% su VA Tot	% VA Artig.
Alessandria	11.153,2	1,8	20,8	5,1	72,2	100,0	0,78	16,40
Genova	22.192,70	0,3	13,7	4,9	81,1	100,0	1,61	9,80
<i>Piemonte</i>	<i>110.163,8</i>	<i>1,4</i>	<i>21,6</i>	<i>5,1</i>	<i>71,8</i>	<i>100,0</i>	<i>8,01</i>	<i>11,77</i>
<i>Liguria</i>	<i>39.642,50</i>	<i>1,4</i>	<i>12,7</i>	<i>5,8</i>	<i>80,1</i>	<i>100,0</i>	<i>2,86</i>	<i>14,69</i>
<i>Nord-Ovest</i>	<i>446.542,7</i>	<i>1,1</i>	<i>22,9</i>	<i>5,5</i>	<i>70,5</i>	<i>100,0</i>	<i>31,81</i>	<i>13,35</i>
<i>Italia</i>	<i>1.395.218,6</i>	<i>1,9</i>	<i>18,8</i>	<i>6,1</i>	<i>73,2</i>	<i>100,0</i>	<i>100,00</i>	<i>12,83</i>

Differente è il peso delle attività agricole nei due territori. In provincia di Alessandria si contano oltre 10.700 imprese, nel genovese circa 4.400. La distribuzione settoriale vede l'agricoltura alessandrina equamente distribuita tra la specializzazione dei seminativi (perlopiù cereali) della pianura e le colture permanenti dell'area collinare, con una forte preminenza, tra queste ultime, delle imprese vitivinicole, delle quali i tre quarti circa (in linea con la media piemontese) specializzate in vini di qualità. Per contro, l'agricoltura genovese appare concentrata soprattutto nell'olivicoltura e nell'allevamento di erbivori. Tra le due aree, tuttavia, è nella provincia alessandrina che

GENERAL CONTRACTOR  Consorzio Collegamenti Integrati Veloci	ALTA SORVEGLIANZA  GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	
	IG51-01-E-CVROIM00A8001A00	Foglio 72 di 98

le attività agricole ricoprono un ruolo più significativo nell'economia e nel dare forma al paesaggio rurale. L'orientamento alla qualità delle produzioni vinicole, inoltre, esige una particolare attenzione nelle politiche di pianificazione e negli usi del territorio.

Tab. 19 - Numero e composizione settoriale delle imprese agricole per provincia e regione al 2010

	ITA	PIE	AL	GE	ITA	PIE	AL	GE
Seminativi	383.761	20.504	4.624	694	23,7	30,5	43,1	15,8
Ortofloricoltura	37.798	1.625	136	161	2,3	2,4	1,3	3,7
Colture permanenti	891.401	23.660	4.028	2.196	55,0	35,2	37,6	50,0
<i>Di cui vitivinicole</i>	203.970	13.677	3.256	116	22,9	57,8	80,8	5,3
<i>vini di qualità</i>	79.923	10.301	2.421	60	39,2	75,3	74,4	51,7
Di cui Frutta e	143.481	8.027	446	147	16,1	33,9	11,1	6,7
<i>Olivicoltura</i>	447.838	162	48	1.602	50,2	0,7	1,2	73,0
Erbivori (Bovini, ovini, caprini)	129.493	12.140	637	693	8,0	18,1	5,9	15,8
Granivori	9.358	963	36	18	0,6	1,4	0,3	0,4
Policoltura	105.449	4.119	701	392	6,5	6,1	6,5	8,9
Poli-allevamento	4.237	3.487	15	27	0,3	5,2	0,1	0,6
Miste coltura-allevamento	35.587	1.465	348	208	2,2	2,2	3,2	4,7
N.c.	23.800	497	198	4	1,5	0,7	1,8	0,1
Totale	1.620.88	67.148	10.723	4.393	100,0	100,0	100,0	100,0

(Elaborazione AASTER su dati Istat – Censimento dell'agricoltura 2010)

Con riferimento ai settori secondario e terziario, di seguito è illustrata la distribuzione delle unità locali delle imprese e degli occupati per settore di attività economica. Al fine d'inquadrare in modo più esaustivo le differenze tra ambiti locali, l'analisi è stata compiuta sia confrontando il livello provinciale sia attraverso la comparazione dei tre sistemi locali del lavoro interessati dal primo Lotto della linea AV/AC Genova-Milano, procedendo da sud a nord Genova, Novi Ligure e Tortona. La distribuzione delle unità locali delle imprese, in prima approssimazione, riflette da una parte la connotazione urbano-metropolitana del sistema locale genovese, con una quota di imprese di servizi professionali e di aziende specializzate nelle attività legate al welfare decisamente superiore, oltre che agli altri due sistemi locali in questione, anche ai dati medi provinciali, regionali, di ripartizione geografica. Si distinguono per una maggiore diffusione di aziende del ramo manifatturiero e delle costruzioni, viceversa il due sistemi locali dell'alessandrino. E' tuttavia da rimarcare che, sul piano della distribuzione quantitativa degli operatori, le differenze tra le due province in esame sono contenute.

GENERAL CONTRACTOR  Consorzio Collegamenti Integrati Veloci	ALTA SORVEGLIANZA  GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	
IG51-01-E-CVROIM00A8001A00		Foglio 73 di 98

Tab. 20 - Unità Locali delle imprese industriali e di servizi per settore di attività, sistema locale del lavoro e provincia – anno 2010 (%)

	Novi Ligure	Tortona	Genova	AL (Prov)	GE (Prov)	Piemonte	Liguria	N-O	ITALIA
Attività manifatturiere	10,8	10,0	6,6	11,9	10,4	6,9	6,7	10,4	9,9
Alimentari e bevande*	18,2	14,2	19,5	13,1	12,3	19,5	21,4	9,5	13,4
Tessile Abbigliamento*	8,8	7,1	7,4	4,9	8,4	7,1	5,9	11,3	14,9
Chimica Farmac Gomma Plastica*	11,1	9,1	8,2	4,7	4,5	4,3	3,5	5,8	4,1
Metalmeccanica*	33,0	32,3	25,6	25,7	37,0	24,0	24,7	37,0	29,0
Altre manifatture*	28,9	37,3	39,3	52,3	38,6	45,7	45,2	36,9	39,2
Public Utilities	0,7	0,5	0,4	0,5	0,5	0,4	0,4	0,4	0,4
Costruzioni	15,9	14,5	11,0	14,9	15,2	12,4	14,4	14,0	13,1
Commercio e riparazioni	26,9	25,7	25,9	27,0	25,7	25,7	25,7	23,2	26,7
Trasporto e Logistica	4,6	5,4	4,9	3,6	3,3	4,6	3,9	3,4	3,4
Alloggio e ristorazione	6,5	5,6	5,7	5,8	6,0	6,4	8,5	5,8	6,7
Editoria Audiovisivi ICT Cultura	2,7	3,2	3,9	2,8	3,5	3,7	3,6	4,1	3,7
Finanza e Assicurazioni	2,9	3,1	3,2	3,2	2,9	3,1	2,8	2,9	2,7
Immobiliare	4,4	6,2	5,3	4,9	4,8	5,1	4,9	6,0	4,7
Servizi prof consulenza ricerca tecnici	11,7	13,3	17,4	12,3	13,8	16,4	14,7	15,5	15,1
Servizi operativi e di supporto	3,1	2,7	4,1	3,1	3,6	4,0	3,6	4,0	3,5
Istruzione Sanità e Assistenza	5,1	4,5	7,5	5,1	5,6	7,1	6,3	6,0	5,9
Altri servizi	4,6	5,0	4,1	4,8	4,7	4,1	4,4	4,3	4,3
	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Totale Unità Locali delle imprese	5.760	5.143	60.182	35.757	372.216	75.273	142.710	1.423.468	4.828.686

*Percentuale su totale imprese manifatturiere
(Elaborazione AASTER su dati Istat – Archivio Statistico delle Imprese Attive, 2012)

Le specializzazioni produttive provinciali e locali emergono con maggiore chiarezza, viceversa, dall'analisi della distribuzione degli occupati per settore economico. Anzitutto, come sopra esposto, la provincia di Alessandria nel complesso si distingue per una specializzazione nelle attività manifatturiere (27,3% degli occupati del settore privato, al netto dell'agricoltura) sostanzialmente in linea con quella della regione Piemonte, superiore sia al dato medio del Nord-Ovest sia di quello nazionale. Per contro, l'occupazione industriale della provincia di Genova (e della Liguria in generale) è assai meno rilevante, nettamente inferiore anche al dato medio nazionale. La metà circa degli occupati industriali del sistema locale di Genova è impiegata nel ramo metalmeccanico – con una rilevanza particolare nella produzione di macchinari e impianti, nella cantieristica navale e nell'industria siderurgica. Dei due sistemi locali della provincia di Alessandria esaminati, è Novi Ligure a vantare una più evidente specializzazione industriale (30,3% degli occupati del settore privato). L'ambito di Novi Ligure vanta specializzazioni produttive nelle attività di prima *trasformazione del ferro e dell'acciaio* e nella *produzione di altri prodotti alimentari*. L'analisi delle specializzazioni industriali dell'ambito di Tortona, che nel complesso vede tuttavia una relativamente

GENERAL CONTRACTOR  Consorzio Collegamenti Integrati Veloci	ALTA SORVEGLIANZA  GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE
	IG51-01-E-CVROIM00A8001A00 Foglio 74 di 98

limitata incidenza dell'occupazione industriale, rivela una forte specializzazione nel settore della fabbricazione di *articoli in materie plastiche* (28,4% degli occupati industriali), specializzazione distintiva riferibile nel complesso a tutta la provincia di Alessandria. Come già precedentemente richiamato, le province di Genova e Alessandria sono accomunate dalla forte incidenza occupazionale delle attività legate alla *movimentazione merci e magazzinaggio*. Il settore dei trasporti in senso allargato, occupa il 12% degli addetti del settore privato a livello provinciale e il 13,4% nel sistema locale di Genova. Nel sistema locale di Tortona gli addetti al ramo trasporti e logistica sono il 16,6% del totale del settore privato. Il sistema locale di Genova, come già evidenziato, si distingue per l'elevata incidenza delle attività di servizi a connotazione urbana: servizi specialistici di tipo *professionale, tecnico e di consulenza* (10% degli occupati complessivi), nei *servizi operativi e di supporto alla produzione* (6,2%), *nelle attività legate al welfare e all'istruzione* (4,9%), nel *settore finanziario e assicurativo* (4,4%), *nell'industria dei contenuti creativi e nelle ICT* (4,8%). L'occupazione in questi settori appare molto meno rilevante in provincia di Alessandria nel complesso, e in specifico nei due sistemi locali considerati. Per contro, soprattutto nell'ambito di Tortona, un peso rilevante è occupato dal settore edilizio (13,8% degli occupati nel settore privato).

Tab. 21 - Addetti alle Unità Locali delle imprese industriali e di servizi per settore di attività, sistema locale del lavoro e provincia – anno 2010 (%)

	Novi Ligure	Tortona	Genova	AL (Prov)	GE (Prov)	Piemonte	Liguria	N-O	ITALIA
Attività manifatturiere	30,3	18,7	14,4	27,3	14,7	27,7	14,2	25,8	23,2
Alimentari e bevande*	25,0	8,5	12,3	11,6	13,5	9,8	15,0	8,2	10,9
Tessile Abbigliamento*	2,9	2,4	2,5	3,1	2,7	8,6	2,2	10,5	12,7
Chimica Farmac Gomma Plastica*	17,6	28,4	9,7	16,7	8,0	9,6	7,1	12,1	9,1
Metalmeccanica *	43,4	39,9	49,3	37,1	48,3	53,6	46,7	49,4	42,2
Altre manifatture*	11,2	20,8	26,2	32,0	28,8	18,9	30,0	20,6	26,0
Public Utilities	1,6	0,9	1,9	1,3	1,8	1,5	1,9	1,3	1,5
Costruzioni	11,2	13,8	8,7	11,2	9,4	9,9	10,7	9,7	10,5
Commercio e riparazioni	21,2	20,5	19,8	20,8	20,1	18,5	21,2	18,5	20,2
Trasporto e Logistica	8,7	16,6	13,4	8,3	12,0	5,8	10,1	6,2	6,4
Alloggio e ristorazione	5,8	5,1	6,2	5,7	7,4	5,7	9,8	6,1	7,3
Editoria Audiovisivi ICT	1,8	2,5	4,8	2,3	4,5	4,5	4,1	4,7	4,3

GENERAL CONTRACTOR  Consorzio Collegamenti Integrati Veloci	ALTA SORVEGLIANZA  GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	IG51-01-E-CVROIM00A8001A00	Foglio 75 di 98
--	--	----------------------------	--------------------

	Novi Ligure	Tortona	Genova	AL (Prov)	GE (Prov)	Piemonte	Liguria	N-O	ITALIA
Cultura									
Finanza e Assicurazioni	2,2	2,8	4,4	3,0	4,1	3,7	3,6	4,0	3,5
Immobiliare	1,6	2,1	2,1	1,9	2,2	2,1	2,3	2,3	2,0
Servizi prof consulenza ricerca tecnici	4,6	6,3	10,0	5,7	9,5	6,9	8,4	7,7	7,1
Servizi operativi e di supporto	4,6	4,8	6,2	4,5	6,1	6,4	5,7	6,8	6,5
Istruzione Sanità e Assistenza	3,8	3,2	4,9	5,1	5,0	4,6	4,9	4,4	4,7
Altri servizi	2,3	2,5	3,0	2,7	3,0	2,4	3,0	2,4	2,5
Totale %	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Totale numero	23.757	19.662	227.732	132.147	1.414.382	269.917	471.787	5.578.215	17.305.734

*Percentuale su totale addetti alle UL delle imprese manifatturiere
(Elaborazione AASTER su dati Istat – Archivio Statistico delle Imprese Attive, 2012)

Queste differenti configurazioni del mix produttivo si riflettono anche nel differente grado di apertura internazionale delle economie provinciali. Il saldo commerciale della provincia di Genova (come della Liguria in generale) con l'estero, anzitutto, è di segno negativo, laddove la provincia di Alessandria, come del resto l'intero Piemonte, è una provincia fortemente proiettata verso le esportazioni (anche in valore assoluto, l'export della provincia di Alessandria risulta superiore a quello genovese). Da qui le sensibili differenze negli indicatori utilizzati per misurare la propensione all'export e il tasso di apertura internazionale – che denotano una superiore apertura della provincia alessandrina, laddove l'economia genovese, nonostante la presenza del grande terminal portuale, appare nel complesso più rinserrata e dipendente dalla dinamica interna.

GENERAL CONTRACTOR  Consorzio Collegamenti Integrati Veloci	ALTA SORVEGLIANZA  GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	
	IG51-01-E-CVROIM00A8001A00	Foglio 76 di 98

Tab. 22 - Indicatori relativi al grado di apertura dei mercati per provincia, regione, ripartizione - 2010

	GE	AL	Liguria	Piemonte	N-O	Italia
Importazioni (Mln Euro)	4.429,7	2.730,1	9.663,1	26.213,4	152.217,7	364.949,6
Esportazioni (Mln Euro)	3.456,4	3.840,0	5.845,4	34.473,1	134.842,8	337.583,8
- Agricoltura e pesca	0,75	0,15	6,81	0,91	0,78	1,66
- Alimentare	4,25	8,61	4,55	9,76	5,82	6,57
- Sistema moda	3,49	1,55	2,30	7,78	8,95	11,04
- Legno/carta	1,04	0,73	0,99	2,16	1,90	2,12
- Chimica gomma plastica	15,83	23,13	21,79	14,91	18,10	18,82
- Metalmeccanico	58,61	47,34	51,61	58,56	57,09	48,81
- Altro industria	16,03	18,49	11,95	5,93	7,36	10,97
Saldo commerciale (Mln Euro)	-973,3	1.109,9	-3.817,8	8.259,7	-17.374,9	-27.365,8
Propensione all'export	15,72	27,39	14,70	27,14	27,19	21,35
Tasso di apertura	32,29	46,78	35,41	47,75	56,63	43,14

(Fonte: istituto G. Tagliacarne, Atlante della competitività delle province)

Limitatamente ai tre sistemi locali del lavoro esaminati, il valore dell'export di Genova è preponderante. L'export genovese è relativamente despecializzato, ma vede una prevalenza delle macchine d'impiego generale (specializzazione legata alla presenza di grandi operatori del settore impiantistico) e naturalmente delle navi e imbarcazioni – nonostante le difficoltà del principale player. Nel 2011 l'export ha registrato un notevole impulso alla crescita, rispetto all'anno precedente. E' da sottolineare che i mercati di destinazione delle merci esportate da Genova sono decisamente più differenziati in confronto a quelli dei sistemi territoriali alessandrini; solo il 36,8% del valore è realizzato all'interno dell'Unione Europea (contro il 76,9% delle esportazioni di Novi Ligure e il 72,8% di Tortona). Anche il sistema locale di Novi Ligure nel 20110 ha incrementato significativamente il valore delle esportazioni, che in questo territorio appare fortemente legato al settore siderurgico e ai prodotti dell'agricoltura (particolarmente cereali). L'export dell'area di Tortona, meno rilevante in valore assoluto rispetto a Novi Ligure e sostanzialmente stabile negli ultimi due anni, deriva principalmente dalla specializzazione nel ramo chimico, legata agli articoli in materie plastiche.

GENERAL CONTRACTOR  Consorzio Collegamenti Integrati Veloci	ALTA SORVEGLIANZA  GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	
	IG51-01-E-CVROIM00A8001A00	Foglio 77 di 98

Tab. 23 - Caratteristiche dell'export dei sistemi locali del lavoro di Genova, Novi Ligure e Tortona

	SLL Genova	SLL Novi Ligure	SLL Tortona
1° prodotto	Macchine di impiego generale (19,1)	Prodotti della siderurgia (31,7)	Articoli in materie plastiche (25,6)
2° prodotto	Navi e imbarcazioni (15,5)	Granaglie, amidi e di prodotti amidacei (15,7)	Macchine formatura dei metalli e altre macchine utensili (14,2)
Export 2011 (in Mln Euro)	3.097,5	1.278,9	263,8
Variazione 2010 (in Mln Euro)	636,1	236,5	-12,6
Quota % UE	36,8	76,9	72,8

Gli indicatori occupazionali delle due province, rilevati al 2011, esprimono nel complesso una situazione del mercato del lavoro relativamente in linea con quella dei rispettivi contesti regionali. Il tasso di occupazione, praticamente identico nelle due province, è lievemente inferiore alla media del Piemonte e lievemente al di sopra a quella ligure, oltre che nettamente superiore alla media nazionale. Nell'insieme, il tasso di occupazione maschile appare lievemente al di sotto delle medie regionali di Piemonte e Liguria, mentre quello femminile, intorno al 57%, è in linea con quello piemontese, di quasi due punti percentuali al di sopra di quello della Liguria e di oltre dieci punti percentuali di quella nazionale (46,5%).

La situazione occupazionale, nel complesso, è andata deteriorandosi negli ultimi tre anni: i tassi di disoccupazione delle due province nel 2011 (6,7% Alessandria e 6,9% Genova) hanno raggiunto livelli assai più elevati di tre anni prima; Alessandria presenta una situazione migliore di quella regionale, ma occorre considerare che il tasso di disoccupazione del Piemonte risente della difficile situazione del mercato del lavoro di Torino, il cui tasso di disoccupazione si situa al di sopra della media nazionale e di quasi tutte le province del Centro-Nord. Il tasso di disoccupazione genovese, peraltro, è superiore alla media regionale ligure. E' tuttavia da evidenziare che fino a non molti anni addietro, il tasso di disoccupazione delle province liguri e dello stesso capoluogo regionale si situava stabilmente al di sotto di tutte le altre regioni e province del Nord. In realtà, nel quadro di una comune situazione problematica, Genova ha finora pagato alla crisi un dazio più contenuto.

GENERAL CONTRACTOR  Consorzio Collegamenti Integrati Veloci	ALTA SORVEGLIANZA  GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	
	IG51-01-E-CVROIM00A8001A00	Foglio 78 di 98

Tab. 24 - Tasso di occupazione, disoccupazione e incidenza dei neet di 15-29 anni nelle province

	AL	GE	Piemonte	Liguria	Italia
Tasso occupazione M	70,0	70,7	71,5	71,3	67,5
Tasso occupazione F	57,3	57,0	57,2	55,4	46,5
Tasso occupazione F+M	63,7	63,8	64,3	63,2	56,9
Tasso disoccupazione M	6,4	6,6	6,9	5,8	7,6
Tasso disoccupazione F	7,0	7,2	8,6	7,0	9,6
Tasso disoccupazione F+M	6,7	6,9	7,6	6,3	8,4
Neet 15-29 anni 2011 M	16,3	14,6	14,3	13,7	20,1
Neet 15-29 anni 2011 F	22,2	14,2	18,5	16,6	25,4
Neet 15-29 anni 2011 M+F	19,2	14,4	16,4	15,1	22,7

(Fonte: Istat, Rilevazione Continua sulle Forze di Lavoro, media 2011)

Per contro, il quadro occupazionale – coerentemente a quanto registrato a livello nazionale – appare critico sul versante dell'occupazione giovanile. Il fenomeno dei giovani “*not in employment, education or training*” (Neet) in provincia di Alessandria ha raggiunto nel 2011 una rilevanza significativa,²⁵ pari al 19,2% dei giovani di età compresa tra i 15 e i 29 anni. Questa percentuale, che supera il 22% tra le giovani donne, per quanto più contenuta della media nazionale – su cui incide però l'elevatissima quota di neet delle regioni del Mezzogiorno – è nettamente superiore al dato regionale piemontese, nonché alla situazione di Genova, dove il fenomeno appare più contenuto. Nel capoluogo ligure, è inoltre da sottolineare, non si riscontra alcun gap di genere nella composizione dei “neet” – che appaiono anzi, sia pure di poco, più diffusi tra i giovani maschi.

La disoccupazione giovanile, in ogni caso, rischia di costituire un problema sempre più rilevante per il territorio considerato, particolarmente nella provincia di Alessandria. Se nel 2008 il tasso provinciale di disoccupazione dei 15-29enni era inferiore a quello regionale (e nazionale), allineato alla media del Nord-Ovest – con una migliore performance occupazionale delle giovani donne, nella media del 2011 era salito di 7,7 punti percentuali, un incremento superiore a quello piemontese, del Nord-Ovest e nazionale.

²⁵ In ordine al problema dei giovani che “non studiano e non lavorano” è tuttavia opportuno un ridimensionamento della portata del problema. Il fenomeno, in realtà, appare collegato soprattutto all'incremento della disoccupazione giovanile e alla componente dei cosiddetti “scoraggiati” (ossia, di coloro che non cercano attivamente un lavoro ma sarebbero disponibili a lavorare) che non – come inizialmente alcune rappresentazioni giornalistiche sembravano argomentare – ad un generalizzato riflusso nell'apatia e nella marginalità.

GENERAL CONTRACTOR  Consorzio Collegamenti Integrati Veloci	ALTA SORVEGLIANZA  GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	
	IG51-01-E-CVROIM00A8001A00	Foglio 79 di 98

Più contenuto, viceversa, l'aumento della disoccupazione giovanile in Liguria e in provincia di Genova, che però si trovava già in precedenza su valori elevati, ed oggi appare dunque allineato su valori analoghi a quelli di Alessandria. Non sono ancora noti i dati relativi alla disoccupazione provinciale nelle province del 2012, ma è importante sottolineare che nella fascia 15-29 anni, al terzo trimestre, la quota di disoccupati era aumentata a livello nazionale di quasi tre punti rispetto alla media del 2011, e di oltre tre punti e mezzo nel Nord-Ovest. In base a queste tendenze, dunque, il tasso di disoccupazione nella fascia 15-29 anni dovrebbe ormai avere superato, in entrambe le province, il venti per cento. Indiscutibilmente, dal punto di vista sociale, la combinazione tra invecchiamento della popolazione residente e crescita dei giovani espulsi dal mercato del lavoro, costituisce la grande questione all'ordine del giorno. Un fattore da tenere sotto osservazione, anche dal punto di vista della progettazione degli interventi sul territorio.

Tab. 25 - Tasso di disoccupazione giovanile 15-29 anni 2008 e 2011

	2008			2011			T3-2012	Var % 08-%11
	M	F	M+F	M	F	M+F	M+F	
Alessandria	9,7	9,2	9,5	18,1	16,0	17,2	..	7,7
Piemonte	9,2	12,0	10,4	15,5	15,5	17,9	..	5,9
Liguria	10,2	16,1	13,0	16,0	16,8	16,3	..	3,3
Genova	12,2	15,5	13,8	17,1	17,3	17,2	..	3,4
<i>Nord-ovest</i>	<i>8,0</i>	<i>10,8</i>	<i>9,3</i>	<i>12,9</i>	<i>15,9</i>	<i>14,2</i>	<i>17,8</i>	<i>4,9</i>
<i>Italia</i>	<i>13,5</i>	<i>17,7</i>	<i>15,3</i>	<i>18,8</i>	<i>22,7</i>	<i>20,5</i>	<i>23,2</i>	<i>5,2</i>

(Fonte: Istat, Rilevazione Continua sulle Forze di Lavoro, media 2011)

La situazione media dei redditi delle famiglie nell'area considerata, ricavabile dall'analisi delle dichiarazioni Irpef, vede da un lato la provincia di Genova esprimere un reddito medio (per dichiarante e per abitante) significativamente superiore a quello della provincia di Alessandria, della Liguria in generale e della media nazionale. Per contro, il reddito medio provinciale di Alessandria, in base alla popolazione residente, è ampiamente al di sopra del dato nazionale, ma ne è inferiore in base al numero di dichiaranti. Il quadro complessivo, dunque, evidenzia una certa polarizzazione territoriale nella struttura dei redditi, tra un polo forte (la media provinciale di Genova risente positivamente dei più elevati redditi urbani del capoluogo, come si vedrà il comune più "ricco" dell'intera area, per quanto solo 379mo comune nella graduatoria nazionale), e un'area caratterizzata nel complesso da redditi più contenuti.

Tab. 26 - Redditi medi Irpef per provincia e regione (Anni 2005 e 2010)

GENERAL CONTRACTOR  Consorzio Collegamenti Integrati Veloci	ALTA SORVEGLIANZA  GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	IG51-01-E-CVROIM00A8001A00	Foglio 80 di 98
--	--	----------------------------	--------------------

	Media/Dich. 2005	Media/Pop. 2005	Media/Dich. 2010	Media/Pop. 2010
Provincia Alessandria	19.638	11.631	22.301	13.089
Provincia Genova	21.974	13.155	24.863	15.444
Regione Piemonte	20.582	12.194	23.328	13.577
Regione Liguria	20.928	12.130	23.810	14.200
Italia	20.249	10.189	23.241	11.787

Reddito imponibile ai fini delle addizionali all'irpef per regione. Dati del Ministero dell'Economia e delle Finanze

E' in questo contesto più generale, dunque, che occorre situare le valutazioni e le previsioni sull'impatto sociale ed economico della futura linea AV/AC Genova-Milano. Il territorio interessato dalle opere di realizzazione del I° Lotto, almeno a leggere gli indici generali di dotazione infrastrutturale del territorio, risultano in realtà tra i più forniti a livello nazionale (per quanto la provincia di Alessandria appaia in parte carente per alcuni servizi connettivi – l'accessibilità agli aeroporti – e di rete - banche, servizi, telematica).

Tab. 27 - Indice dotazioni infrastrutturali

	Prov AL	Piemonte	Prov GE	Liguria	N-O
Indice di dotazione della rete stradale (Italia=100)	225,91	130,11	220,15	227,01	115,74
Indice di dotazione della rete ferroviaria (Italia=100)	185,27	102,08	169,76	153,97	96,73
Indice di dotazione dei aeroporti (e bacini di utenza) (Italia=100)	29,73	54,99	202,95	120,03	124,03
Indice di dotazione impianti e reti energetico-ambientali (Italia=100)	101,04	99,41	124,91	119,73	129,57
Indice dotazione strutture reti telefonia e telematica (Italia=100)	70,95	89,83	151,96	123,62	114,01
Indice dotazione reti bancarie e servizi vari (Italia=100)	79,55	104,89	152,22	127,02	135,79

Come argomentato in altra parte del rapporto, tuttavia, non è la misurazione quantitativa dei chilometri di rete stradale o ferroviaria a definire l'efficienza di una rete infrastrutturale, quanto la sua adeguatezza rispetto alle tendenze future e alle linee di sviluppo preventivabili e attese dai territori medesimi. Genova, ad oggi, appare penalizzata sotto un triplice profilo: *i)* come hub portuale, per l'inadeguatezza delle opere di connessione tra il sistema portuale e le strutture logistiche oltre Appennino; *ii)* come polo urbano in transizione verso un'economia fondata sulla conoscenza, che trae alimento (come argomentato nella prima parte di questo rapporto di monitoraggio) dagli scambi e dalle crescenti interdipendenze tra centri metropolitani – da questo

GENERAL CONTRACTOR 	ALTA SORVEGLIANZA 	
	IG51-01-E-CVROIM00A8001A00	Foglio 81 di 98

punto di vista Genova, oggi, appare del tutto ai margini delle reti che stanno favorendo la crescente interdipendenza tra le città e i territori della città-regione padana; *iii*) come snodo di un sistema territoriale più ampio del suo entroterra, che estende la sua influenza alla pianura alessandrina in virtù di una dotazione di servizi di livello metropolitano – funzione naturale oggi penalizzata dalle difficoltà di accesso e dai tempi di percorrenza che spingono l'area alessandrina a gravitare maggiormente sul polo milanese.

Il Libro Bianco della Commissione europea riguardante la “*Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti – Per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile*” del 2011, accanto agli obiettivi generali (carburanti e sistemi di propulsione innovativi e sostenibili, efficacia delle catene logistiche multimodali e modi di trasporto più efficienti, efficienza dei trasporti e dell'uso delle infrastrutture mediante sistemi di informazione e incentivi di mercato), definiva alcuni obiettivi specifici nel dimezzamento dei trasporti urbani dell'uso di autovetture alimentate con carburanti tradizionali, il trasferimento entro il 2030 del 30% del trasporto merci su strada verso altre modalità per distanze superiori a 300 km, l'avvicinamento entro il 2050 alle “zero vittime” nel trasporto su strada. Una parte significativa delle inefficienze logistiche del territorio genovese e della pianura alessandrina, che ne ostacolano anche il pieno dispiegamento delle potenzialità economiche del settore, derivano dall'irrazionalità e sovrapposizione di flussi che determinano sovraffollamento, intasamento delle reti, pericolosità negli spostamenti. Le statistiche sugli incidenti stradali del territorio, a ben vedere, costituiscono una conferma indiretta di questa situazione.

Tab. 28 - Indicatori relativi agli incidenti stradali 2009

	Prov AL	Piemonte	Prov GE	Liguria	N-O	Italia
totale incidenti stradali	1.783	13.742	5.880	9.654	63.855	215.405
n° incidenti stradali per 1.000 abitanti	4,06	3,09	6,66	5,97	3,99	3,57
n° incidenti stradali / n° autoveicoli circolanti *1.000	4,86	3,80	8,52	7,29	5,06	4,48

GENERAL CONTRACTOR  Consorzio Collegamenti Integrati Veloci	ALTA SORVEGLIANZA  GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	
	IG51-01-E-CVROIM00A8001A00	Foglio 82 di 98

5. I COMUNI INTERESSATI DALLE OPERE

Nel contesto della più generale area vasta dell'asse logistico occidentale, lo schema analitico proposto per la componente sociale del rapporto di monitoraggio prevede una focalizzazione a livello comunale per cogliere le caratteristiche strutturali e i processi di trasformazione dei comuni coinvolti nel primo lotto di realizzazione dell'infrastruttura. Allo scopo di evidenziare le caratteristiche degli ambienti sociali attraversati si sono distinto i comuni in quattro aree, le quali costituiranno il principale livello di analisi dei dati accanto all'esame del singolo livello comunale laddove reputato utile ai fini della relazione. Riaggregando i comuni coinvolti per grado di omogeneità socioeconomica è possibile distinguere quattro sistemi territoriali:

- Genova città, costituito dal territorio comunale in senso stretto, per la cui descrizione delle tendenze socioeconomiche si rinvia ai capitoli precedenti.
- I restanti comuni appartenenti al sistema locale del lavoro di Genova, localizzati nell'entroterra nelle immediate adiacenze del capoluogo (Mignanego, Ceranesi, Campomorone) ad eccezione di Ronco Scrivia, che in virtù della sua localizzazione in Alta Valle Scrivia, oltre il passo dei Giovi, presenta maggiori affinità con i comuni della Valle Scrivia piemontese. In virtù dell'elevato pendolarismo nei confronti di Genova, i tre comuni possono in ogni caso essere considerati, con qualche approssimazione come facenti parte dell'area metropolitana genovese.
- I comuni piemontesi rientranti nel sistema locale del lavoro di Novi Ligure localizzati nelle aree collinari e lungo la Valle Scrivia: Arquata Scrivia, Carrosio, Fraconalto, Gavi, Serravalle Scrivia e Voltaggio. A questi, come già osservato, si aggiunge Ronco Scrivia, in provincia di Genova ma sul versante orografico "piemontese".
- Infine i comuni, compresi nei SLL di Novi Ligure e Tortona, della pianura alessandrina, coincidenti con Novi Ligure, Pontecurone, Pozzolo Formigaro, Sale e Tortona.

5.1. Aspetti Demografici – Comuni e SLL

Dal punto di vista della popolazione residente nell'area complessivamente interessata dalle opere di realizzazione del I° lotto i 16 comuni interessati presentano al 2011 una popolazione complessiva di poco superiore ai 700.000 residenti (716.289). Fatta

GENERAL CONTRACTOR  Consorzio Collegamenti Integrati Veloci	ALTA SORVEGLIANZA  GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	IG51-01-E-CVROIM00A8001A00	Foglio 83 di 98
--	--	----------------------------	--------------------

eccezione per il capoluogo regionale ligure, si tratta in grandissima parte di piccoli e piccolissimi comuni “polvere” sotto la soglia dei 10.000 abitanti con l’eccezione dei due centri di Novi Ligure e Tortona, entrambi attorno ai 25.000 residenti. Discorso opposto per quanto riguarda l’entità e la densità abitativa del bacino demografico considerato, visto che la sola Genova pesa per l’84,3 % del totale con 2.495,5 abitanti per Km² contro i 187 abitanti del resto dell’area.

Se si prende in considerazione l’andamento della popolazione residente nel complesso dell’area in questione nel lungo periodo, ovvero nel quarantennio 1971-2011, si riscontra sull’intero periodo un calo di oltre 230.000 unità che tuttavia è in grandissima parte prodotto dal declino demografico di Genova che da sola nell’intero periodo riduce i suoi abitanti dagli 816.872 del 1971 ai 607.906 del 2011 (-206.565). Infatti mentre i comuni dell’hinterland genovese tra 1971 e 2011 mantengono invariata la popolazione così come i piccoli centri dell’area collinare piemontese, l’unico altro ambito che sul complesso degli anni perde abitanti è l’ambito della pianura alessandrina, sceso da 75.471 a 69.500 residenti.

Tab. 29 - Popolazione residente per comune 1971, 1991, 2001, 2011

COMUNE/AREA	PR	1971	1991	2001	2011	Variazione 1971-2001	Variazione 2001-11	Ind 2001 1971=100	Ind 2011 2001=100	Densità (Ab/Kmq)
Arquata Scrivia	AL	6.491	6.121	5.765	6.260	-726	495	88,8	108,6	268,0
Campomorone	GE	8.962	8.005	7.514	7.458	-1.448	-56	83,8	99,3	285,3
Carrosio	AL	609	474	465	482	-144	17	76,4	103,7	66,6
Ceranesi	GE	2.963	3.509	3.762	4.035	799	273	127,0	107,3	130,5
Fraconalto	AL	330	292	328	364	-2	36	99,4	111,0	23,0
Gavi	AL	4.299	4.569	4.506	4.744	207	238	104,8	105,3	93,2
Mignanego	GE	3.243	3.417	3.515	3.764	272	249	108,4	107,1	204,9
Novi Ligure	AL	32.538	30.021	27.223	28.744	-5.315	1.521	83,7	105,6	530,1
Pontecurone	AL	4.483	4.224	3.781	3.867	-702	86	84,3	102,3	129,7
Pozzolo Formigaro	AL	4.407	4.785	4.771	4.886	364	115	108,3	102,4	137,3
Ronco Scrivia	GE	5.066	4.748	4.485	4.555	-581	70	88,5	101,6	149,3
Sale	AL	4.973	4.363	4.246	4.297	-727	51	85,4	101,2	96,1
Serravalle Scrivia	AL	5.931	6.243	5.820	6.445	-111	625	98,1	110,7	402,3
Tortona	AL	29.340	27.220	25.227	27.706	-4.113	2.479	86,0	109,8	278,0
Voltaggio	AL	1.088	815	770	776	-318	6	70,8	100,8	15,1
<i>Genova</i>	<i>GE</i>	<i>816.872</i>	<i>678.771</i>	<i>610.307</i>	<i>607.906</i>	<i>-206.565</i>	<i>-2.401</i>	<i>74,7</i>	<i>99,6</i>	<i>2495,5</i>
Totale		931.595	787.577	712.485	716.289	-219.110	3.804	76,5	100,5	
Tot senza Genova		114.723	108.806	102.178	108.383	-12.545	6.205	89,1	106,1	
Comuni SLL Genova		15.168	14.931	14.791	15.257	-377	466	97,5	103,2	
Area collinare AL		23.814	23.262	22.139	23.626	-1.675	1.487	93,0	106,7	
Pianura AL		75.741	70.613	65.248	69.500	-10.493	4.252	86,1	106,5	

(Elaborazione AASTER su dati Istat – Demografia in cifre)

GENERAL CONTRACTOR 	ALTA SORVEGLIANZA 	
	IG51-01-E-CVROIM00A8001A00	Foglio 84 di 98

Per una più corretta disamina degli andamenti demografici dell'area, tuttavia, occorre distinguere nettamente due periodi nei quali l'andamento demografico appare molto diverso.

Nel complesso, tra il 1971 e il 2001 si assiste ad una forte contrazione demografica dovuta principalmente alla forte emorragia di residenti del comune di Genova (che nel trentennio considerato ne perde 206.505). In questo periodo, con quattro eccezioni (due comuni dell'hinterland di Genova, Gavi e infine Pozzolo Formigaro, nella pianura alessandrina), tutti i comuni dell'area perdono abitanti – anche in termini rilevanti, come Novi (-16,3 %), Tortona (-14,0 %), Campomorone (-16,1 %). Di conseguenza, anche senza il “contributo” di Genova, l'area perde nel complesso un quarto circa dei residenti rispetto al 1971. Nel 2001 sui sedici comuni in questione la popolazione era scesa del 76,5 % rispetto a trent'anni prima. Dei quattro ambiti individuati solo l'area dei comuni genovesi di fascia metropolitana rimane stabile (97,5 % sul 1971). Si tratta di andamenti solo in parte in linea con le tendenze demografiche generali. Il trentennio in questione, in effetti, ha rappresentato per tutte le aree urbane del paese una fase di trasformazione caratterizzata da processi di declino del *core* urbano e di espansione delle città oltre i confini amministrativi, con un aumento delle aree di corona (hinterland) e una parallela crisi dei piccoli comuni rurali. E' la fase in cui anche in Italia prende forma il fenomeno dello *sprawl* territoriale; fenomeno che tuttavia, per le caratteristiche del paesaggio ligure, con aree di espansione urbana ristrettissime, assume nel caso genovese proporzioni limitate. Inoltre, nel caso della capitale ligure, la crisi del sistema produttivo della città produce più che una sub-urbanizzazione a favore dei comuni della corona urbana (come avvenuto, ad esempio, nei casi di Milano e Torino), un vero e proprio esodo rispetto all'intera area.

Il dato relativo all'andamento demografico dei comuni per classi di ampiezza demografica mette in evidenza come la perdita di popolazione pur generalizzata colpisca soprattutto i piccolissimi comuni polvere e la grande città (con perdite tra il 22 e il 25 %) mentre si riduce per i comuni di dimensioni intermedie (oscillando tra il 10 e il 15 % sul periodo).

Tab. 30 - Dinamica popolazione per classe dimensionale comuni (al 2011)

	1971	2001	2011	Var 1971-2001	Var 2001-2011	Var % 1971-2001	Var % 2001-2011
Fino a 3.000	2.027	1.563	1.598	-464	35	-22,89	2,24
3.001-5.000	29.434	29.066	30.049	-368	983	-1,25	3,38
5.001-20.000	21.384	19.099	19.757	-2.285	658	-10,69	3,45
20.001-50.000	61.878	52.450	54.065	-9.428	1.615	-15,24	3,08
Oltre 50.000	816.872	610.307	591.790	-206.565	-18.517	-25,29	-3,03
Totale	931.595	712.485	697.259	-219.110	-15.226	-23,52	-2,14

(Elaborazione AASTER su dati Istat – Demografia in cifre)

Il periodo 2001-2011 segna invece una inversione di tendenza rispetto al trend precedente con un sostanziale recupero demografico, sia pure limitato (3.804 unità). Come si può però osservare dai dati in tabella, nel decennio la città di Genova ha subito una ulteriore piccola erosione della popolazione residente, mentre gli altri ambiti zonali emettono viceversa segnali di vitalità demografica, esprimendo una tendenza alla stabilizzazione dello stock o ad un parziale recupero – solo il comune di Campomorone evidenzia un calo.

Una vitalità in parte confermata anche dal dato relativo al numero delle famiglie, globalmente in crescita tra 2003 e 2010 di 10.000 unità (pari al 3,3 %). L'area a maggiore vitalità demografica nell'ultimo decennio è stata quella collinare alessandrina, con i comuni di Gavi, Serravalle e Arquata così come i piccoli centri dell'entroterra genovese di Ceranesi e Mignanego. Va detto che complessivamente le diverse tendenze riscontrate nei quattro bacini territoriali indicano che, pure in presenza di un nuovo processo di moderata crescita, anche nel corso dell'ultimo decennio, la città rimane meno attrattiva rispetto ai territori provinciali. Sono soprattutto i comuni di dimensioni medio-piccole (tra i 3.000 e i 20.000 abitanti) che hanno tassi di crescita più alti, mentre i comuni "polvere" più periferici rimangono più statici. Una fenomenologia che con ogni probabilità si può ricondurre a processi di suburbanizzazione sia residenziale che economica. Una fase, insomma, i cui andamenti sembrano esprimere una trasformazione in cui territorio e città si intrecciano con fenomeni di dispersione che ne modificano progressivamente le strutture e le relazioni. Un fenomeno che dal punto di vista della conformazione paesaggistica satura lo spazio e rende sempre più strategico il tema dei collegamenti e delle reti della mobilità.

Tab. 31 - Numero Famiglie

COMUNE/AREA	PR	Famiglie 2003	Famiglie 2010	Var	Indice (2003=100)	Dim Media 2010
Arquata Scrivia	AL	2.665	3.038	373	114,0	2,06
Campomorone	GE	3.484	3.578	94	102,7	2,08
Carrosio	AL	260	264	4	101,5	1,83
Ceranesi	GE	1.716	1.870	154	109,0	2,16
Fraconalto	AL	164	182	18	111,0	2,00
Gavi	AL	2.043	2.146	103	105,0	2,21
Mignanego	GE	1.673	1.743	70	104,2	2,16
Novi Ligure	AL	12.574	13.413	839	106,7	2,14
Pontecurone	AL	1.698	1.730	32	101,9	2,24
Pozzolo Formigaro	AL	1.977	2.023	46	102,3	2,42
Ronco Scrivia	GE	2.079	2.237	158	107,6	2,04
Sale	AL	1.742	1.748	6	100,3	2,46
Serravalle Scrivia	AL	2.658	2.882	224	108,4	2,24
Tortona	AL	11.736	12.598	862	107,3	2,20
Voltaggio	AL	399	413	14	103,5	1,88
<i>Genova</i>	<i>GE</i>	<i>294.372</i>	<i>302.656</i>	<i>8.284</i>	<i>102,8</i>	<i>2,01</i>
Totale		341.240	352.521	11.281	103,3	2,03
Totale senza Genova		46.868	49.865	2.997	106,4	2,17
Comuni SLL Genova		8.952	9.428	476	105,3	2,10
Area collinare AL		8.189	8.925	736	109,0	2,14
Pianura AL		29.727	31.512	1.785	106,0	2,21

(Elaborazione AASTER su dati Istat – Demografia in cifre)

Come mostrato nella seguente tabella la moderata crescita della popolazione nel corso dell'ultimo decennio dipende largamente dall'entità dei processi migratori, mentre i tassi di crescita naturale continuano a rimanere negativi. Il negativo rapporto tra natalità e mortalità della popolazione residente appare particolarmente accentuato in alcuni dei comuni "montani" (Fraconalto, Carrosio), ma anche di alcuni centri della pianura alessandrina. Per contro, il saldo migratorio, in valore assoluto generato per oltre il sessanta per cento dalla città di Genova, risulta particolarmente elevato – in rapporto alla popolazione residente – nei comuni dell'hinterland genovese e in alcuni centri collinari della Valle Scrivia (Arquata, Gavi, Serravalle), ma anche a Tortona e nella vicina Sale. Il bilancio demografico al 2010 indica che per quanto la crisi sia più profonda nei comuni più piccoli sia in realtà tutta l'area a soffrire di un processo di contrazione della demografia naturale recuperato soltanto grazie ad un saldo migratorio positivo.

GENERAL CONTRACTOR  Consorzio Collegamenti Integrati Veloci	ALTA SORVEGLIANZA  GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE
	IG51-01-E-CVROIM00A8001A00 Foglio 87 di 98

Tab. 32 - Bilancio demografico 2010

COMUNE/AREA	PR	Crescita Naturale	Migratorio Totale	Crescita Totale	Saldo Migratorio	Saldo Totale	Iscritti dall'estero	Nati	Morti
Arquata Scrivia	AL	-6,3	21,6	15,3	134	95	47	49	88
Campomorone	GE	-7,9	9	1,1	67	8	37	36	95
Carrosio	AL	-14,4	-4,1	-18,5	-2	-9	8	5	12
Ceranesi	GE	-1,5	14,5	13	58	52	11	31	37
Fraconalto	AL	-13,7	8,2	-5,5	3	-2	1	1	6
Gavi	AL	-3,4	12,1	8,7	57	41	36	341	57
Mignanego	GE	-0,8	10,7	9,9	40	37	15	42	45
Novi Ligure	AL	-5,2	7,2	2	206	57	248	212	361
Pontecurone	AL	-9,5	-0,3	-9,8	-1	-38	42	27	64
Pozzolo Formigaro	AL	-0,8	-2,7	-3,5	-13	-17	17	41	45
Ronco Scrivia	GE	-6,4	6,6	0,2	30	1	28	31	60
Sale	AL	-8,9	11,4	2,6	49	11	31	31	69
Serravalle Scrivia	AL	-3,6	14,8	11,2	95	72	94	68	91
Tortona	AL	-5,8	12	6,2	332	172	226	204	364
Voltaggio	AL	-1,3	3,9	2,6	3	2	2	5	6
Genova	GE	-6,1	3	-3	1.845	-1.840	5.934	4.625	8.310
Totale		-5,9	4,1	-1,8	2.903	-1.358	6.777	5.749	9.710
Totale senza Genova		-5,3	9,8	4,5	1.058	482	843	1.124	1.400
Comuni SLL Genova		-4,5	10,8	6,3	195	98	91	140	237
Area collinare AL		-5,1	13,5	8,4	290	199	188	469	260
Pianura AL		-5,6	8,2	2,6	573	185	564	515	903

(Elaborazione AASTER su dati Istat – Demografia in cifre)

La lettura di questi dati in relazione a quelli sulla struttura della popolazione pongono chiaramente in evidenza come i processi di mobilità residenziale che nel corso dell'ultimo decennio hanno premiato i comuni dell'area non hanno intaccato il principale problema dell'area in questione, la staticità nei processi di riproduzione naturale della popolazione e il processo di invecchiamento; come i dati della tabella successiva mostrano, l'indice di vecchiaia raggiunge nei comuni in esame livelli molto elevati, oscillanti tra il picco di 319,1 del piccolo comune alessandrino di Voltaggio al minimo (e comunque cospicuo) 162,6 di Ceranesi, ampiamente sopra la media nazionale di 143,9. L'indice di vecchiaia medio complessivo, pari a 230,1, risente naturalmente dell'influenza del dato di Genova, ma anche al netto del capoluogo ligure rimane nettamente al di sopra della soglia di 200, con soli quattro comuni che ne restano al di sotto. L'altro grande problema collegato alla struttura della popolazione, come si è argomentato nella descrizione dell'area vasta, attiene ai problemi di ricambio delle persone in età attiva. Nell'insieme, questa criticità interessa in misura più incisiva i comuni della Valle Scrivia e dell'area collinare interna dell'alessandrino: a Voltaggio,

GENERAL CONTRACTOR  Consorzio Collegamenti Integrati Veloci	ALTA SORVEGLIANZA  GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE
	IG51-01-E-CVROIM00A8001A00 Foglio 88 di 98

Fraconalto, Gavi e Serravalle il rapporto tra coorti in uscita ed entrata (60-64 enni e 15-19 enni) è superiore a due.

Tab. 33 - Indicatori di struttura della popolazione.

COMUNE/AREA	PR	% 0-14	% 65 e più	Indice Vecchiaia	Indice Ricambio	Età Media
Arquata Scrivia	AL	10,5	25,9	246,8	172,9	47,1
Campomorone	GE	11,7	27,0	229,9	166,6	47,2
Carrosio	AL	10,4	25,7	248,0	108,0	46,2
Ceranesi	GE	13,3	21,6	162,6	175,0	44,9
Fraconalto	AL	9,9	23,1	233,3	231,3	47,8
Gavi	AL	11,2	25,1	224,3	205,6	46,8
Mignanego	GE	12,6	23,4	185,7	185,8	45,6
Novi Ligure	AL	11,3	25,6	226,5	166,1	46,6
Pontecurone	AL	10,8	28,7	266,6	183,1	47,8
Pozzolo Formigaro	AL	12,3	20,8	169,2	162,8	44,3
Ronco Scrivia	GE	11,5	25,5	222,0	189,8	46,6
Sale	AL	11,5	27,9	243,1	177,7	47,8
Serravalle Scrivia	AL	12,8	23,5	184,0	204,6	44,9
Tortona	AL	11,7	24,2	207,1	173,6	46,1
Voltaggio	AL	8,8	28,0	319,1	295,7	49,5
Genova	GE	11,5	26,7	232,8	178,8	47,2
Totale		11,5	26,5	230,1	178,3	-
Totale senza Genova		11,6	25,0	215,3	175,5	-
Comuni SLL Genova		12,4	24,7	199,6	173,4	-
Area collinare AL		11,4	25,0	219,9	192,9	-
Pianura AL		11,5	25,1	217,4	170,3	-

(Elaborazione AASTER su dati Istat – Demografia in cifre)

Alla struttura demografica e generazionale appena tratteggiata si “sovrappone” il fenomeno dei flussi migratori da altri paesi, fenomeno che ha contribuito nel corso dell’ultimo decennio a colmare i vuoti demografici provocati dall’invecchiamento della popolazione e dal declino della natalità. A fine 2010 sul complesso dell’area i residenti stranieri erano 61.450 con un incremento rispetto a cinque anni prima di oltre 22.000 unità, pari all’8,3 % dei residenti. L’incremento è stato particolarmente forte in alcuni centri dell’alessandrino: a Novi Ligure (11,3 %), Pontecurone (13,2 %), Serravalle Scrivia (18,0 %) e Tortona (13,0 %) con una presenza percentuale che supera quella di una realtà metropolitana come Genova. Ciò che colpisce, anche per quanto riguarda realtà urbane periferiche, è la velocità del processo di crescita e diffusione sul territorio della popolazione immigrata: nell’arco di un quinquennio l’incremento percentuale è stato del 58,9 % sul totale dell’area.

GENERAL CONTRACTOR  Consorzio Collegamenti Integrati Veloci	ALTA SORVEGLIANZA  GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	
IG51-01-E-CVROIM00A8001A00		Foglio 89 di 98

Tab. 34 - Residenti stranieri al 2005 e al 2010

COMUNE/AREA	Residenti stranieri 2005	Residenti stranieri 2010	% stranieri 2005	% stranieri 2010	Variazione % 05-10
Arquata Scrivia	241	567	4,1	9,1	135,3
Campomorone	173	310	2,3	4,2	79,2
Carrosio	36	70	7,6	14,5	94,4
Ceranesi	43	95	1,1	2,4	120,9
Fraconalto	5	15	1,5	4,1	200,0
Gavi	169	349	3,7	7,4	106,5
Mignanego	60	131	1,7	3,5	118,3
Novi Ligure	1.798	3.239	6,3	11,3	80,1
Pontecurone	307	512	8,0	13,2	66,8
Pozzolo Formigaro	162	319	3,4	6,5	96,9
Ronco Scrivia	114	272	2,6	6,0	138,6
Sale	218	365	5,1	8,5	67,4
Serravalle Scrivia	599	1.163	9,8	18,0	94,2
Tortona	1.880	3.600	7,0	13,0	91,5
Voltaggio	26	28	3,4	3,6	7,7
Genova	32.848	50.415	5,3	8,3	53,5
Totale	38.679	61.450	5,4	8,6	58,9
Totale senza Genova	5.831	11.035	5,7	10,2	89,2
Comuni SLL Genova	276	536	1,9	3,5	94,2
Area collinare AL	1.190	2.464	5,4	10,4	107,1
Pianura AL	4.365	8.035	6,7	11,6	84,1

(Elaborazione AASTER su dati Istat – Demografia in cifre)

Riepilogando, complessivamente l'area di attraversamento del I° lotto della linea AV/AC è caratterizzata da una popolazione mediamente molto anziana e una popolazione giovane con meno di 15 anni, ridotta a poco più del 10 %. Un'area, insomma, dai tratti spiccatamente residenziali, caratterizzata da buoni livelli di benessere ma statica quanto ai processi endogeni di riproduzione sociale, caratterizzata da profondi squilibri generazionali e i cui principali indicatori di vitalità demografica giungono da flussi e spostamenti dall'esterno. Una caratterizzazione generale a cui sfugge, ma soltanto in parte, l'area della pianura alessandrina.

5.2. Struttura produttiva

Nell'area in esame operano complessivamente oltre 58.000 imprese (58.295) di cui come naturale ben l'84,5 % si concentra nel territorio del comune di Genova. Dal punto di vista del peso quantitativo delle attività, l'economia dell'area è fortemente caratterizzata in senso terziario (l'industria incide solo per l'8,7 % e per l'8,4 % a Genova, sebbene come si è osservato in precedenza, in alcune aree, il suo peso occupazionale sia ancora rilevante), con una prevalenza delle attività tradizionali, nella

GENERAL CONTRACTOR  Consorzio Collegamenti Integrati Veloci	ALTA SORVEGLIANZA  GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	
IG51-01-E-CVROIM00A8001A00		Foglio 90 di 98

quale i due settori del commercio e delle costruzioni assommano a 28.324 imprese pari al 48,6 % del totale, mentre i servizi all'impresa classificabili come terziario avanzato si fermano all'8,4 %. Se analizzata tra i diversi comuni e nei quattro bacini territoriali individuati, la composizione percentuale dell'economia locale permette in primo luogo di identificare un primo gruppo di piccoli comuni rurali dell'area della collina alessandrina con una spiccata vocazione alle produzioni agricole di qualità (produzioni enologiche soprattutto). Nei comuni di Carrosio (29,6 %), Fraconalto (45,5 %), Gavi (32,6 %), Sale (38,9 %), Voltaggio (36,5 %), il settore primario – per quanto attiene al numero delle attività - costituisce il principale segmento produttivo.

Tab. 35 - Distribuzione percentuale imprese attive per settore di attività economica e comune - 2011

Attive 2011	AGR	IND	COST	COM	TRAS	TUR	TERZ AV	FIN	IMM	SERV OP	WELF	ALT SER	NC	TOT
Arquata Scrivia	7,7	10,3	20,0	29,1	3,8	8,9	5,6	1,6	4,7	2,8	0,2	4,7	0,5	100,0
Campomorone	7,7	13,5	25,7	26,9	5,3	6,7	3,6	1,7	2,6	1,0	1,0	4,3	0,0	100,0
Carrosio	29,6	7,4	18,5	29,6	3,7	3,7	0,0	0,0	3,7	3,7	0,0	0,0	0,0	100,0
Ceranesi	6,4	21,1	25,3	21,1	4,5	8,7	4,9	1,1	1,1	2,6	0,8	2,3	0,0	100,0
Fraconalto	45,5	3,0	27,3	3,0	3,0	9,1	6,1	0,0	0,0	0,0	3,0	0,0	0,0	100,0
Gavi	32,6	9,2	14,6	21,6	2,1	6,4	3,9	1,2	3,1	0,6	0,6	3,9	0,2	100,0
Mignanego	9,4	14,7	30,9	24,5	4,5	5,3	2,3	0,8	1,1	1,5	3,8	1,1	0,0	100,0
Novi Ligure	7,7	8,9	17,5	27,9	3,3	7,5	7,6	3,2	7,9	2,6	0,6	5,4	0,1	100,0
Pontecurone	24,1	10,5	19,3	23,7	2,4	5,1	2,0	1,7	3,4	1,0	0,0	6,4	0,3	100,0
Pozzolo	27,0	9,6	20,1	18,5	4,7	4,1	2,8	1,4	4,7	1,9	0,3	5,0	0,0	100,0
Ronco Scrivia	4,8	15,9	21,0	26,6	6,9	7,9	4,5	1,4	2,1	2,4	0,7	5,5	0,3	100,0
Sale	38,9	7,3	14,4	18,7	3,8	4,0	3,3	1,1	2,9	1,3	0,9	3,3	0,0	100,0
Serravalle	6,2	9,0	23,1	27,3	5,2	7,0	3,4	1,4	7,2	2,6	0,6	6,8	0,4	100,0
Tortona	8,9	9,5	15,2	25,0	4,1	5,9	7,7	3,1	12,0	1,9	0,8	5,5	0,2	100,0
Voltaggio	36,5	17,6	9,5	14,9	2,7	6,8	5,4	0,0	1,4	1,4	0,0	4,1	0,0	100,0
Genova	1,0	8,4	16,4	33,2	5,7	7,6	8,9	3,0	6,5	3,8	1,1	4,3	0,1	100,0
Totale	2,8	8,7	16,7	31,9	5,4	7,4	8,4	2,9	6,6	3,5	1,0	4,4	0,1	100,0
Tot senza Genova	12,6	10,2	18,2	25,1	3,9	6,5	6,0	2,3	7,3	2,0	0,8	5,0	0,2	100,0
SLL Genova	7,8	16,0	27,1	24,6	4,9	6,9	3,6	1,3	1,8	1,6	1,7	2,9	0,0	100,0
Collina AL	15,6	10,7	19,2	25,2	4,1	7,4	4,3	1,3	4,3	2,0	0,5	5,0	0,3	100,0
Pianura AL	12,4	9,2	16,5	25,1	3,7	6,2	6,8	2,8	9,0	2,1	0,7	5,3	0,1	100,0

(Elaborazione AASTER su dati Unioncamere – Registro imprese attive)

AGR = agricoltura, pesca, allevamento

IND = attività industriali in senso stretto, settore estrattivo, produzione di energia e gas, servizi idrici

COST = attività delle costruzioni

COMM = attività commerciali e di riparazione auto

TRAS = trasporti e logistica

TUR = alloggio e ristorazione

TERZ AV = ICT, editoria, industria dei contenuti, servizi professionali, consulenza, ricerca, servizi tecnici

FIN = finanza e assicurazioni

IMM = servizi immobiliari

SERV OP = servizi operativi e di supporto alla produzione, noleggio

GENERAL CONTRACTOR 	ALTA SORVEGLIANZA 	
	IG51-01-E-CVROIM00A8001A00	Foglio 91 di 98

WELF = istruzione, sanità e assistenza sociale
 ALT SER = altri servizi personali, collettivi e alle famiglie
 NC = non classificate

Gli indicatori proposti nella tabella seguente consentono di individuare alcuni caratteri della struttura produttiva locale, coerenti con il profilo molecolare e diffusivo dell'imprenditoria prevalente a livello nazionale, che proprio in virtù di questa configurazione è stato definito *capitalismo di territorio* o *capitalismo personale*.²⁶ Tra i sedici comuni presi qui in considerazione si sono utilizzati due indicatori, il numero delle imprese ogni mille abitanti e ogni mille famiglie, pensati come proxy rispettivamente dei concetti di *diffusione* e *propensione all'imprenditorialità* del tessuto sociale. Complessivamente i dati suggeriscono una propensione all'imprenditorialità sotto la media nazionale, ulteriore conferma del carattere soprattutto residenziale dell'area in questione. Sul complesso dell'area sono attive 83,61 imprese ogni mille abitanti e 174,65 ogni mille famiglie, laddove il corrispondente dato dell'imprenditorialità degli abitanti conta 100 imprese ogni mille abitanti a livello nazionale e 99,7 nel quadro del Nord Ovest. Un dato che va situato nella diversa caratterizzazione demografica e produttiva del territorio. Se infatti nel caso dei piccoli comuni dell'area collinare e dell'area metropolitana genovese il ridotto tasso di imprenditorialità può essere riferito ad una configurazione prevalentemente residenziale dei centri urbani e ad una struttura anagrafica anziana e ormai esterna alla sfera produttiva, nel caso dei comuni a vocazione agricola della collina e dei centri della pianura a caratterizzazione terziaria avanzata (come ad esempio sembra essere il caso di Tortona) il tasso di imprenditorialità tende a portarsi ai livelli d'area vasta.

²⁶ Bonomi, A., Rullani, E., *Il capitalismo personale, Vite al lavoro*, Einaudi, Torino 2005.

GENERAL CONTRACTOR  Consorzio Collegamenti Integrati Veloci	ALTA SORVEGLIANZA  GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	
	IG51-01-E-CVROIM00A8001A00	Foglio 92 di 98

Tab. 36 - Tasso d'imprenditorialità personale e familiare per comune

Comune/Area	Imprese ogni mille abitanti	Imprese ogni mille famiglie
Arquata Scrivia	70,07	146,24
Campomorone	56,59	117,85
Carrosio	56,13	104,65
Ceranesi	66,12	144,89
Fraconalto	93,48	186,44
Gavi	103,38	227,89
Mignanego	70,39	172,52
Novi Ligure	80,78	154,43
Pontecurone	76,52	173,80
Pozzolo Formigaro	73,80	179,99
Ronco Scrivia	63,53	174,10
Sale	106,48	133,70
Serravalle Scrivia	79,36	264,08
Tortona	109,71	179,03
Voltaggio	96,86	242,26
Genova	83,26	185,46
Totale	83,61	174,65
Tot meno Genova	85,54	187,28
SLL Genova	62,55	133,71
Collina AL	78,99	169,38
Pianura AL	93,00	206,23

(Elaborazione AASTER su dati Unioncamere – Registro imprese attive e Istat – demografia in cifre)

Uno sguardo specifico è da dedicare al settore turistico, ambito che tradizionalmente ha nei confronti della realizzazione di opere infrastrutturali un sentimento ambivalente: da una parte, l'accessibilità e le connessioni veloci costituiscono prerequisito per qualsiasi progetto di sviluppo territoriali basato sull'*incomìng* di consistenti flussi di visitatori; dall'altro, l'orientamento di parte dei sistemi turistici alla valorizzazione delle qualità rurali o naturalistiche del territorio si riflette in crescenti fenomeni di ostilità alla realizzazione di opere che nella percezione degli operatori finirebbero per degradare queste prerogative. Certamente il turismo di Genova e delle stesse riviere liguri trarrebbero vantaggio da una più efficace connessione con i maggiori centri urbani del Nord – e quindi con gli stessi flussi dell'Europa Centrale.

Nel complesso, tuttavia, con l'eccezione rappresentata dal capoluogo ligure, l'area interessata dai lavori di realizzazione del 1° Lotto della linea AV/AC Genova-Milano, non è ad oggi un bacino turistico significativo. Le presenze turistiche del 2010 (complessivamente pari a circa 1.672.000, cui occorre aggiungere quelle presumibilmente marginali dei tre comuni di cui non è disponibile il dato), al netto di Genova sono state poco meno di 168.000, per un rapporto presenze/abitanti di 1,55 – il dato regionale ligure è di 8,65, quello piemontese di 2,78 e della stessa provincia di

GENERAL CONTRACTOR  Consorzio Collegamenti Integrati Veloci	ALTA SORVEGLIANZA  GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	
	IG51-01-E-CVROIM00A8001A00	Foglio 93 di 98

Alessandria nel complesso al di sopra dell'area considerata. Ciò non significa tuttavia che la valorizzazione turistica dell'entroterra genovese, dell'Alta Valle Scrivia e della collina alessandrina nel suo complesso non rientri tra gli obiettivi delle amministrazioni e di parte della popolazione residente, alla ricerca di una differenziazione delle vocazioni economiche e delle fonti di reddito. Una parte importante di arrivi e presenze di centri come Novi Ligure e Tortona è legata alla vocazione industriale dei due territori e consiste quindi in "turismo d'affari". In altri casi, tuttavia, il rapporto tra presenze turistiche e abitanti suggerisce che – per quanto su valori complessivamente contenuti – per alcuni piccoli centri montani (Fraconalto) e alcuni comuni collinari (Gavi) le attività turistiche costituiscono già ora una voce importante nell'economia locale.

Tab. 37 - Esercizi ricettivi al 2011 e presenze e arrivi turistici al 2010

Comune/Area	Esercizi	Letti	Totali		Presenze per abitante
			Arrivi	Presenza	
Tortona	15	457	41.263	54.624	2,08
Novi Ligure	17	444	17.055	34.052	1,23
Gavi	11	243	9.539	19.722	4,19
Serravalle Scrivia	7	162	10.197	18.799	2,97
Fraconalto	4	111	1.025	7.303	20,69
Sale	5	56	811	6.732	1,59
Arquata Scrivia	4	41	1.190	4.537	0,75
Pozzolo Formigaro	5	88	878	3.663	0,74
Pontecurone	2	50	-	-	-
Voltaggio	1	2	-	-	-
Carrosio	1	11	-	-	-
Mignanego	2	34	464	1.110	0,30
Ceranesi	5	215	1.577	5.229	1,31
Ronco Scrivia	1	6	1.220	4.554	0,27
Campomorone	5	22	815	7.450	0,11
Genova	261	9.884	750.128	1.504.816	2,47
Totale area	346	11.826	836.162	1.672.591	2,34
Totale senza Genova	85	1.942	86.034	167.775	1,55
Provincia Alessandria	545	11.530	309.033	711.576	1,62
Provincia Genova	954	37.688	1.373.441	3.530.165	4,00
Liguria	4.144	154.32	3.654.549	13.977.872	8,65
Piemonte	5.292	185.75	4.087.512	12.365.034	2,78

(Elaborazione AASTER su dati Istat, provincia di Alessandria e provincia di Genova)

L'esame dei redditi medi per dichiarante e per abitante nel territorio esaminato evidenzia, da una parte, una certa polarizzazione tra i redditi della città di Genova, nel complesso più elevati sia di quelli degli altri comuni dell'area sia delle medie provinciali e regionali di riferimento, e quelli della maggioranza dei comuni, che si situano sia pure di poco, al di sotto delle medie delle rispettive province. Altri centri con redditi superiori alla media provinciale sono Tortona (la cui media per dichiarante è addirittura

GENERAL CONTRACTOR  Consorzio Collegamenti Integrati Veloci	ALTA SORVEGLIANZA  GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	
	IG51-01-E-CVROIM00A8001A00	Foglio 94 di 98

superiore a quella di Genova, mentre nel 2005 era ancora inferiore), il comune montano di Voltaggio, Novi Ligure. Per contro, i comuni dell' hinterland genovese, quelli della pianura alessandrina (esclusi Novi Ligure e Tortona) e di altri due centri, Carrosio e Serravalle Scrivia, appaiono più contenuti. Nel complesso, tali squilibri non appaiono comunque di entità ragguardevole, e sono del tutto coerenti con i processi di concentrazione delle attività produttive che hanno riguardato l' area nel medio periodo. Dei sedici comuni considerati quattro compaiono tra i primi mille comuni italiani per reddito medio per dichiarante, ma solo Genova e Tortona figurano tra i primi cinquecento, in posizione comunque relativamente defilata (tra il quattrocentesimo e il cinquecentesimo posto); gli altri due, Voltaggio e Novi Ligure, sono vicini alla millesima posizione. Questi dati confermano quanto già argomentato a proposito della struttura dei redditi di livello provinciale: è un' area che nel complesso dispone di redditi al di sopra della media nazionale ma che appaiono tuttavia distanti dai centri a maggiore diffusione di benessere e ricchezza.

Tab. 38 - Redditi medi Irpef per comune (Anni 2005 e 2010)

COMUNE/AREA	PR	Media/Dich. 2005	Media/Pop. 2005	Media/Dich. 2010	Media/Pop. 2010
Arquata Scrivia	AL	19.017	11.709	21.567	13.512
Campomorone	GE	18.669	10.384	21.280	12.523
Carrosio	AL	16.494	10.973	19.567	12.463
Ceranesi	GE	19.211	11.086	21.970	12.942
Fraconalto	AL	20.308	10.819	22.717	12.357
Gavi	AL	19.588	11.775	22.796	13.796
Mignanego	GE	19.057	11.216	21.944	12.756
Novi Ligure	AL	20.748	12.676	23.162	14.039
Pontecurone	AL	18.003	11.607	20.400	12.787
Pozzolo Formigaro	AL	18.619	11.150	21.205	12.946
Ronco Scrivia	GE	19.390	11.891	22.304	13.593
Sale	AL	17.277	10.134	19.645	11.475
Serravalle Scrivia	AL	18.862	11.282	21.071	11.809
Tortona	AL	21.614	13.183	25.281	14.703
Voltaggio	AL	20.155	11.585	23.528	14.705
Genova	GE	22.429	13.688	25.238	16.066
Provincia Alessandria		19.638	11.631	22.301	13.089
Provincia Genova		21.974	13.155	24.863	15.444
Regione Piemonte		20.582	12.194	23.328	13.577
Regione Liguria		20.928	12.130	23.810	14.200

Reddito imponibile ai fini delle addizionali all'irpef per regione. Dati del Ministero dell'Economia e delle Finanze

La dotazione di servizi commerciali e di prossimità dei comuni interessati dai lavori di realizzazione del Primo Lotto evidenzia, al netto di Genova, una distribuzione difforme,

GENERAL CONTRACTOR  Consorzio Collegamenti Integrati Veloci	ALTA SORVEGLIANZA  GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE
	IG51-01-E-CVROIM00A8001A00 Foglio 95 di 98

con alcune concentrazioni significative, nel quadro tuttavia di una complessivamente buona copertura territoriale. Per quanto attiene alla rete distributiva, in un solo caso (Fraconalto) si può parlare di desertificazione commerciale in senso stretto, sebbene anche negli altri due comuni minori dell'alta collina alessandrina (Votaggio e Carrosio) sia presente un numero limitato di esercizi commerciali – in entrambi i casi, tuttavia, è presente almeno una farmacia. Per contro, i comuni dell'asse centrale della Valle Scrivia presentano, nel complesso, una buona dotazione anche di medie strutture commerciali. L'area pianeggiante alessandrina vede, accanto alla più evidente concentrazione di esercizi nei due maggiori centri di Tortona e Novi Ligure, una cospicua dotazione di grandi strutture e centri commerciali, particolarmente nei pressi di Serravalle Scrivia, vero hub distributivo del territorio. La forte concentrazione delle reti distributive della città di Genova, per converso, si riflette in una relativamente minore dotazione di strutture nei comuni dell'hinterland interno, tra i quali si segnala tuttavia la maggiore presenza di esercizi di Campomorone.

Tab. 39 - Rete distributiva per comune – anno 2010

Comune/Area	Esercizi di vicinato	Medie strutture	Grandi Strutture e centri commerciali	Farmacie	Edicole	Esercizi di somministr.
Arquata Scrivia	109	13		2	4	33
Carrosio	5			1		2
Fraconalto						4
Gavi	78	9		2	1	32
Novi Ligure	510	24	1	8	8	148
Pontecurone	33	7		1		11
Pozzolo Formigaro	29	2	1	1	1	16
Sale	53	11	1	2		14
Serravalle Scrivia	101	6	5	2	2	44
Tortona	622	23	3	7	18	169
Votaggio	6			1		4
Campomorone	102	7		2	4	23
Ceranesi	27	4		1	4	9
Ronco Scrivia	20	3		1	3	22
Mignanego	39	1		2	5	18
Genova	10.214	271	11	251	494	nd
Totale	11.948	381	22	284	544	nd
Tot meno Genova	1.734	110	11	33	50	549
SLL Genova	149	14	0	4	11	54
Collina AL	338	29	5	10	12	137
Pianura AL	1.247	67	6	19	27	358

(Elaborazione AASTER su dati Istat, provincia di Alessandria e regione Liguria)

GENERAL CONTRACTOR  Consorzio Collegamenti Integrati Veloci	ALTA SORVEGLIANZA  GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	
	IG51-01-E-CVROIM00A8001A00	Foglio 96 di 98

Analoghe osservazioni sono riferibili alla dotazione territoriale di altri due servizi di fondamentale importanza per le comunità territoriali, le scuole e gli sportelli bancari. Quasi tutti i comuni, con due eccezioni, hanno sul territorio almeno una scuola per l'infanzia, tutti almeno una scuola elementare (compresi i piccoli centri dell'alta collina alessandrina), mentre in quattro centri non sono presenti scuole secondarie di primo grado. Per quanto attiene alla scuola secondaria superiore, è da riscontrare la presenza di più istituti (tecnici, professionali e in entrambi i casi di un liceo scientifico) nei due centri maggiori, Tortona e Novi Ligure, e di un istituto tecnico a Ronco Scrivia. Per tutti gli altri indirizzi, e in parte dei comuni anche per quelli presenti, la popolazione studentesca gravita – secondo i territori – su Genova e Alessandria.

Tab. 40 - Scuole materne, elementari e secondarie per comune – anno 2011

Comune/Area	Scuole materne	Scuole elementari	Scuole secondarie I°	Onnicompr.	Scuole secondarie II°
Arquata Scrivia	2	1	1	1	
Carrosio		1			
Fraconalto		1			
Gavi	1	1	1	1	
Novi Ligure	8	5	2	3	5
Pontecurone	1	1	1		
Pozzolo Formigaro	1	1	1		
Sale	1	1	1	1	
Serravalle Scrivia	2	1	1	1	
Tortona	7	6	2	3	5
Voltaggio	1	1			
Campomorone	2	3	1	1	
Mignanego	1	1	1		
Ceranesi	2	2			
Ronco Scrivia	2	2	1	1	1
Tot meno Genova	31	28	13	12	11
SLL Genova	5	6	2	1	0
Collina AL	8	8	4	4	1
Pianura AL	18	14	7	7	10

(Elaborazione AASTER su dati comunali)

A Genova sono presenti 346 sportelli bancari, sul resto del territorio in esame 71. Solo nel comune di Fraconalto – che costituisce a tutti gli effetti un chiaro esempio di centro a forte desertificazione di servizi – non sono presenti sportelli, mentre in altri quattro (i due comuni di alta collina Carrosio e Voltaggio e i due centri periurbani di Ceranesi e Mignanego) è presente un solo sportello.

GENERAL CONTRACTOR  Consorzio Collegamenti Integrati Veloci	ALTA SORVEGLIANZA  GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	
	IG51-01-E-CVROIM00A8001A00	Foglio 97 di 98

Tab. 41 - Numero sportelli bancari per comune – anno 2011

Comune/Area	Sportelli bancari
Arquata Scrivia	5
Carrosio	1
Fraconalto	0
Gavi	4
Novi Ligure	18
Pontecurone	3
Pozzolo Formigaro	3
Sale	3
Serravalle Scrivia	5
Tortona	22
Voltaggio	1
Campomorone	2
<i>Genova</i>	<i>346</i>
Mignanego	1
Ceranesi	1
Ronco Scrivia	2
Tot meno Genova	71
SLL Genova	4
Collina AL	18
Pianura AL	49

(Elaborazione AASTER su dati comunali)

L'ultima osservazione riguarda il parco veicolare nei comuni dell'area. Nel complesso, il dato più rilevante sembrerebbe, in apparenza, risiedere nel comparativamente contenuto numero di auto in rapporto alla popolazione (490 auto/mille abitanti), almeno in rapporto alla media nazionale di 602 auto ogni mille abitanti, un rapporto più simile a quello di altri paesi europei. Il dato medio risente chiaramente dell'influenza del rapporto auto/popolazione del comune di Genova, ancora inferiore (467), ed appare del tutto coerente con il posizionamento della regione Liguria nella graduatoria nazionale (con 518 auto ogni mille abitanti è infatti la regione con il minor numero unitario di autoveicoli privati). Più che ad una particolare vocazione dei genovesi verso il trasporto collettivo, o ad una sua superiore efficienza, la minore dotazione di autoveicoli per il trasporto personale è da collegarsi soprattutto alla morfologia della città e alla scarsa disponibilità di spazi, oltre che alla più elevata incidenza della popolazione anziana. Al di fuori di Genova, il rapporto tra autoveicoli e popolazione residente risale agli stessi livelli della media nazionale, superati peraltro da numerosi comuni – si distinguono in questo senso Tortona, Gavi e il piccolo centro di Fraconalto. Le ragioni di una così elevata incidenza del trasporto privato in Italia sono da tempo correlate ad un mix di fattori culturali e materiali; tra i secondi, gli osservatori del

GENERAL CONTRACTOR  Consorzio Collegamenti Integrati Veloci	ALTA SORVEGLIANZA  GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	
	IG51-01-E-CVROIM00A8001A00	Foglio 98 di 98

fenomeno attribuiscono normalmente un'importanza cruciale all'inefficienza del trasporto pubblico, in molte zone fatiscente, pericoloso, e a volte persino inesistente.

Tab. 42 - Parco veicolare per comune – anno 2010

COMUNE/AREA	PROV	Auto	Motocicli	Autobus	Trasporti Merci	Auto per mille abitanti
Arquata Scrivia	AL	3.739	690	2	425	606
Campomorone	GE	4.005	1.336	4	458	538
Carrosio	AL	293	58	0	41	597
Ceranesi	GE	2.308	747	4	363	579
Fraconalto	AL	257	66	1	36	702
Gavi	AL	3.074	662	2	481	654
Mignanego	GE	2.238	676	3	349	600
Novi Ligure	AL	17.691	2.839	39	2.690	617
Pontecurone	AL	2.162	280	0	281	554
Pozzolo Formigaro	AL	3.076	429	1	419	627
Ronco Scrivia	GE	2.578	563	2	431	566
Sale	AL	2.639	344	2	466	616
Serravalle Scrivia	AL	3.914	539	3	532	614
Tortona	AL	17.481	2.379	10	3.867	635
Votaggio	AL	493	118	0	70	637
Genova	GE	284.789	134.634	875	27.929	467
Totale		350.737	146.360	948	38.838	490
Tot meno Genova		65.948	11.726	73	10.909	608
SLL Genova		8.551	2.759	11	1.170	560
Collina AL		14.348	2.696	10	2.016	607
Pianura AL		43.049	6.271	52	7.723	619
Provincia Alessandria		274.086	42.781	715	39.373	624
Provincia Genova		430.031	198.461	1.351	47.688	487

(Elaborazione AASTER su dati comunali)