

1. Inquadramento socio-economico

- 1.1 La Struttura demo-economica della Macroarea Ligure-Piemontese e valutazioni per i settori produttivi
 - La Logistica nella Macroarea del Nord Ovest
 - Dinamiche insediative e struttura produttiva nella Macroarea del Nord Ovest
 - Le infrastrutture di trasporto e l'accessibilità territoriale
 - Analisi delle specializzazioni produttive
- 1.2 Valutazioni sul posizionamento della Macroarea ligure-piemontese negli scambi commerciali con il resto del mondo
 - L'import export e Valutazioni economiche
- 1.3 Valutazione degli impatti economico e sociali nella configurazione del futuro Sistema Porto Genova – Retroporto Alessandria

1.1 LA STRUTTURA DEMO – ECONOMICA DELLA MACRO AREA LIGURE – PIEMONTESE E VALUTAZIONI PER I SETTORI PRODUTTIVI

LA LOGISTICA NELLA MACRO-AREA DEL NORD OVEST

Sono passati tanti, troppi anni, prima che ci rendessimo conto di quanto fosse necessario approfondire il nesso trasporti/territorio, con il rischio che adesso che il tema e le criticità sono diventati dei vincoli operativi non riusciamo ad uscire dalle semplici concettualizzazioni di principio; non riusciamo a dare il valore aggiunto necessario per capire quali sono le scelte più opportune affinché il Paese venga messo in condizioni tali da poter recuperare in competitività.

Quella del nord ovest è una delle aree vitali del Paese, sia sul piano interno, nazionale che su quello internazionale, perché rappresenta la nostra principale interfaccia con l'Europa. Avere in quest'area un sistema di trasporto e logistica che funziona significa anche poter drenare le criticità che oggi riguardano l'economia generale.

Negli ultimi anni abbiamo avuto un dibattito sulla logistica molto articolato, sia sul piano delle posizioni di "pensiero" che su quello dell'attuazione; per poter dare un filo conduttore al ragionamento che faremo più avanti dobbiamo partire da due posizioni chiave: quella di Confindustria e quella di Bankitalia.

Negli ultimi anni operatori delle imprese, rappresentanti del mondo politico, associazioni e confederazioni hanno unanimemente fatto richiami alla competitività del Paese.

CONFINDUSTRIA chiede infrastrutture moderne dalla lunga distanza all'ultimo miglio, spostando il dibattito dalla questione meridionale alla "questione settentrionale": regioni con tassi di sviluppo industriale fra i più alti d'Europa che incontrano limiti spaventosi alla possibilità di crescita per un deficit di infrastrutture che è diventato insostenibile e per gli scarsi livelli di accessibilità territoriale.

BANKITALIA ricorda che la produttività dipende in misura rilevante dalle economie esterne attivate dalle infrastrutture pubbliche e la ripresa ciclica necessita di consistenti risorse per gli investimenti in infrastrutture.

Prima c'era il problema del Mezzogiorno, un Mezzogiorno che non era sviluppato; oggi c'è anche il problema del Settentrione, dell'area nord del Paese che ha forti criticità in termini di condizioni di accessibilità: un'area con tassi di sviluppo tra i più alti a livello

europeo che però presenta limiti spaventosi dal punto di vista sia della movimentazione delle persone che delle merci.

Il tema della logistica è uno dei punti chiave su cui riflettere, abbandonando però il concetto generalista per dare risposte rispetto alla finalizzazione economica delle politiche poste in campo.

Il punto di partenza è che il “confine” ormai è diventato una variabile dipendente dall’efficienza delle reti di connessione tra sistemi territoriali/economici, in funzione di:

- ✓ tempi e modi allargamento UE
- ✓ arco temporale di attuazione interventi
- ✓ progettualità di infrastrutturazione fisica e sistemi operativi
- ✓ risorse finanziarie

Il tempo e’ la variabile “chiave” delle valutazioni tecnico-economiche.

Nei prossimi anni, non avremo più confini amministrativi tra Nazioni, o meglio avremo confini operativi, determinati dall’efficienza dei sistemi infrastrutturali e degli operatori che li utilizzano: unici elementi capaci di allungare la catena del valore soprattutto per i mercati.

Negli anni passati il sistema nazionale dell’autotrasporto e della logistica ha posto con forza l’attenzione sulle criticità di attraversamento delle Alpi, scoprendo gradualmente che il tema non riguarda solo il Frejus o Monte Bianco, ma anche il Gottardo. il Brennero...e adesso si sta aprendo un altro fronte sul versante dell’Est Europa.

L’Europa resta comunque ancora come l’area geografica prevalente degli scambi commerciali esteri dell’area del nord-ovest; nel 2004 in termini di valore per import ed export il Nord-Ovest ha scambiato con l’Europa il 60% del totale.

Se è vero che il confine dato dalla rete infrastrutturale determinerà i mercati e i nuovi confini, è dai tempi di attuazione delle politiche di intervento, dipendenti anche dalle risorse finanziarie disponibili, che migliorerà la competitività del Paese e si giocherà la capacità di fare sistema e migliorare tutto l’apparato della logistica pubblica.

Lo scenario di sviluppo del traffico merci internazionale nei prossimi anni impegnerà sempre più i valichi alpini sottoposti a vincoli di capacità ambientali.

I costi che l'autotrasporto italiano e l'economia del Paese devono sopportare nell'attraversamento dei valichi sono stati stimati pari a 500 milioni di Euro quelli di settore, e pari a 1000 milioni di Euro quelli per i settori produttivi, con una tendenza a crescere entro il 2010 del 23%.

Il Piano della Logistica punta prioritariamente ad annullare il deficit strutturale dell'apparato logistico italiano che condiziona il sistema produttivo del Paese, alterandone le condizioni di mercato con una perdita di competitività sostenendo:

- ✓ una organica infrastrutturazione dei punti critici del sistema intermodale;
- ✓ una accelerazione dei processi di riorganizzazione dei nodi logistici migliorando accessibilità e connettività;
- ✓ la definizione di una posizione forte di Governo a livello comunitario sulla transitabilità delle Alpi.

Quale è il fatturato Italia, per quanto riguarda i trasporti e logistica e quale ruolo per il Nord -Ovest?

Oggi il fatturato Italia è di 185 miliardi di Euro, dei quali 122 miliardi vengono lavorati dal conto proprio, a testimonianza che la logistica è ancora in mano a chi produce.

Il risultato è che nell'anno 2005 il conto proprio per i trasporti è ancora superiore al 50%, mentre la logistica è al 73%, come mostra il prospetto che segue.

Il valore del mercato dei trasporti e della logistica in Italia

Settori	Miliardi di Euro 2003			Terziarizzazione (c/a)	Incidenza (c/Totale)
	Totale (a)	C/Proprio(b)	C/Terzi (c)		
Totale Trasporto	99	49	50	50,90%	79,0%
Logistica senza trasporto	86	73	13	15,51%	21,0%
Logistica Totale	185	122	63	34,39%	100,0%

Nella media generale dei trasporti e della logistica la terziarizzazione è solo del 34,39%, quando gli altri Paesi europei sono a più del 50%.

Le previsioni che si hanno in termini di politiche di outsourcing, ovvero della capacità di poter trasferire all'esterno alcune attività che non fanno più parte del core business

dell'azienda, vedono l'Italia nei prossimi 5 anni solo a + 9%, significa cioè che passeremo dal 15% al 24%, contro il 48% dell'UK, il 38% della Francia, il 35% della Germania.

Quanto costa al Paese l'inefficienza fisico e organizzativa di questo sistema?

Mettendo un po' di elementi a confronto a livello europeo emerge che la produzione industriale dei quindici Paesi vale circa 4.700 miliardi di Euro, con i costi di trasporto e logistica che pesano per il 16,5%. In Italia, il peso di trasporti e logistica è del 20,5%, su circa 1000 miliardi di euro di fatturato.

Abbiamo quattro punti percentuali di differenza.

Obiettivo del Piano della Logistica è abbassare questa incidenza ai livelli europei facendo recuperare competitività per ~ 40 mld di euro, di cui si stima che la sola area del Nord-Ovest pesi per circa il 30%.

Rispetto a questo tema cosa dobbiamo fare? La diagnosi va bene ma ci vuole anche la terapia; e la terapia qual è?

È innanzitutto quella di superare gli schematismi!

Il sistema infrastrutturale – per carenze di accessibilità e connettività – impone ridotte velocità commerciali e maggiori costi per un 10%. questa è una invariante.

L'elemento centrale è di scelte di politica dei trasporti, ma più ancora di politica economica che passa attraverso una valutazione del tipo:

1. è opportuno far crescere le imprese di trasporto in particolare su strada attraverso politiche di:

- ✓ aggregazione e messa in rete
- ✓ passaggio da c/proprio a c/terzi
- ✓ integrazione modale di sistema
- ✓ migliore produttività

tenendo conto che l'attuale sistema d'offerta presenta maggiori costi/diseconomie per il 10%;

2. o privilegiare la logistica a favore delle imprese di produzione-distribuzione, utilizzando voucher logistici per sostenere in maniera diretta la domanda; tenendo conto che anche l'attuale sistema della domanda presenta maggiori costi/diseconomie per un analogo 10%.

Il dibattito degli ultimi giorni è centrato proprio su questa dicotomia: dobbiamo sostenere il settore della logistica sul versante della domanda, attraverso un contributo dato alle imprese di produzione che fanno la logistica, anziché darlo al mondo dell'autotrasporto?

Mantenere il processo logistico all'interno delle imprese di produzione è una scelta che presenta un alto rischio di implosione del sistema. Perché, se è vero che il mondo della produzione ha un maggior costo del 10% è anche perché non ha alle spalle delle grandi imprese logistiche!

Il progetto SLALA è finalizzato pertanto ad abbattere, attraverso interventi infrastrutturali, il 10% dei maggiori costi rappresentati dalla scarsa accessibilità dei territori e connettività delle rete ed allo stesso tempo punta ad una nuova lettura della politica dei trasporti e della logistica, che parte dall'utilizzo di nuovi parametri di valorizzazione dei servizi.

1. Il passaggio dalla distanza al tempo; perché oggi non è più la distanza il fattore competitivo, ma è il tempo dello spostamento.
2. Il prezzo della prestazione, che è sempre più legato al contenuto del servizio: qualità del servizio ed affidabilità.
3. Valorizzazione delle connessioni di rete per creare un circuito virtuoso tra accessibilità e competitività.

DINAMICHE INSEDIATIVE E STRUTTURA PRODUTTIVA NELLA MACRO-AREA DEL NORD OVEST

IL MODELLO DI SVILUPPO INSEDIATIVO

Il sistema territoriale di riferimento per l'analisi demo-economica di contesto è quello corrispondente alle Regioni Piemonte e Liguria, sotto-specificato a livello di ambito provinciale.

L'area, complessivamente considerata, ha un peso demografico corrispondente a poco meno di 6 milioni di residenti al 2005.

L'andamento, riferito al periodo compreso tra il 1991 ed il 2005, appare caratterizzato da una flessione di residenti, mediamente nell'ordine del 3,2% nell'arco decennale intercensuario (1991 – 2001), cui fa invece seguito una ripresa pressoché dello stesso ordine di grandezza (+ 3%) nei cinque anni successivi.

Nel dettaglio delle singole province, la situazione descritta resta modulata secondo quanto riportato nella seguente Tab.1

Andando a separare i comportamenti demografici osservati per i comuni capoluogo da quelli riferiti alle province di riferimento, emerge chiaramente (Figg. 1 – 2), come:

- ✓ nell'intervallo tra il 1991 ed il 2001 tutti i capoluoghi di provincia, ed in modo particolarmente accentuato i capoluoghi liguri e quello di Torino, accusano consistenti perdite di residenti. **Le uniche aree di sviluppo demografico si individuano in corrispondenza delle province di Torino, Novara, Cuneo e Asti;**
- ✓ nei successivi 5 anni, la maggior parte dei capoluoghi di provincia recupera residenti in proporzione maggiore della corrispondente provincia. **Il Comune di Alessandria è in assoluto quello che realizza il bilancio demografico più positivo, con un incremento di residenti di oltre il 7%.**

Tabella 1 – Evoluzione dell'andamento demografico nelle Province dell'area di studio. Anni 1991 – 2005

N_PROV	provincia	REG	regione	POP_RES 91	POP_RES 01	Delta 01 - 91	POP_RE S 05	Delta 05 - 01	Quote Prov 05
1	Torino		1 Piemonte	2.234.847	2.165.299	-3,1	2.242.775	3,6	51,7
2	Vercelli		1 Piemonte	183.687	176.666	-3,8	177.027	0,2	4,1
3	Novara		1 Piemonte	334.199	343.097	2,7	355.354	3,6	8,2
4	Cuneo		1 Piemonte	547.120	556.359	1,7	571.827	2,8	13,2
5	Asti		1 Piemonte	208.229	208.221	0	214.205	2,9	4,9
	Alessandria								
6 a			1 Piemonte	437.660	417.751	-4,5	431.346	3,3	9,9
96	Biella		1 Piemonte	191.095	186.960	-2,2	187.619	0,4	4,3
	Verbano - Cusio - Ossola								
103			1 Piemonte	162.047	158.941	-1,9	161.580	1,7	3,7
Piemonte				4.298.884	4.213.294	-2	4.341.733	3	100
8	Imperia		7 Liguria	213.355	205.095	-3,9	217.037	5,8	13,5
9	Savona		7 Liguria	284.233	272.367	-4,2	282.548	3,7	17,5
10	Genova		7 Liguria	949.784	876.806	-7,7	890.863	1,6	55,3
11	La Spezia		7 Liguria	226.743	215.736	-4,9	219.686	1,8	13,6
Liguria				1.674.115	1.570.004	-6,2	1.610.134	2,6	100
	Sistema Ligure-Piemontese			5.972.999	5.783.298	-3,2	5.951.867	2,9	

Tabella 2 – Evoluzione dell'andamento demografico nei Comuni capoluogo e nelle Province dell'area di studio. Anni 1991 – 2005

N_PROV	Comuni Capoluogo	REG	regione	POP_RES_91	POP_RES_01	Delta 01 - 91	POP_RES_05	Delta 05 - 01
1	Torino		1 Piemonte	960.188	864.671	-9,9	900.608	4,2
2	Vercelli		1 Piemonte	49.292	45.072	-8,6	44.692	-0,8
3	Novara		1 Piemonte	100.864	100.939	0,1	102.817	1,9
4	Cuneo		1 Piemonte	55.600	52.346	-5,9	54.817	4,7
5	Asti		1 Piemonte	73.454	71.231	-3	73.734	3,5
6	Alessandria		1 Piemonte	90.555	85.430	-5,7	91.593	7,2
96	Biella		1 Piemonte	48.269	45.587	-5,6	46.062	1
103	Verbania		1 Piemonte	30.433	30.056	-1,2	30.818	2,5
Piemonte				1.408.655	1.295.332	-8	1.345.141	3,8
8	Imperia		7 Liguria	40.689	39.399	-3,2	40.900	3,8
9	Savona		7 Liguria	66.973	59.955	-10,5	61.766	3
10	Genova		7 Liguria	677.946	609.399	-10,1	620.316	1,8
11	La Spezia		7 Liguria	101.171	91.316	-9,7	94.263	3,2
Liguria				886.779	800.069	-9,8	817.245	2,1
PROVINCE A MENO DEL CAPOLUOGO								
1	Prov. Torino		1 Piemonte	1.274.659	1.300.628	2	1.342.167	3,2
2	Prov. Vercelli		1 Piemonte	134.395	131.594	-2,1	132.335	0,6
3	Prov. Novara		1 Piemonte	233.335	242.158	3,8	252.537	4,3
4	Prov. Cuneo		1 Piemonte	491.520	504.013	2,5	517.010	2,6
5	Prov. Asti		1 Piemonte	134.775	136.990	1,6	140.471	2,5
6	Prov. Alessandria		1 Piemonte	347.105	332.321	-4,3	339.753	2,2
96	Prov. Biella		1 Piemonte	142.826	141.373	-1	141.557	0,1
103	Prov. VCO		1 Piemonte	131.614	128.885	-2,1	130.762	1,5
Piemonte				2.890.229	2.917.962	1	2.996.592	2,7
8	Prov. Imperia		7 Liguria	172.666	165.696	-4	176.137	6,3
9	Prov. Savona		7 Liguria	217.260	212.412	-2,2	220.782	3,9
10	Prov. Genova		7 Liguria	271.838	267.407	-1,6	270.547	1,2
11	Prov. La Spezia		7 Liguria	226.743	215.736	-4,9	219.686	1,8
Liguria				787.336	769.935	-2,2	792.889	3

Figura 1 – Andamento demografico differenziato per province e capoluoghi dell'area di studio nel periodo 1991 – 2001

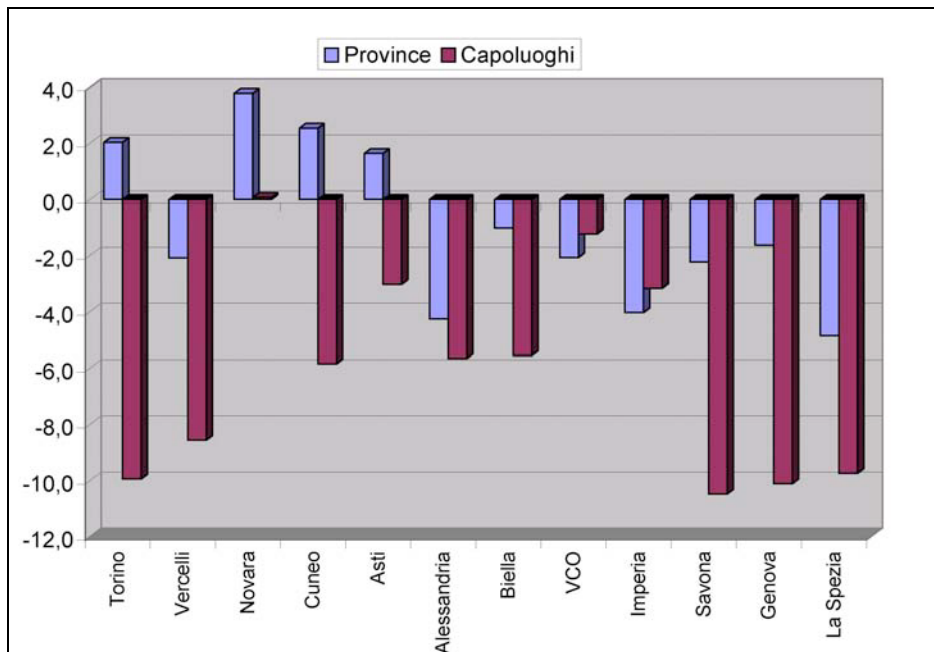
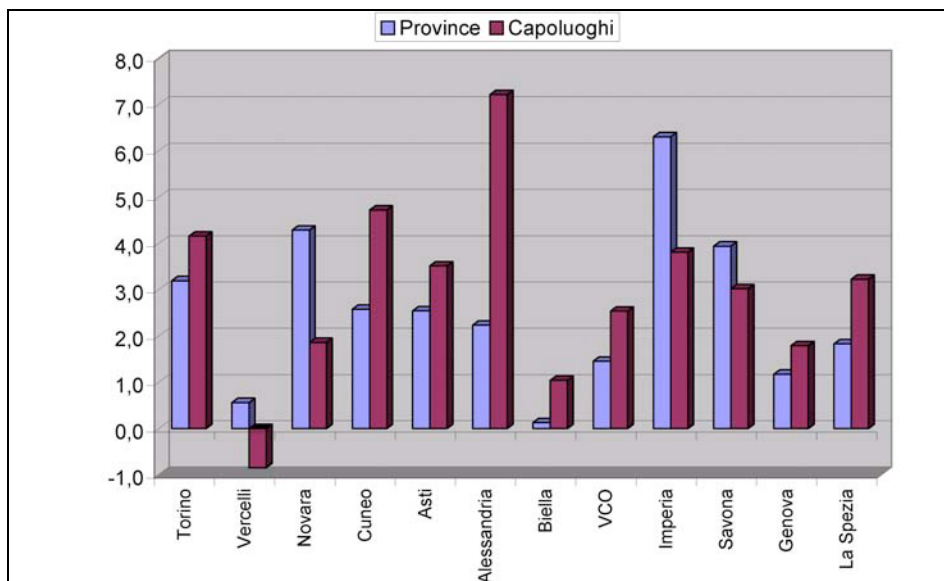


Figura 2 – Andamento demografico differenziato per province e capoluoghi dell'area di studio nel periodo 2001 – 2005.



Tenuto conto del diffuso e generalizzato recupero demografico fatto registrare nel periodo più recente dall'intera area di studio, la situazione in atto al 2005 per ciò che concerne la distribuzione dei comuni liguri e piemontesi per classi di dimensioni demografiche è stata ricostruita clusterizzandoli per ampiezze demografiche, così come riportato in tabella 3 e visualizzato in Figg. 3 e 4.

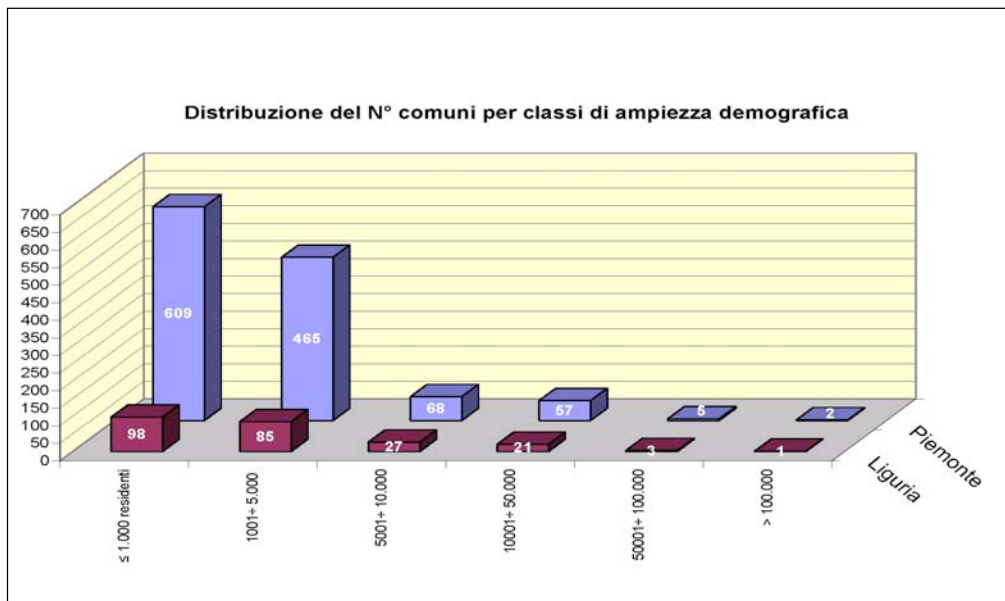


Figura 3

Figura 4

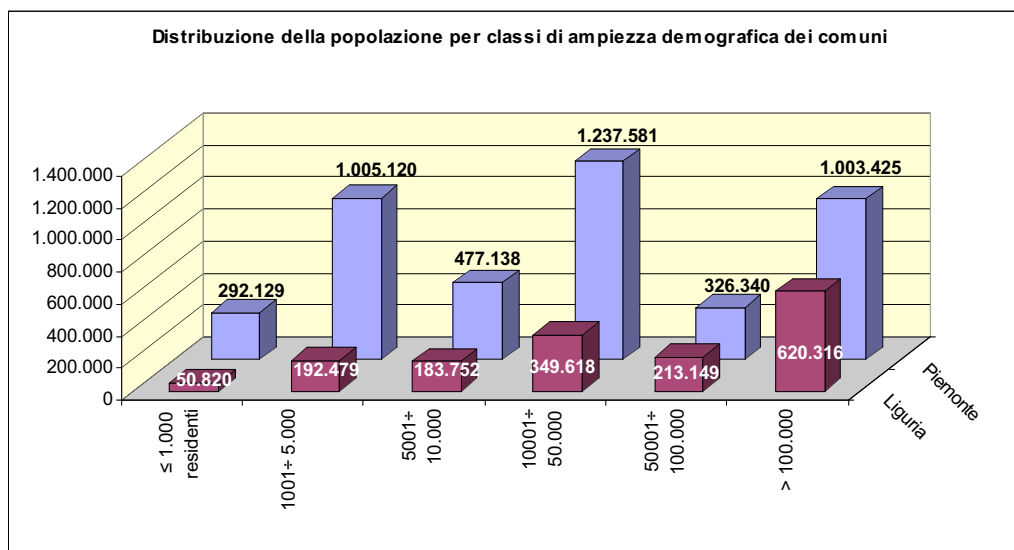


Tabella 3 Dettaglio provinciale della distribuzione dei Comuni e della popolazione residente per classi di ampiezza demografica dei Comuni

Cod. Prov	≤ 1.000 residenti		1001+ 5.000		5001+ 10.000		10001+ 50.000		50001+ 100.000		> 100.000	
	N° Comuni	Residenti	N° Comuni	Residenti	N° Comuni	Residenti	N° Comuni	Residenti	N° Comuni	Residenti	N° Comuni	Residenti
1 Torino	118	62.538	136	322.512	29	205.971	29	644.950	2	106.196	1	900.608
2 Vercelli	55	22.042	23	50.650	6	45.969	2	58.366	0	0	0	0
3 Novara	22	15.735	55	115.546	4	30.823	6	90.433	0	0	1	102817
4 Cuneo	139	56.242	87	196.705	16	109.939	7	154.124	1	54817	0	0
5 Asti	81	42.624	31	58.288	3	19.129	2	20.430	1	73.734	0	0
6 Alessandria	112	54.682	68	124.392	3	17.530	6	143.149	1	91.593	0	0
96 Biella	37	16.899	40	86.580	3	23.077	2	61.063	0	0	0	0
103 VCO	45	21.367	25	50.447	4	24.700	3	65.066	0	0	0	0
Piemonte	609	292.129	465	1.005.120	68	477.138	57	1.237.581	5	326.340	2	1.003.425
8 Imperia	41	19.101	18	31.689	3	18.923	4	90.204	1	57.120	0	0
9 Savona	30	17.191	22	47.595	9	59.822	7	96.174	1	61.766	0	0
10 Genova	18	7.993	33	86.959	8	53.677	7	121.918	0	0	1	620.316
11 La Spezia	9	6.535	12	26.236	7	51.330	3	41.322	1	94.263	0	0
Liguria	98	50.820	85	192.479	27	183.752	21	349.618	3	213.149	1	620.316

LA STRUTTURA PRODUTTIVA E IL TESSUTO IMPRENDITORIALE

Nella macro-area ligure –piemontese all’ultimo censimento generale dell’industria e servizi del 2001 si contavano complessivamente 432.500 unità locali e 1.765.257 addetti, secondo la distribuzione per settore/provincia riportata nella Tabella 4

Tabella 4

Province	Industria		Commercio		Altri Servizi		Complesso	
	Unita' Locali	Addetti	Unita' Locali	Addetti	Unita' Locali	Addetti	Unita' Locali	Addetti
Torino	32.114	298.250	52.859	134.106	68.860	235.265	153.833	667.621
Vercelli	3.921	29.354	4.461	12.220	4.921	17.978	13.303	59.552
Novara	8.247	62.180	7.986	21.800	9.460	32.904	25.693	116.884
Cuneo	12.663	83.979	15.406	39.786	17.710	75.933	45.779	199.698
Asti	4.017	24.703	5.213	13.293	6.328	20.461	15.558	58.457
Alessandria	8.009	55.334	11.418	29.694	13.232	44.554	32.659	129.582
Biella	4618	37891	4521	12099	6106	22004	15.245	71.994
VCO	3.723	20.848	3.952	9.655	5.163	18.043	12.838	48.546
Piemonte	77.312	612.539	105.816	272.653	131.780	467.142	314.908	1.352.334
Genova	8.210	55.847	22.079	55.725	30.563	115.276	60.852	226.848
Imperia	3.752	12.643	6.309	16.175	6.728	23.828	16.789	52.646
La Spezia	2.037	13.942	6.283	15.392	7.527	24.614	15.847	53.948
Savona	5.524	24.640	8.265	19.895	10.314	34.946	24.103	79.481
Liguria	19.523	107.072	42.936	107.187	55.132	198.664	117.591	412.923

Il peso del sistema produttivo piemontese è due volte e mezzo superiore a quello ligure in termini di numero di unità locali e oltre tre volte in termini di addetti; ma il distacco diventa molto maggiore con specifico riferimento al sistema industriale propriamente detto. In questo settore, infatti, il Piemonte conta un numero di unità locali quattro volte maggiore della Liguria e un numero di addetti superiore di ben 5 volte.

Nelle Figg. 7-10 è rappresentata la distribuzione delle unità locali e degli addetti per settore di attività economica a scala rispettivamente regionale e provinciale nelle due aree (Figg. 7 e 8 per le unità locali; Figg. 9 e 10 per gli addetti).

Figura 7

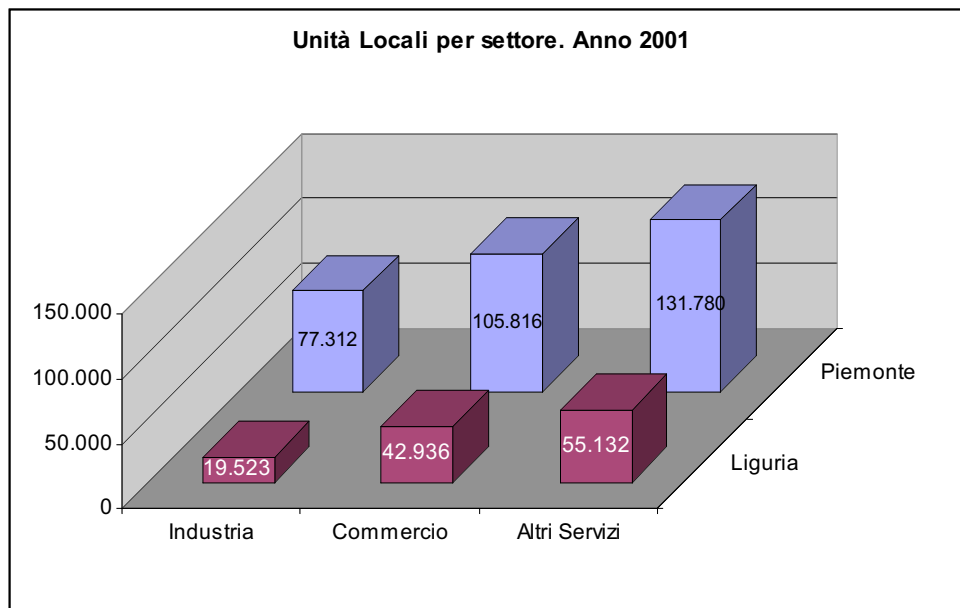


Figura 8

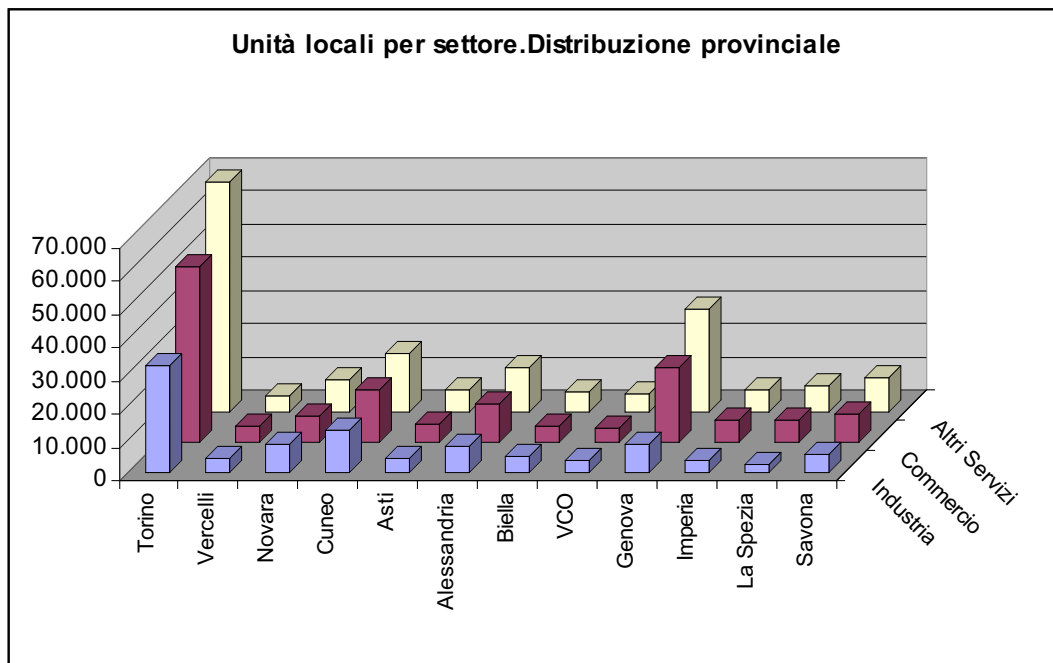


Figura 9

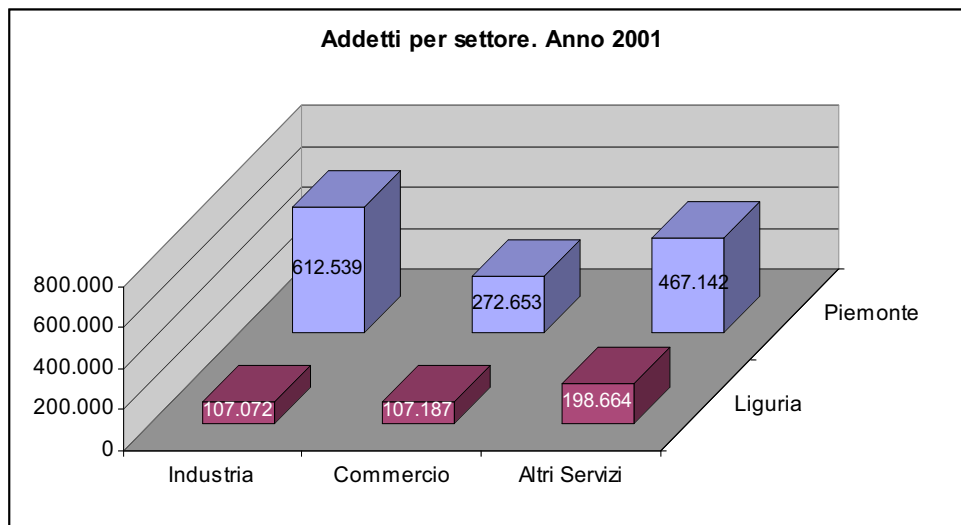
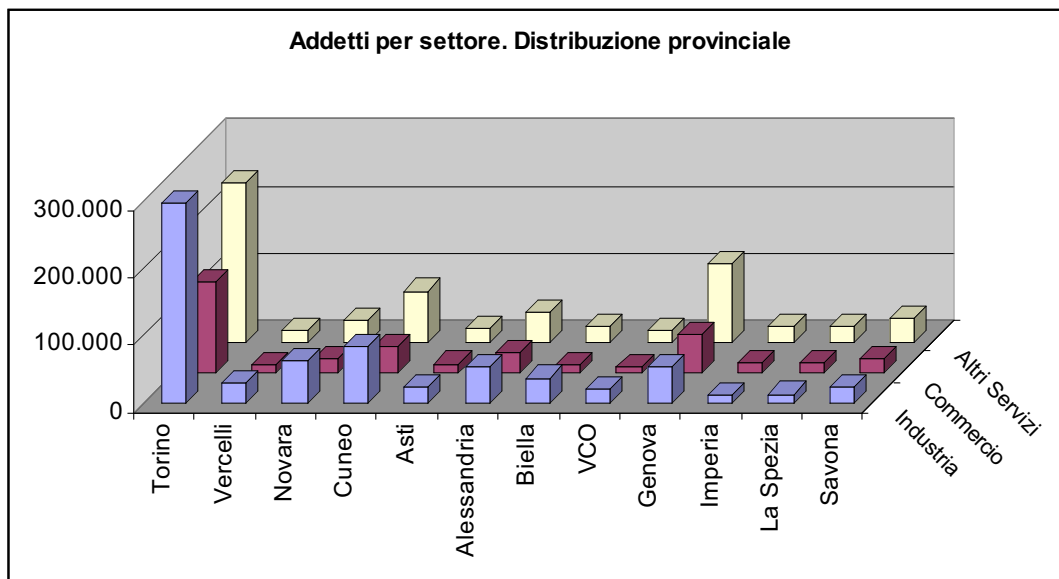


Figura 9



In definitiva il comparto della produzione industriale rappresenta, in Piemonte il 25% di tutte le corrispondenti unità locali, assorbendo il 45% di tutti gli addetti; mentre il Liguria assorbe solo il 17% delle unità locali ed il 26% degli addetti.

Figura 10

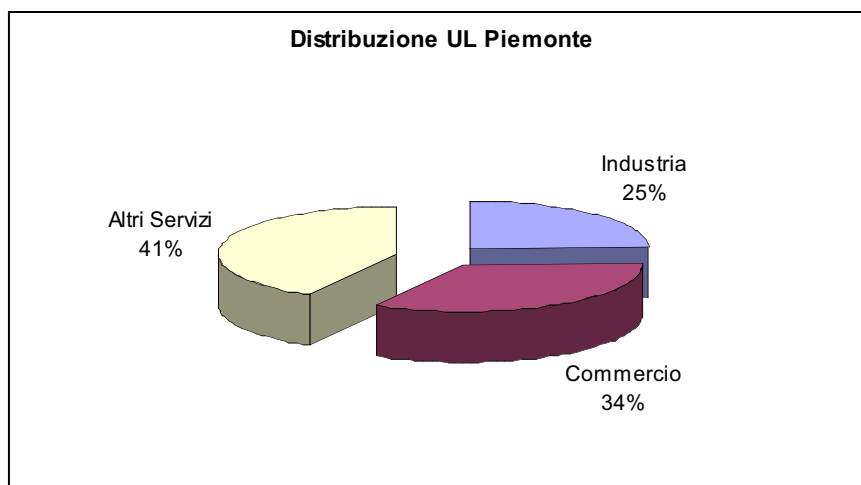


Figura 11

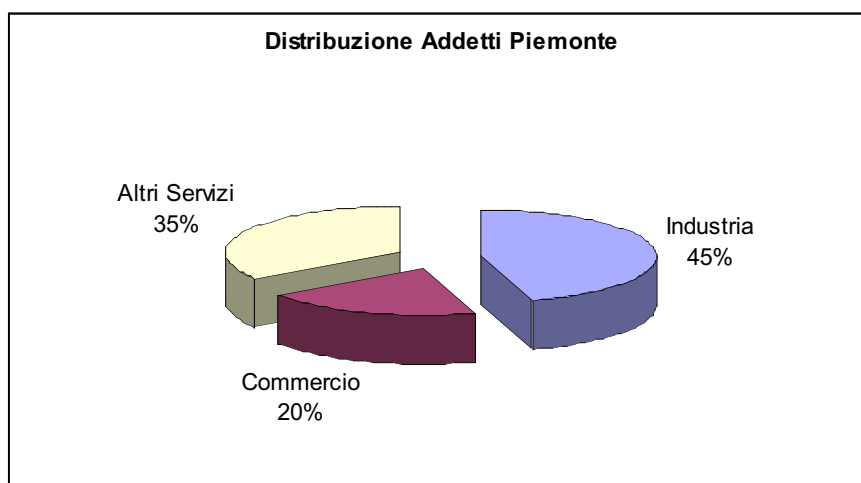
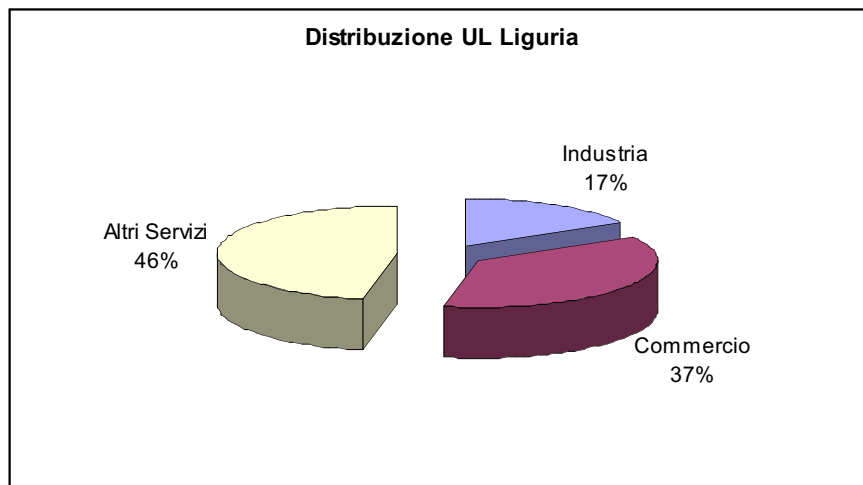
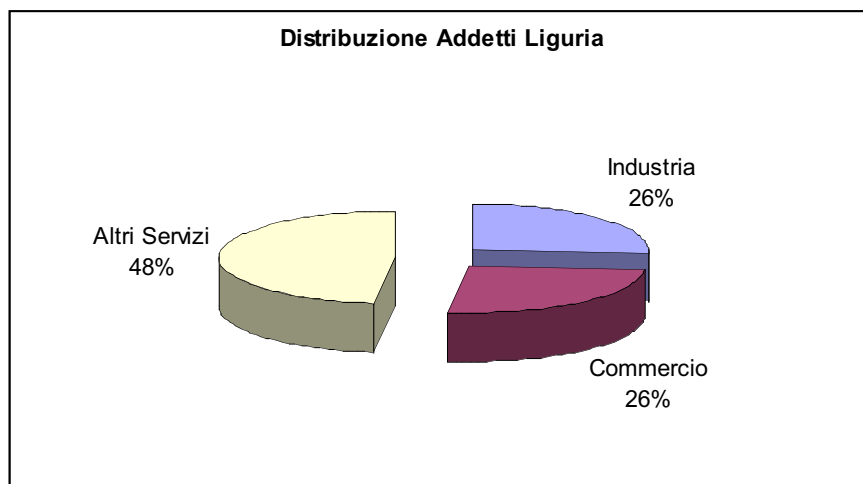
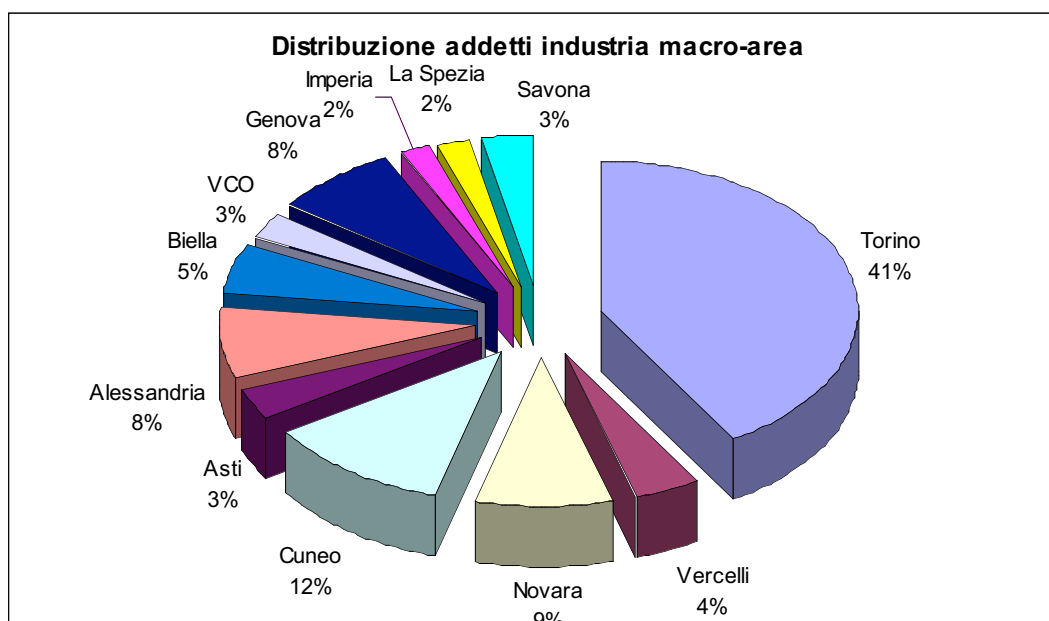


Figura 12**Figura 13**

A scala provinciale, le quote più consistenti di unità locali e di addetti nel settore industriale sono presenti in 6 province: Torino, Cuneo, Novara, Genova, Alessandria e Biella: insieme queste province assorbono oltre l'80%.

Figura 14



In entrambe le regioni il tessuto imprenditoriale industriale è fondamentalmente rappresentato da piccole dimensioni d'impresa: le aziende fino ad un massimo di 9 addetti costituiscono infatti il 93% del totale nell'area ligure (Tab. 5) e l'89% del totale nell'area piemontese (Tab. 6).

Tabella 5

Dimensione imprese industriali	GENOVA	IMPERIA	LA SPEZIA	SAVONA	Liguria
1 addetto	49,71	53,33	47,1	52,54	50,53
2-9 addetti	41,86	42,34	44,28	41,93	42,27
10-49 addetti	7,68	4,03	8,14	5,19	6,65
almeno 50 addetti	0,74	0,31	0,47	0,34	0,56

Tabella 6

Dimensione imprese industriali	ALESSANDRIA	ASTI	BIELLA	CUNEO	NOVARA	TORINO	VCO	VERCELLI	Piemonte
1 addetto	43,41	43,31	49,71	44,95	42,13	43,46	46,83	50,54	44,35
2-9 addetti	46,04	47,77	37,57	45,45	44,41	45,36	43,52	39,37	44,73
10-49 addetti	9,32	7,96	10,57	8,37	11,48	9,51	8,79	8,66	9,39
almeno 50 addetti	1,23	0,96	2,16	1,23	1,98	1,67	0,87	1,43	1,53

In Liguria le aziende piccolissime (con 1 addetto) sono relativamente più presenti in provincia di Imperia; le piccole (fino a 9 addetti) in provincia di La Spezia, le medie

(fino a 49 addetti) nelle province di Genova e La Spezia; le grandi (con almeno 50 addetti) solo in provincia di Genova.

In Piemonte le piccolissime aziende sono particolarmente presenti nelle province di Biella, VCO e Vercelli; le piccole ad Alessandria ed Asti; le medie e le grandi a Biella e Novara.

LA SPECIFICAZIONE DELLE ATTIVITÀ ECONOMICHE PREVALENTI E LA RICCHEZZA PRODOTTA

Il sistema economico locale, con riferimento al numero di imprese attive (desunto dagli archivi *movimprese*) a fine 2005, conta oltre 434 mila unità tra le due regioni: 322.577 in Piemonte e 111.657 in Liguria¹.

Nell'area ligure (Fig. 15) il 13% delle imprese attive è concentrato nel settore A – Agricoltura, Caccia e Silvicoltura (circa 14.500 imprese), particolarmente presenti nella provincia di Imperia, il settore D – Manifatturiero rappresenta il 12% delle imprese attive, con una spiccata presenza nella provincia di Genova, che concentra anche la massima presenza di imprese del settore I- Trasporti, che a livello regionale rappresenta con circa 7 mila unità il 6% del totale. La ricchezza complessivamente prodotta ammonta (anno 2004) a 37.545 milioni di € (Fig. 16), ai quali il settore D – Manifatturiero concorre per poco più di 5.217 milioni di €.

Nell'area piemontese (Fig. 17) sono oltre 70 mila (il 23% del totale) le imprese attive del settore A - Agricoltura, Caccia e Silvicoltura, a fronte di circa 50 mila (il 15% del totale) attive nel manifatturiero e poco più di 14 mila (il 4% del totale) attive nei trasporti. La ricchezza complessivamente prodotta ammonta (anno 2004) a 105.782 milioni di € (fig. 18), ai quali il settore D – Manifatturiero concorre per 27.392 milioni di €.

¹ Le cifre si riferiscono ad una selezione di settori comprendente Agricoltura, Piscicoltura, Estrazione di Minerali, Manifatturiero, Energia-Acqua-Gas, Costruzioni, Commercio, Alberghi-Ristoranti e Trasporti.

Figura 15 – Liguria. Distribuzione delle imprese attive (anno 2005) per settori di attività e provincia

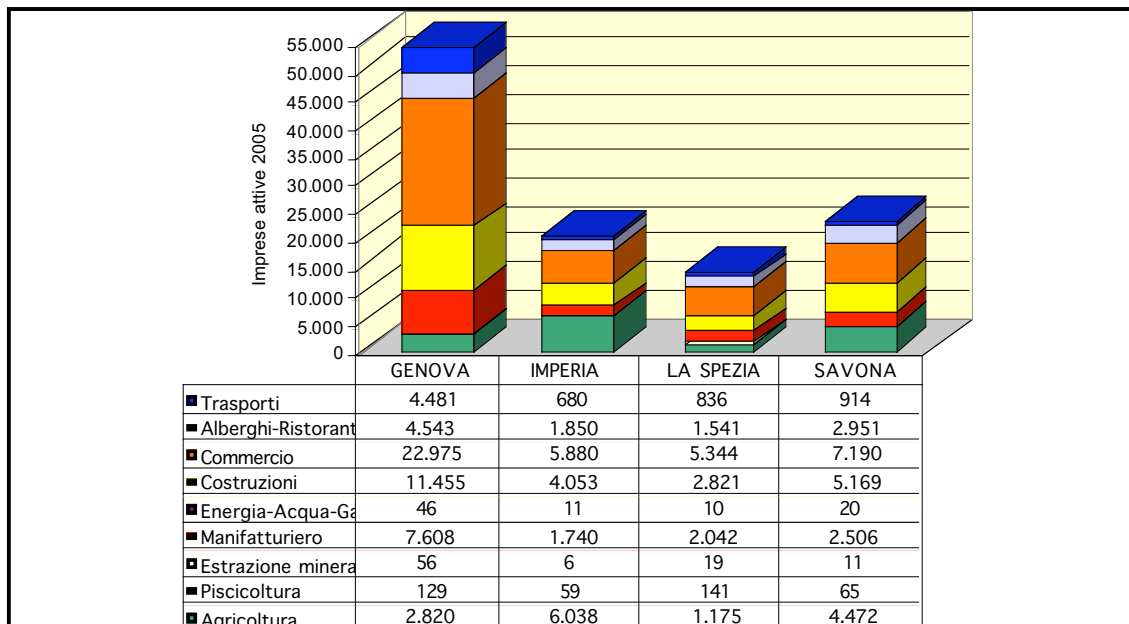


Figura 16- Liguria. Distribuzione del Valore Aggiunto per settori di attività e provincia

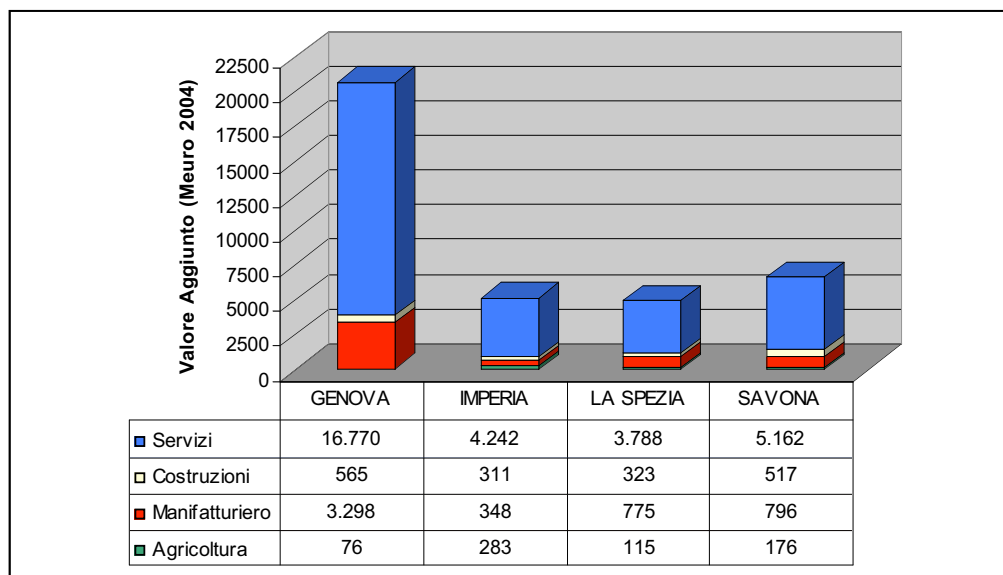


Figura 17 – Piemonte. Distribuzione delle imprese attive (anno 2005) per settori di attività e provincia

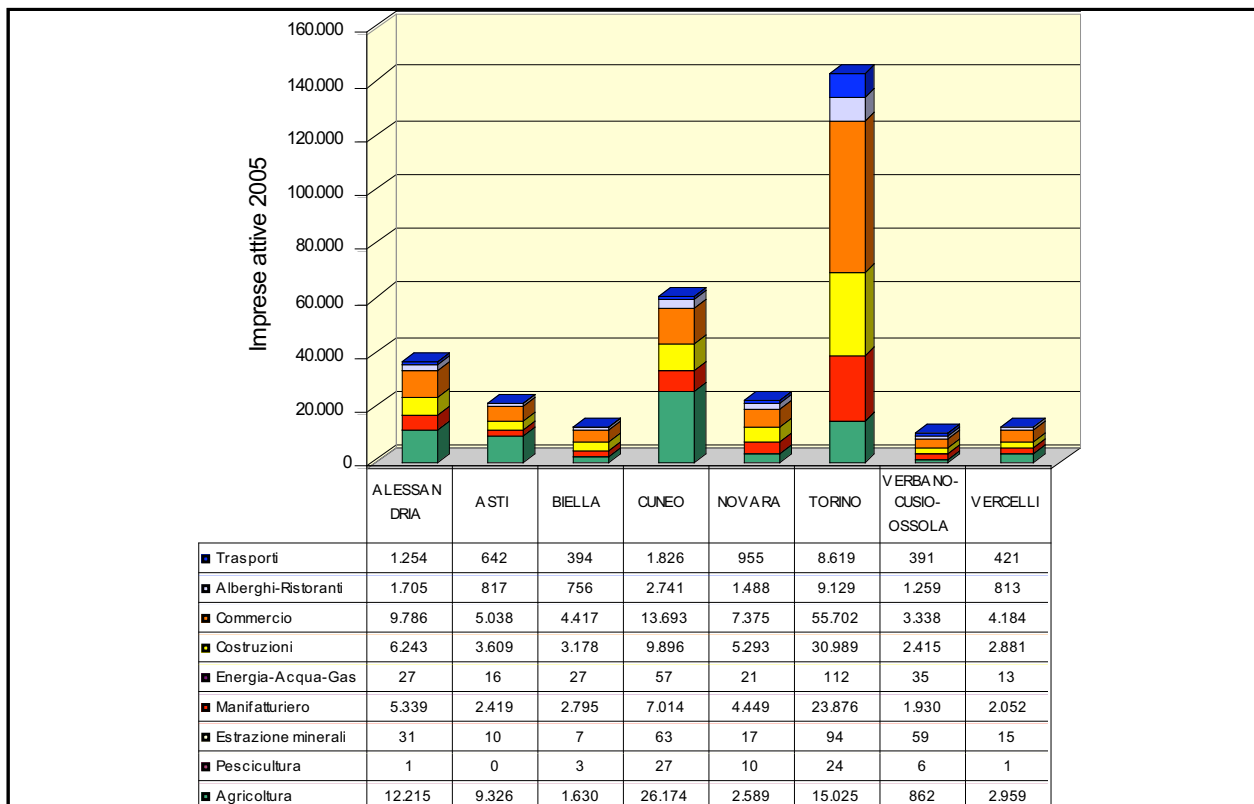
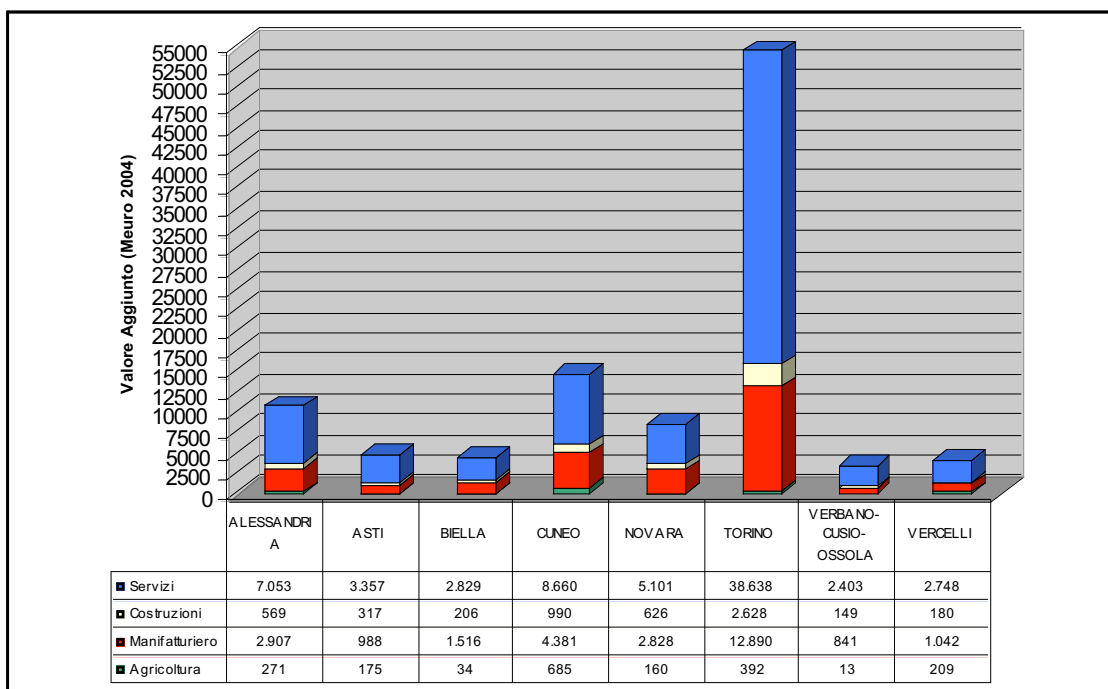


Figura 18 – Piemonte. Distribuzione del Valore Aggiunto per settori di attività e provincia



LE INFRASTRUTTURE DI TRASPORTO E L'ACCESSIBILITÀ TERRITORIALE

LA DOTAZIONE INFRASTRUTTURALE

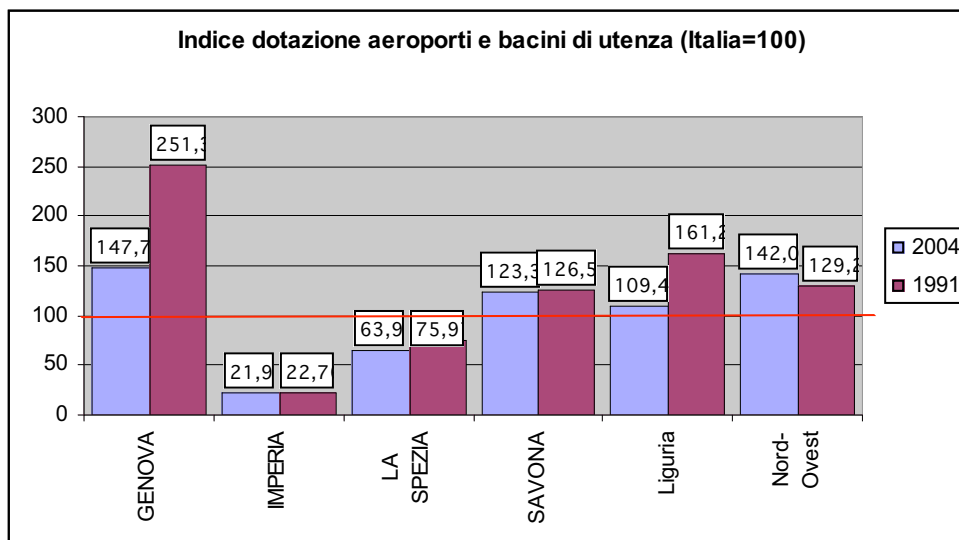
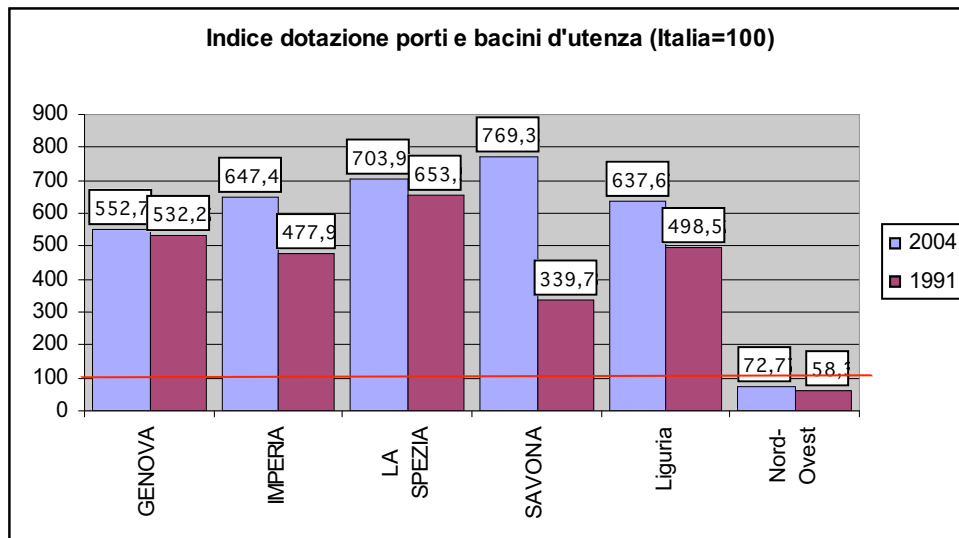
L'analisi sui livelli di dotazione di infrastrutture di trasporto nell'area di studio ha essenzialmente lo scopo di verificare l'evoluzione intercorsa tra il 1991 ed il 2004, sulla base degli indicatori tipicamente proposti dall'Istituto Tagliacarne, ricordando tuttavia che trattandosi di indicatori puramente fisici, non consente di formulare alcuna conclusione circa i livelli di connettività di rete e, soprattutto, sui rapporti capacità/flusso, dai quali viceversa emerge il grado di accessibilità territoriale, successivamente trattato.

L'analisi è stata svolta confrontando la dotazione di infrastrutture stradali, ferroviarie, portuali e aeroportuali del Piemonte e della Liguria, rispetto alla media italiana.

Per le infrastrutture portuali e aeroportuali si tiene conto, a differenza di quanto avviene per le infrastrutture di rete, anche del bacino di utenza posto al di fuori della provincia di riferimento; per le infrastrutture stradali si tiene conto delle strutture destinate alla viabilità sia per il trasporto di persone che di merci e ne fanno parte le autostrade con le loro caratteristiche qualitative (numero di corsie, tipologia di barriere di entrate e di uscite), le strade statali, provinciali e comunali; per le infrastrutture ferroviarie si tiene conto delle strutture destinate sia al trasporto di persone che di merci e ne fanno parte la lunghezza dei binari ferroviari, con la specificazione delle loro caratteristiche e le caratteristiche delle stazioni, definite dal transito di treni appartenenti alla categoria Eurostar.

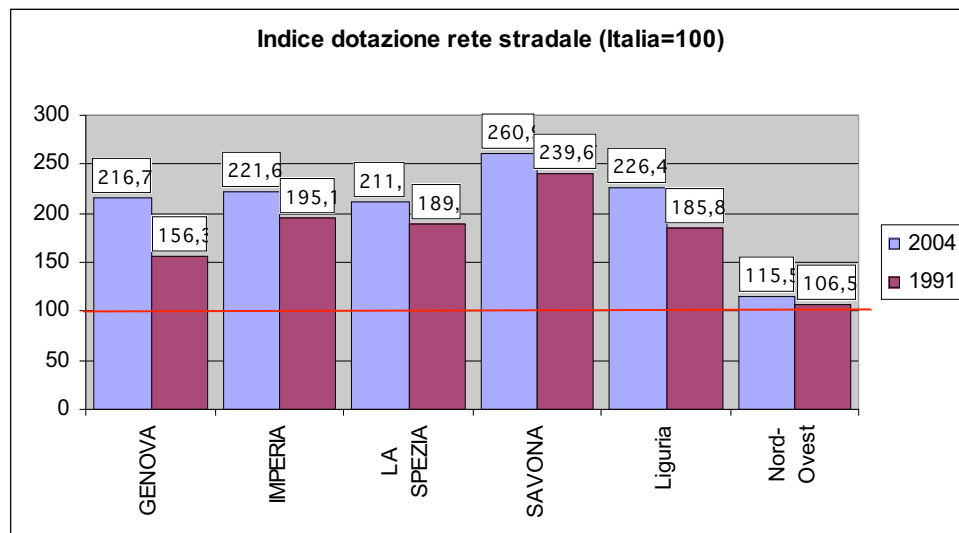
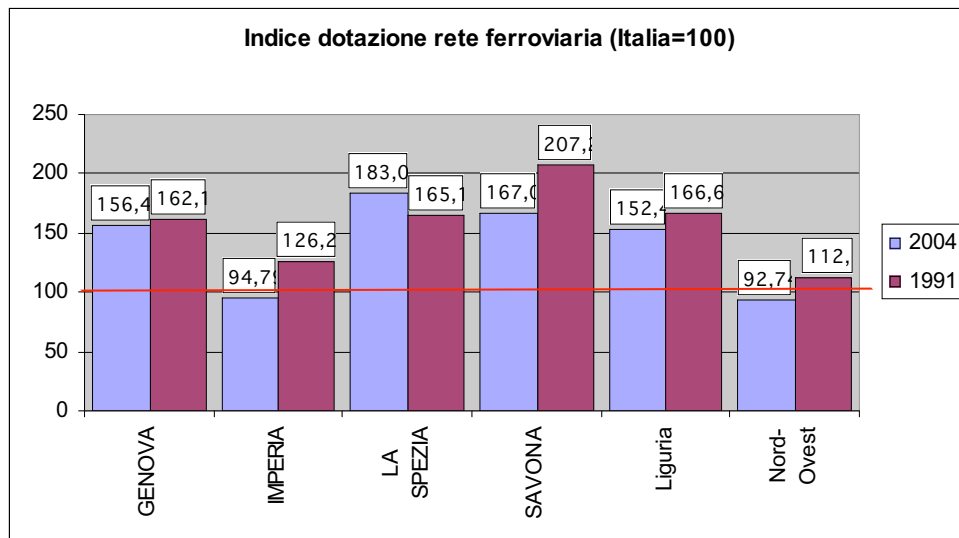
Con queste precisazioni, il risultato delle elaborazioni operate porta alle seguenti indicazioni di sintesi.

Nell'area Ligure è in forte crescita l'indice di dotazione portuale della provincia di Savona; mentre c'è stato un generalizzato arretramento relativamente all'indice di dotazione aeroportuale.



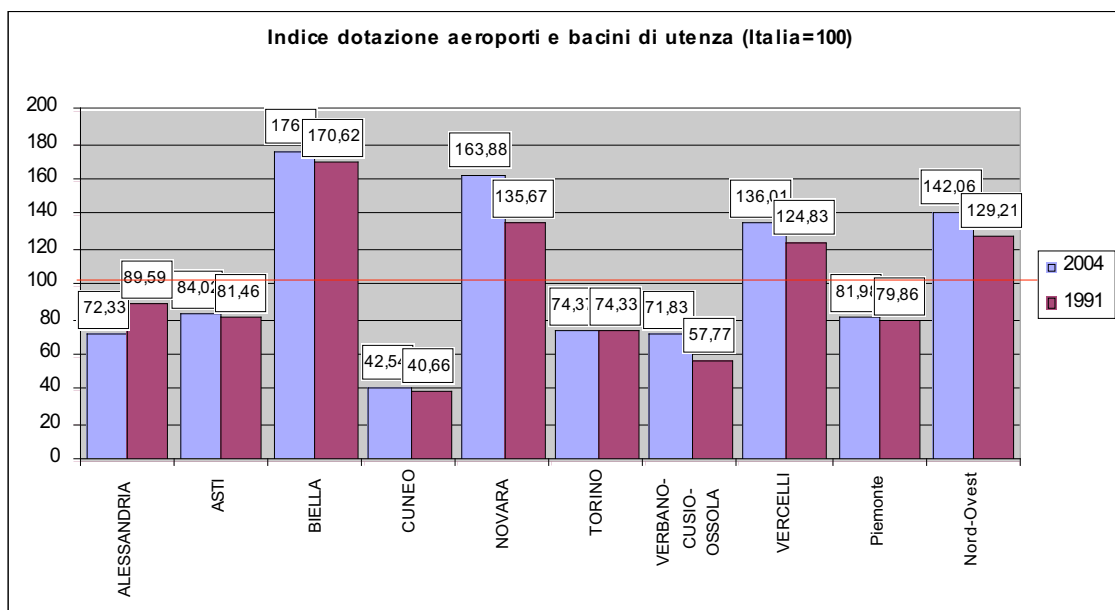
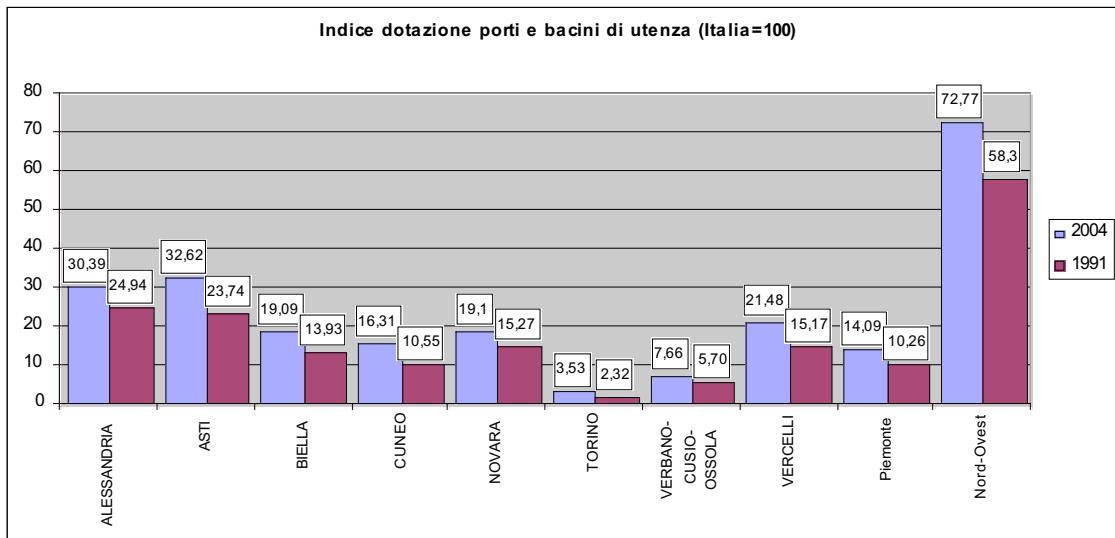
Anche il sistema ferroviario appare in generalizzato depotenziamento, con l'eccezione della provincia di La Spezia, mentre migliorano gli indici di dotazione stradale, in particolare nella provincia di Savona.

Savona risulta essere la provincia con la migliore dotazione per porti, strade e ferrovie, mentre il primato di Genova riguarda solo la dotazione aeroportuale.



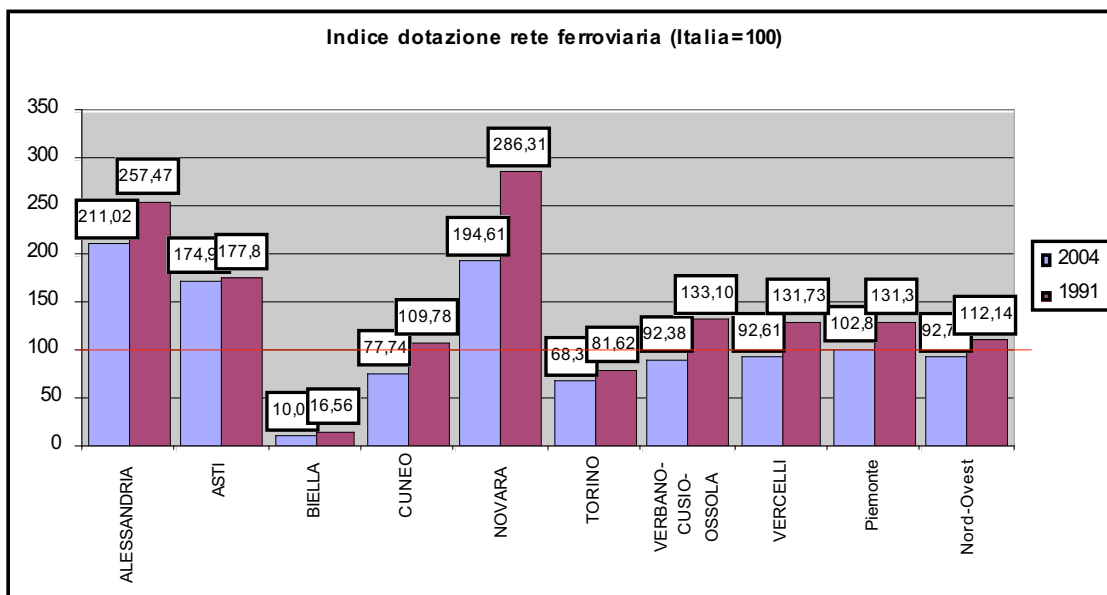
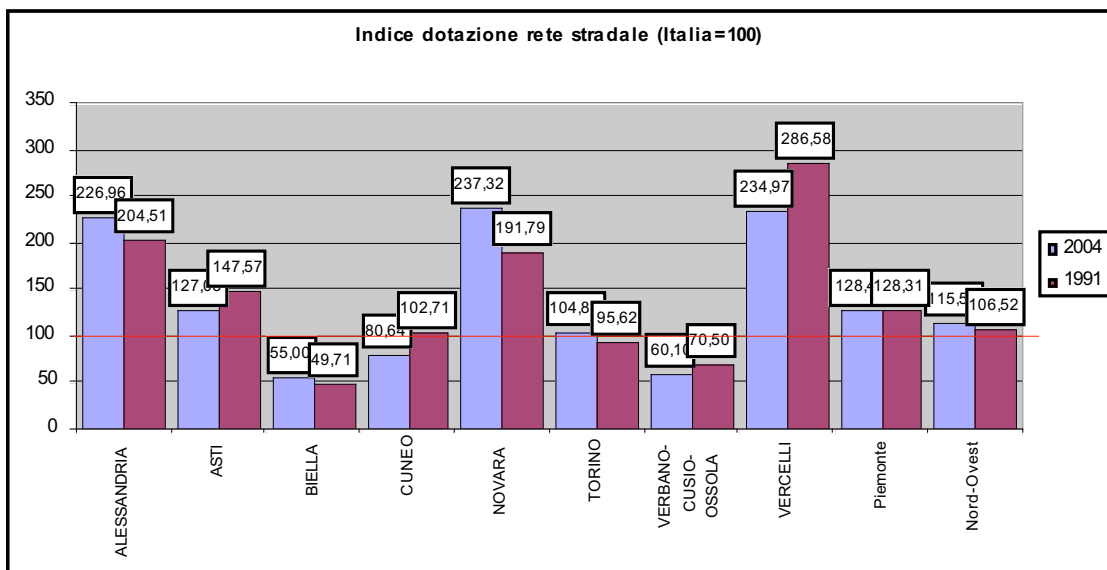
Per quanto riguarda l'area piemontese, Vercelli, ma soprattutto Asti e Alessandria, sono le province meglio posizionate relativamente all'indice di dotazione portuale, comunque molto contenuto, ma significativamente in crescita in tutte e tre le menzionate province.

Ancora Vercelli, ma soprattutto Biella e Novara sono invece le province meglio dotate sul piano aeroportuale, con un indice di dotazione relativa in crescita.



Anche in Piemonte, come già registrato per la Liguria, c'è un generalizzato arretramento sul piano della dotazione ferroviaria, per la quale comunque le province meglio posizionate sono Novara, Alessandria e Asti.

Ad Alessandria e Novara risulta altresì in miglioramento l'indice di dotazione stradale, anche se la provincia ancora meglio dotata è Vercelli, peraltro in arretramento.



L'ACCESSIBILITÀ TERRITORIALE

Nell'ambito degli studi preparatori effettuati per la definizione del Piano Nazionale della Logistica è stata realizzata una verifica puntuale dell'accessibilità del territorio nazionale su scala provinciale, sulla base dei rapporti flussi-capacità sui principali assi

di comunicazione del Paese. I risultati di questa verifica attribuiscono all'accessibilità territoriale un fattore di impedenza medio del 30-35%.

Questo indicatore esprime il livello medio di penalizzazione dell'accessibilità, rivela cioè, che rispetto ad una velocità commerciale media, normalizzata, oggi i rapporti "flussi-capacità" sui principali assi di comunicazione del Paese determinano un accrescimento medio dei tempi di percorrenza dell'ordine del 32%. Ma vi sono alcune aree del Paese dove l'indicatore di accessibilità, ovvero l'incremento dei tempi di percorrenza sulle reti raggiunge e supera il 50%.

Nell'area di studio ligure piemontese l'accessibilità così intesa è diffusamente critica, ancorché le dotazioni infrastrutturali, in particolare stradali presentino mediamente indici superiori al valore medio nazionale, proprio perché trattasi di un territorio sottoposto ad una forte pressione di transito. In particolare le aree particolarmente penalizzate, con un fattore di impedenza tra il 40% ed il 50% e oltre sono le province di Genova e La Spezia, in Liguria (Fig. 19), e quelle di Torino, Biella e Novara in Piemonte (Fig. 20).

Figura 19 - Indice di accessibilità della Liguria per Provincia (dato medio Italia = 32)

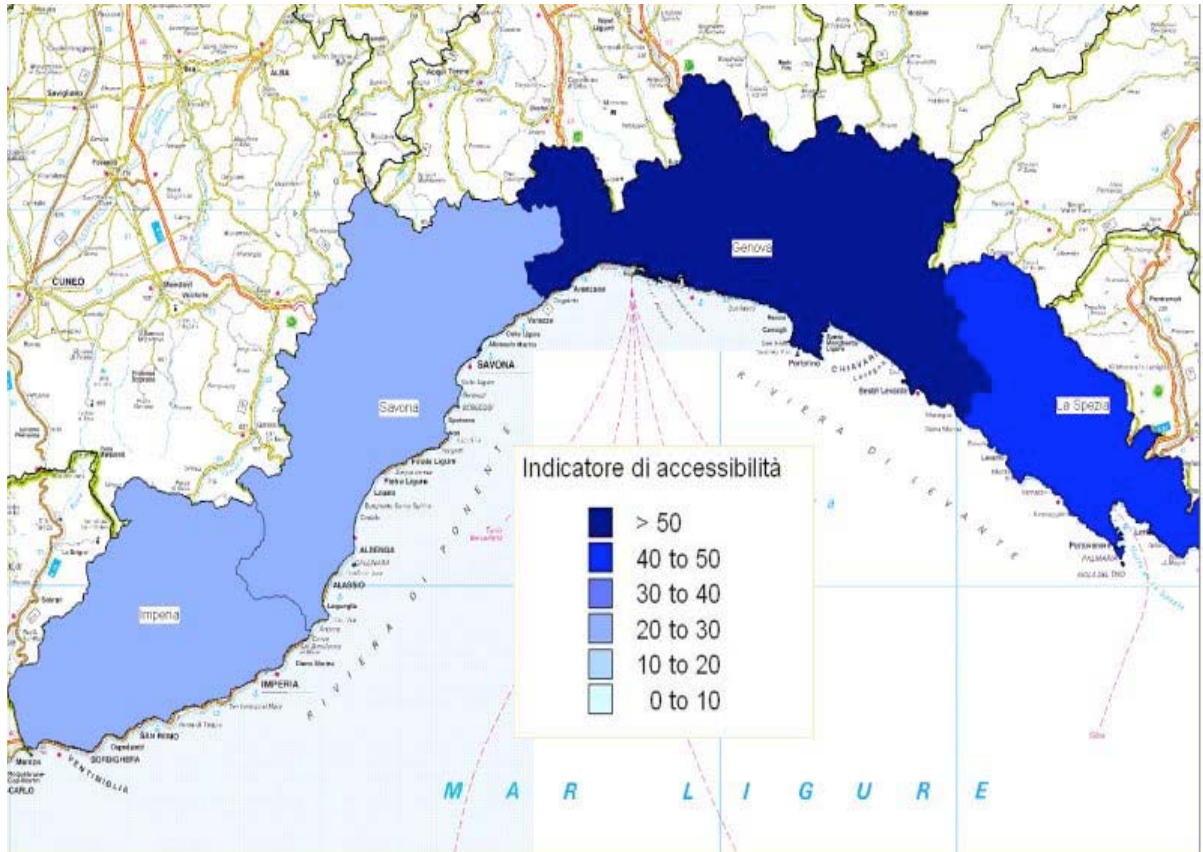


Figura 20 - Indice di accessibilità del Piemonte (e della Valle d'Aosta) per Provincia (dato medio Italia = 32)

