

Università del Piemonte Orientale

**MASL – MASTER DI SVILUPPO LOCALE
EDIZIONE XVI – 2019-2020**

PROJECT WORK

**“Il sistema di corridoio territoriale esteso del Sud
Piemonte:
i sistemi del pendolarismo e della mobilità”**

Candidato
Elena Elisa Binello

Tutor Accademico
Dott. Luca Garavaglia

INDICE

Introduzione	3
1. Il pendolarismo su treno: trend nazionali	4
2. I sistemi di pendolarismo delle città	5
3. Le dinamiche insediative ed il consumo di suolo	13
4. Interviste qualitative agli attori del territorio	17
4.1 Interviste attori Astigiani	18
4.2 Interviste attori Alessandrini	24
4.3 Intervista Consigliere Regionale	32
5. Osservazioni del mercato immobiliare del territorio in analisi	33
5. Conclusioni	34
6. Appendice e allegati	37

Voglio ringraziare tutti i docenti che ho conosciuto durante questo anno di Master, ringrazio tanto il Professor Perulli che ha creduto in me a partire dal colloquio iniziale prima dell'avvio del Master. Un ringraziamento al mio tutor Luca Garavaglia, che ha saputo consigliarmi, supportarmi, sopportarmi ed aiutarmi. Da lui ho imparato davvero tanto.

E ringrazio infinitamente la Fondazione SLALA di Alessandria per la borsa di studio in mio favore.

Introduzione

Questo paper costituisce il prodotto delle attività di ricerca realizzate nell'ambito del project work attivato da Fondazione SLALA con il Master in Sviluppo Locale, che intende ricostruire lo scenario urbano, economico e dei flussi nel potenziale "corridoio territoriale" in assemblaggio tra le città del Sud Piemonte, i grandi poli metropolitani di Milano e Torino e l'arco ligure.

In queste pagine si fornisce uno studio concernente i sistemi della mobilità e del pendolarismo tra i centri urbani primari e secondari dell'area, basata sui più recenti dati disponibili per tutto il campione territoriale di riferimento: quelli resi disponibili dal database web "Atlante dei territori post metropolitani" (prodotto nell'ambito del programma di ricerca PRIN "Territori post metropolitani" coordinato dal Politecnico di Milano). Vi è anche un approfondimento di analisi basato sui dati raccolti dall'Agenzia Piemonte Lavoro, che è in possesso di dati sui flussi dei pendolari che si spostano per motivi di lavoro. L'analisi si è basata sui dati riguardanti l'anno 2019 delle Province Piemontesi oggetto della ricerca (nel documento preliminare a questa ricerca "Il corridoio sud-piemontese come sistema territoriale") ed i flussi in entrata ed uscita dai territori.

Da questi ultimi dati si evince la movimentazione delle persone per motivi di lavoro, dati che dimostrano quanto sia importante la mobilità ferroviaria per questo territorio.

Dal totale degli avviamenti lavorativi del 2019 sono stati estratti i dati riguardanti i centri urbani.

Questa elaborazione è poi stata integrata con informazioni di natura qualitativa e quantitativa reperite tramite la realizzazione di un programma di interviste ad attori selezionati dei territori oggetto di analisi. I dati sui flussi sono affiancati da un'ampia ricognizione di altre dinamiche territoriali al fine di fornire un quadro quanto più possibile approfondito del sistema territoriale nel suo complesso e di individuare le sue possibilità di upgrade nella direzione di un rafforzamento delle interazioni tra città e tra territori e della definizione di scenari di sviluppo futuro che potrebbero essere aperti da un miglioramento delle connessioni viarie e soprattutto ferroviarie in questo "corridoio territoriale".

1) Il pendolarismo su treno: trend nazionali

Il rapporto “Pendolarità 2018”, redatto da Lega Ambiente, fornisce alcuni dati generali e aggregati sul pendolarismo italiano in generale, e più nello specifico sul corridoio sud-piemontese.

Lo studio del trasporto ferroviario è un ottimo indice per capire le dinamiche in corso: si evince un aumento significativo del numero delle persone che si spostano in treno, sia per motivi di studio sia per motivi di lavoro (in questa fase preliminare di analisi non è stato possibile considerare gli spostamenti per motivi di turismo e leisure).

Ogni giorno, in Italia, coloro che viaggiano in treno sono 5.59 milioni di persone; questo dato ha registrato un aumento dell'1.2% dal 2016 al 2018. In Lombardia sono 750 mila coloro che ogni giorno si spostano con il treno (+ 2% dal 2017 al 2018; ancora più rilevante è l'aumento dal 2009 al 2018: + 34.1%)

Il Piemonte, invece, è una delle Regioni in cui l'utilizzo del treno è sotto la media Nazionale e solo nella città metropolitana di Torino questa media è un po' più alta.

In tutta Italia i treni in servizio sono più di 3000 ogni giorno, gestiti da diversi concessionari (Trenitalia, Trenord, CTI, Atac, etc.). Uno dei problemi principali che emergono da questa relazione è dato dall'età dei treni in circolazione (pari a 16.8 anni), ma ci sono situazioni molto diverse sul territorio in quanto i treni dell'alta velocità sono nuovi e all'avanguardia e abbassano la media Nazionale.

Inoltre la qualità del servizio ferroviario varia anche da Regione a Regione, sulla base dei differenti investimenti effettuati dalle singole Regioni: la media Nazionale degli stanziamenti è dello 0.45% del bilancio complessivo di ciascun Ente. La Lombardia ha stanziato per il 2017 più dell' 1.15% (276.53 milioni di euro per l'anno 2017 per migliorare il servizio pendolare; in Piemonte la situazione non è così rosea, in effetti la spesa per i servizi pendolari è al di sotto dell'1% (5.51 milioni di euro per il 2017); La Liguria invece ha stanziato per il 2017 circa 19 milioni di euro.

I dati delle reti ferroviarie di Piemonte, Lombardia e Piemonte sono i seguenti:

Tot. Reti	Km doppio bin stazioni	Km mono/binario	Km elettrificati	Km non elettr.
Lombardia 1733	849 295	884	1450	283
Piemonte 499	335 102	164	482	17
Liguria 1976	781 197	1195	1406	570

Un altro dei problemi da risolvere è quello della carenza del trasporto ferroviario al di fuori delle direttrici dell'alta velocità; inoltre la situazione del servizio ai pendolari è in forte peggioramento.

Diminuendo il numero dei treni ed i servizi, anche le persone prendono decisioni alternative per i loro spostamenti.

L'Unione Europea ha fissato per il 2030 i primi obiettivi strategici di riduzione del CO2 e ogni paese dovrà approvare, entro la fine del 2019, un piano per l'energia ed il clima in grado di realizzare questo obiettivo, partendo prima di tutto dal problema dei trasporti. E' in questo scenario che occorre collocare lo sviluppo del trasporto ferroviario, sia per raddoppiare il numero delle persone che ogni giorno utilizza questo mezzo di trasporto, sia per migliorare le comunicazioni fra le città anche in termini di logistica non solo delle persone, ma anche delle merci e delle attrezzature.

2) I sistemi del pendolarismo delle città

I *dati sui flussi pendolari* nel territorio oggetto di analisi, prendendo in esame l'asse lineare che connette Milano e Torino passando per Pavia, Alessandria e Asti e alle sue estensioni nel Sud Piemonte e nell'arco ligure, sono caratterizzate dall'influenza delle aree urbane maggiori, in primo luogo Milano e Torino (Figura 1).

L'analisi dei flussi pendolari nella regione metropolitana milanese, mostra con evidenza la posizione dominante del comune di Milano, che attrae lavoratori e studenti anche da distanze molto lunghe, ma Milano non costituisce l'unico attrattore del sistema, e alcuni poli secondari (Novara, Bergamo, Como, Pavia, Lodi, etc.) esprimono una buona capacità di intercettare flussi provenienti dalla city-region così come dal centro metropolitano. Questo policentrismo è tipico del Nord Italia (Perulli, 2012), e in esso si possono rintracciare gli elementi costitutivi di un sistema di metropoli policentrica (Hall & Pain, 2006). L'area con i flussi più intensi e a maggiore interscambio interno, nel sistema metropolitano di Milano, è quella che si estende verso Nord, da Novara a Bergamo e oltre, e che si intensifica nella prima cintura urbana, allungandosi inoltre, lungo l'asse del Sempione e in Brianza. A Sud del capoluogo i flussi sono relativamente meno intensi, e si hanno meno scambi non centripeti tra le città secondarie: in particolare, sulla direttrice verso Alessandria a sud-ovest, si può distinguere una progressiva diminuzione di intensità dei flussi pendolari all'allontanarsi dal capoluogo, solo in parte mitigata dall'attrattività generata dalle città minori come Pavia, Voghera, Tortona. Alessandria e Pavia costituiscono i nodi secondari del sistema della mobilità nell'asse territoriale, e sono entrambe generatrici e attrattrici di flussi consistenti a scala locale (provinciale). L'area più densa di flussi è quella della prima cintura metropolitana, all'incirca fino a Pavia, nella quale la dimensione del pendolarismo su Milano è prevalente rispetto ai flussi locali, mentre più a sud il pendolarismo diviene meno agevole (in particolare via treno) e rapido, e di conseguenza meno consistente.

Per ricavare dai dati sul pendolarismo ed altre indicazioni utili, è necessario aumentare il livello di dettaglio, ed esaminare i sistemi dei flussi dei singoli poli urbani del sistema di corridoio territoriale esteso che interessa il Sud Piemonte e l'arco ligure. Le dinamiche territoriali del pendolarismo sono rappresentate nelle mappe fornite nelle pagine seguenti, in cui si sono estrapolati, per una più agevole lettura, i dati riguardanti gli interscambi tra i poli urbani primari e secondari del territorio.

L'analisi dei flussi del pendolarismo in entrata a **Milano** fornisce una rappresentazione della capacità attrattiva del core metropolitano (Figura n.2): a Milano giungono flussi densissimi da tutta la prima cintura, nonché da distanze più ampie lungo i grandi corridoi territoriali dell'autostrada A4 a Est e della via Emilia a Sud-Est. A Ovest e Sud, l'areale del pendolarismo intenso si estende fino a Novara, Vigevano e Pavia, per declinare marcatamente a maggiore distanza dal centro. L'area di pendolarismo meno intenso si estende nell'intera seconda cintura fino ad Alessandria e ai comuni del Sud-Est alessandrino contigui all'autostrada in direzione Genova (con una distanza di percorrenza media superiore all'ora in auto), e in misura minore verso Asti, per interrompersi invece nei territori agricoli e collinari del Piemonte Orientale. Milano è altresì generatore di forti flussi verso l'esterno (Figura n.3), soprattutto verso i centri urbani di dimensioni medie, non solo

nella prima e seconda cintura metropolitana ma nell'intero Nord. Pavia emerge come principale nodo dei flussi metropolitani in uscita nell'area Sud, mentre sono molto più radi gli spostamenti pendolari verso Alessandria, Asti e i centri minori della sezione meridionale del sistema (con la sola eccezione di alcuni poli urbani secondari sull'asse con Genova).

I dati relativi al pendolarismo dell'altra grande area metropolitana del corridoio, quella di **Torino** (Figure n. 4-5), mostrano areali del pendolarismo meno estesi di quelli di Milano ma certamente importanti nel quadro regionale, con un bacino di attrazione che supera i confini della provincia e arriva fino a Asti (1844 pendolari in entrata) e Alessandria (598): per entrambe queste città, i flussi con Torino sono più consistenti di quelli con Milano. Torino esercita inoltre una buona capacità attrattiva anche per i territori del cuneese e dell'albese a Sud (nonostante le difficoltà di connessione via gomma e via rotaia di quest'ultimo) e fino a Santhià verso Est. E' inoltre presente un marcato fenomeno di pendolarismo verso Milano (1391 persone: ma il dato è certamente cresciuto dopo il 2011 a causa del rafforzamento della linea ferroviaria AV), a cui corrispondono flussi molto minori in direzione opposta (341 ingressi da Milano a Torino). Questa dinamica pare essere indicativa di un rapporto non paritario tra le due città, che favorisce Milano. Con riguardo ai flussi in uscita da Torino, emerge, in particolare, la capacità attrattiva di alcune città, determinata dall'accessibilità (è il caso di Vercelli, che attrae soprattutto studenti da Torino, anche grazie alla facile connessione ferroviaria; il dato è rilevante in particolare nel confronto con quelli di Asti e Alessandria, anch'esse sedi universitarie) o grazie alle specializzazioni produttive locali: è il caso di Alessandria (industria chimica), Alba (sistemi turistici e culturali).

Analizzando poi gli spostamenti per motivi di lavoro su **Torino** (Figura n. 42): i residenti di questo centro lavorano, in prevalenza, nelle aziende dislocate sul territorio. Sicuramente questo dato era più evidente una ventina di anni fa, quando la FIAT richiamava forza lavoro da tutto il territorio piemontese e in particolare dalle zone limitrofe, ma ancora oggi il tessuto industriale del territorio è ben strutturato e la ripresa dopo la crisi dell'ultimo decennio ha fatto sì che i residenti continuassero a lavorare all'interno della città metropolitana e della sua provincia.

I flussi dei pendolari, che per motivi di lavoro si spostano da Torino su Milano, sono il frutto delle ottime connessioni ferroviarie che collegano le due città Metropolitane del corridoio nord occidentale.

Il 43.78% dei flussi in uscita da Torino per motivi di lavoro verso altre Regioni si rivolge al territorio lombardo.

Solo il 4.76% della forza lavoro torinese si sposta verso il versante Ligure, in special modo verso Genova, poiché la linea Torino – Savona non ha connessioni ferroviarie molto efficaci.

I flussi pendolari verso Asti ed Alessandria sono agevolati da buone connessioni ferroviarie;

Sono presenti flussi di una certa importanza da Torino verso Novara . La (Figura n. 42) illustra chiaramente che i flussi pendolari Torinesi in uscita verso le altre Regioni sono del 14%, contro il 5% di flussi di Torinesi che decidono di lavorare in altre Regioni del Piemonte diverse da Torino.

I sistemi del pendolarismo che fanno capo alla città di **Alessandria** mostrano uno scenario complesso: il pendolarismo in entrata (Figura n. 6) mostra una prevalenza di flussi di scala provinciale, con poche integrazioni provenienti da distanze più ampie, fino a Casale a Nord e fino a

Voghera a Est, mentre a Sud i flussi risultano più allungati, e si connettono quasi con l'hinterland genovese. Se poi si analizzano i flussi legati a motivi di lavoro in uscita da **Alessandria** (Figura n. 40) possiamo vedere che il 33.56% di coloro che vi risiedono, lavorano all'interno della Provincia, mentre molto significativi sono gli spostamenti verso gli altri centri – zona della Provincia (Novi, Casale, Tortona, Valenza, Acqui).

Il 17.10% dei flussi pendolari in uscita da Alessandria per motivi di lavoro si rivolgono al territorio Tortonese, ma anche centri come Casale Monferrato e Novi Ligure sono di forte attrazione per i lavoratori Alessandrini.

La città metropolitana di Milano attira il 6.48% della forza lavoro, dato non eccellente, dovuto anche alla difficoltà delle connessioni ferroviarie che non vedono una linea diretta Alessandria / Milano.

I dati concernenti Genova e Torino si equivalgono.

La vicina Asti non costituisce per la forza lavoro Alessandrina un significativo polo di attrazione nonostante le connessioni ferroviarie e stradali siano buone, e le distanze siano relativamente brevi (circa 50 km).

La Lombardia è sicuramente la Regione che attira più flussi pendolari di tutto il territorio circostante: infatti, su base 100 di spostamenti al di fuori del Piemonte verso altre Regioni, il 51.02% dei flussi si rivolge a questo territorio.

Per i residenti di Alessandria (Figura n. 47) la vicinanza con la Lombardia e la Liguria (essendo un territorio di confine per entrambe le Regioni) fa sì che il 17% dei flussi pendolari in uscita da questo territorio vada a lavorare fuori Regione, ed invece solo il 9% di coloro che si spostano lo facciano all'interno dei confini Regionali.

L'attrattività di Alessandria come polo del pendolarismo con Milano appare quindi ancora poco sviluppata. Al contrario, i flussi del pendolarismo in uscita (Figura n.7) sono fortemente influenzati dall'attrattività di Milano e del core metropolitano, nonostante l'ampia distanza tra le due città e le difficoltà nella connessione ferroviaria: i pendolari che giornalmente si spostano da Alessandria a Milano, sono ben 335, e costituiscono un gruppo numeroso se confrontato con le altre destinazioni in uscita da Alessandria (ad esempio Torino o Genova, che sono assai più agevoli da raggiungere in treno). Tali dati (soprattutto se letti insieme con quelli prodotti dai centri minori dell'area, come Voghera e Novi) sembrano indicare le potenzialità per un aumento degli interscambi con Milano e le altre destinazioni lungo l'asse territoriale (soprattutto con Pavia), in caso di un miglioramento delle connessioni via rotaia e del pieno inserimento della città nel sistema della mobilità della metropoli estesa milanese. E' inoltre presente un forte interscambio di pendolari con Asti, nelle due direzioni, a indicare un'interdipendenza forte tra le due città, che s'intensificherà certamente in seguito ai processi, in atto, di accorpamento delle funzioni di governo del territorio (Provincia, Camera di Commercio, Tribunale, Ospedali, etc.).

Pavia è strettamente connessa, per quanto riguarda il pendolarismo, con la regione metropolitana milanese, ed è teatro di densi scambi con la città meneghina (Figure n. 22 e 23). Pavia è una città media, posizionata lungo un asse autostradale importante e inserita, grazie al passante ferroviario, nel sistema metropolitano del trasporto su ferro, ma estranea alle reti nazionali e trans-territoriali dell'alta velocità. Grazie a tali caratteristiche essa appare in grado di attrarre flussi non soltanto dal proprio territorio provinciale, ma dal più ampio territorio tangente all'autostrada, fino ai comuni del

Sud alessandrino come Novi, con i quali sono in atto intensità di scambi pendolari non indifferenti, e superiori ai flussi in uscita per le stesse direzioni. L'interscambio di pendolari con Milano, anche grazie al passante ferroviario, è forte in entrambe le direzioni, anche se i movimenti centripeti (da Pavia a Milano) sono numericamente assai superiori a quelli centrifughi (da Milano a Pavia). Il pendolarismo in uscita da Pavia predilige le destinazioni lungo l'asse infrastrutturale Alessandria-Milano, coprendo tutte le principali destinazioni con preferenza per i centri urbani. A una visione d'insieme, Pavia appare come un centro urbano pienamente integrato nel sistema metropolitano milanese, che ospita funzioni riguardanti le imprese (attività produttive, servizi avanzati) e le persone (servizi ospedalieri, culturali, formazione superiore) tali da garantirgli una buona attrattività, ma i suoi areali del pendolarismo sono caratterizzati anche dall'appartenenza al sistema lineare infrastrutturato che da Nord si dirige verso Alessandria, del quale costituisce un importante polo urbano: in questo senso, la città ha un ruolo importante negli assetti degli assi di corridoio che da Milano corrono verso Torino (sulla direttrice Sud, ma senza generare flussi che giungono oltre Alessandria) e verso Genova.

I dati sul pendolarismo relativi al comune di **Voghera** (Figure n. 24 e 25) forniscono un'interessante rappresentazione della capacità attrattiva dei poli urbani secondari dell'asse sud-piemontese: pur essendo un piccolo centro, grazie alla buona dotazione stradale e ferroviaria, Voghera appare in grado di attrarre flussi da distanze relativamente lunghe (seppur con numeri non alti, se si eccettua il pendolarismo da Pavia), e addirittura da molte località del contesto metropolitano (da Vigevano a Lodi e Novara). Più rilevanti sono i flussi in uscita: nonostante la distanza doppia, i flussi per Milano sono superiori a quelli per Pavia, a indicare come Voghera sia stata una delle destinazioni privilegiate nella "fuga dal centro" dei cittadini milanesi negli ultimi lustri. La città fornisce pendolari anche al sistema alessandrino, seppur in misura minore rispetto ai flussi che si dirigono a Milano e a Pavia, e rispetto ai comuni di dimensioni simili, ma posizionati lontano dagli assi infrastrutturali mostra una marcata tendenza alla mobilità: certamente Voghera è un nodo della seconda cintura metropolitana di Milano e risulta ben integrata nei processi in atto alla scala metropolitana, come risulta anche dall'analisi delle dinamiche insediative e di quelle demografiche, nonostante la distanza dal core sia ampia. E' particolarmente indicativa, per quello che a prima vista potrebbe apparire come un "comune dormitorio", la capacità di attrarre flussi anche trans-provinciali, che è un forte indizio della presenza di un sistema policentrico (in assemblaggio) sull'asse che da Milano si orienta verso Alessandria e Asti, organizzato in maniera più complessa rispetto al modello metropolitano centro-periferia e in cui anche i centri minori hanno ruoli non trascurabili nelle dinamiche urbane e nei processi di sviluppo locale.

I dati relativi al comune di **Novi Ligure** (Figure n. 10 e 11) mostrano la situazione di un piccolo centro urbano localizzato in posizione marginale rispetto al sistema metropolitano, ma ben accessibile per via stradale in quanto localizzato a breve distanza dall'autostrada Milano-Genova, e ben connesso con Alessandria. A questa distanza da Milano, i flussi in entrata sono principalmente di portata provinciale, e i più corposi sono quelli originati dalla città di Alessandria (spostamenti per motivi di lavoro, diretti alle industrie locali dell'agroalimentare, della logistica, della meccanica) e dai comuni contigui alla connessione autostradale e ferroviaria con Genova. Similmente, il pendolarismo in uscita è diretto in gran parte ad Alessandria a Genova, ma non mancano flussi

corposi destinati ai poli urbani secondari dell'alessandrino, e a distanze più ampie verso Voghera e Pavia. Anche Milano riesce a esercitare una buona capacità attrattiva nei confronti dei residenti di Novi (115 spostamenti giornalieri).

Simile a quella di Novi Ligure, sia per dimensionamento che per posizionamento, è la situazione del comune di **Acqui Terme**, al confine fra il territorio piemontese e ligure. E' un territorio molto distante da Milano e i flussi in entrata sono di portata prevalentemente provinciale. Se si osservano i dati del pendolarismo (Figure n. 28 e 29) è possibile notare come ci sia una forte movimentazione di pendolari da Ovada verso Acqui (166 persone), e un discreto numero di persone che da Acqui Terme si sposta nell'Ovadese. Sono rilevanti anche i flussi in uscita per Alessandria e, in misura minore, per Genova. Molto meno intensi, invece, gli scambi con Asti e Torino.

I dati concernenti il comune di **Casale Monferrato** (Figure n.20 - 21) restituiscono appieno la posizione baricentrica rispetto alle aree metropolitane di Milano e Torino e alle altre città del Piemonte meridionale e Orientale. I flussi, pur numericamente non molto consistenti, connettono a una pluralità di poli urbani, sia in direzione Nord (Novara e Vercelli) che Sud (Asti e Alessandria, che resta la città con cui Casale ha il più forte interscambio). È particolarmente importante, ai fini dell'accessibilità la presenza dell'autostrada A26, che garantisce facile connessione sull'asse Nord-Sud. Casale appare come "terra di mezzo" tra differenti sistemi, e potrebbe giovare grandemente di un upgrade delle connessioni via rotaia, a valorizzarne il luogo baricentrico nel Piemonte Orientale.

I dati relativi al comune di **Novara** (Figure n. 18 e 19) mostrano una fortissima interconnessione con il sistema milanese: sono rilevanti soprattutto i flussi in uscita verso Milano (3168 persone); ma anche i flussi in entrata da Milano, che costituiscono circa il 10% degli ingressi, a testimoniare un ruolo attivo della città nel sistema economico metropolitano (come luogo della produzione, centro fornitore di servizi, città universitaria). Sono anche rilevanti le connessioni con Vercelli, nelle due direzioni. Grazie alla connessione ferroviaria, si hanno anche consistenti flussi per Torino, non paragonabili però a quelli con Milano. Novara rappresenta un potenziale e interessante caso di benchmark che mostra come la presenza di buone e rapide connessioni con le grandi città, possa permettere ai centri minori di svilupparsi non solo come generatore di pendolarismo ma anche come attrattore di flussi.

Il 69.13% dei residenti a Novara (Figura n. 44) lavora nel proprio territorio di appartenenza, ma la vicinanza con Milano e le ottime connessioni ferroviarie e stradali ci fanno osservare che il 23.09% dei flussi in uscita da Novara va verso il Milanese.

Rileva, nello studio dei flussi in uscita, anche il dato di Torino e di Vercelli, mentre tutti gli altri centri del territorio non dimostrano un dato significativo.

Interessante è evidenziare i flussi verso la Lombardia, che contano un numero di 12.722 persone che si spostano per motivi di lavoro verso quei luoghi.

La (Figura n. 49) dimostra che Novara, contrariamente a Vercelli, subisce il fascino della Lombardia e il numero dei flussi pendolari in uscita per motivi di lavoro è del 27%, contro l'8% di chi si sposta in altre Province Piemontesi.

I dati sulla città di **Vercelli** (Figure n. 16 - 17) mostrano un territorio posizionato sulla direttrice Torino- Milano, ma meno interconnesso, rispetto a Novara, alle dinamiche metropolitane milanesi. Sono inoltre presenti flussi rilevanti con Torino (anche in questo caso favoriti dalla connessione ferroviaria). Non sono invece presenti flussi importanti tra Vercelli e le città del Sud Piemonte.

Il 58.88% dei Vercellesi (Figura n. 43) preferisce lavorare all'interno del proprio territorio, mentre la meta più ambita fuori Provincia è la città metropolitana di Milano, forte della vicinanza e delle ottime connessioni ferroviarie e stradali.

Anche Casale Monferrato attira flussi in uscita da Vercelli, più di tutti i territori limitrofi, mentre Torino, seppur più distante, è molto ben connessa con Vercelli, tanto da avere l'11,23% dei flussi in ingresso per motivi di lavoro.

Anche Novara attira i lavoratori del Vercellese, città attigua anche se molto diversa.

Dalla (Figura n. 48) si evince che i residenti a Vercelli tendono a spostarsi dal loro territorio in misura superiore delle altre Province prese in esame, tanto che il 26% dei flussi pendolari per motivi di lavoro è rivolto verso altre Province Piemontesi, ed il 16% va fuori dal territorio Vercellese.

I dati relativi al territorio di **Tortona** (Figura 14 e 15) mostrano la situazione di un centro di medie dimensioni ben connesso a Milano: sono presenti flussi con Alessandria, ma anche rilevanti spostamenti di pendolari per Milano e per Pavia, e per tutte le destinazioni sull'asse con Genova. Discreti flussi si riscontrano anche con i territori dell'Emilia Romagna, in special modo verso Piacenza. I flussi del pendolarismo in entrata sono invece solo di scala locale.

I dati relativi al comune di **Ovada** (Figure n. 26-27) mostrano la situazione di un piccolissimo centro, che però si trova in una posizione strategica, ben connessa con Genova, ma anche molto influenzata dal territorio Alessandrino. E' l'ultimo comune del territorio Piemontese ed il primo di quello Ligure. Essendo una città di confine, nella storia è passata di proprietà da una regione all'altra. Il pendolarismo in ingresso, pur numericamente non rilevante, proviene da Alessandria e Genova; quello in uscita, più consistente, dirige assai più verso Genova che verso Alessandria. Ovada non ha quasi scambi con centri più lontani ed estranei all'asse territoriale Genova-Alessandria: in particolare con Milano e Torino.

I dati relativi al Comune di **Asti** (Figure n. 8 – 9) risentono del ridimensionamento delle connessioni ferroviarie sofferto dalla città negli ultimi anni: Asti attira pendolari prevalentemente dal territorio provinciale, mentre non è in grado di attrarre flussi rilevanti dalle città e dai territori più distanti. I flussi pendolari in uscita dimostrano che la città di Torino è il maggior polo di attrazione con 1.844 pendolari che si spostano giornalmente verso quella zona per motivi di studio e di lavoro. Altre città che convogliano gli spostamenti sono Alessandria e la vicina Alba. Milano non è un territorio così frequentato dagli astigiani, in primo luogo a causa dei problemi di connessione su ferro; ci sono pochissimi treni per Milano che passano dall'asse Torino- Alessandria Milano, ed è sempre richiesto almeno un cambio; oppure è necessario passare da Torino, con un allungamento della tratta (e anche in questo caso almeno un cambio). Sono molto scarsi anche gli interscambi di flussi con le città liguri. L'analisi dei flussi dovuti a motivi di lavoro del territorio **astigiano** (Figura n. 41) dimostra che il 63.04% dei residenti sono impiegati a livello lavorativo su questo territorio.

I flussi pendolari per motivi di lavoro verso la città metropolitana di Torino sono rilevanti, anche se non più come negli scorsi decenni, quando Torino rappresentava il polo industriale più importante del settore automobilistico e vedeva convolare verso di essa la maggior parte della forza lavoro piemontese.

Altro dato rilevante è quello che riguarda i flussi in uscita da Asti verso Alba.

Il 12.44% dei residenti sul territorio astigiano si sposta verso l'albese per motivi di lavoro, nonostante le connessioni ferroviarie siano carenti e la maggior parte delle persone utilizzi il proprio mezzo privato per gli spostamenti, che potrebbero essere più veloci a fronte di connessioni più strutturate.

Per ciò che attiene alla vicina Alessandria (che dista una cinquantina di km dall'astigiano), il dato interessante dei lavoratori che si spostano su questo territorio è del 3.38%. Un numero non così elevato data la vicinanza e le ottime connessioni stradali e ferroviarie

Milano non rappresenta, al momento, un polo di attrazione lavorativa per i residenti Astigiani, forse anche scoraggiati dalle cattive connessioni ferroviarie. Nella (Figura n. 46) si vede chiaramente che solo l'8% degli astigiani sceglie di lavorare fuori Regione, preferendo opportunità lavorative offerte in ambito Regionale. Incide sicuramente nelle scelte la città metropolitana ed il territorio Albese.

I dati relativi alle città di **Alba** (Figura n. 30 e 31) mostrano un buon tasso d'interscambio (in entrambe le direzioni) con le città del Sud-Ovest del Piemonte e con Torino, mentre i flussi sono molto scarsi con centri urbani e territori più distanti. La Città risulta peraltro notoriamente sottodotata dal punto di vista delle connessioni stradali e ferroviarie. La sua attrattività, anche a scala sovra-regionale, è determinata assai più dai flussi turistici che non da quelli del pendolarismo (e sarà quindi esaminata in altra sezione del report conclusivo).

I flussi del pendolarismo di **Genova** (Figure n.12 e 13) mostrano areali estesi all'intero territorio ligure e all'asse nord-sud fino a Alessandria, in entrambe le direzioni. Oltre tale scala, sono presenti interscambi con le principali città del Sud Piemonte e con Milano (690 pendolari si spostano ogni giorno verso la città Lombarda, mentre sono 122 i milanesi che si muovono verso Genova). Molto scarsi invece gli scambi con il Sud-Ovest Piemonte e con Torino.

I dati relativi alla città di **Savona** (Figure n.32 e 33) mostrano un sistema del pendolarismo molto più limitato territorialmente di quello di Genova, che comprende sostanzialmente solo l'arco ligure anche a causa delle difficoltà di connessione verso Nord (soprattutto su ferro) gli interscambi con i territori del cuneese, del torinese e dell'astigiano sono molto scarsi.

L'Analisi generale sui flussi pendolari per motivi di lavoro delle province Piemontesi come da (Figura n.51) dimostra in modo lampante che la popolazione residente sceglie di vivere in prevalenza sul territorio dove lavora, sia motivi pratici legati alle comodità, sia per motivi legati agli spostamenti; questo dato è molto efficace per capire le dinamiche che influenzano le scelte di vita delle persone.

Se le variabili legate alla mobilità ed agli spostamenti dovessero cambiare, e le condizioni fossero nettamente migliori, sia in termini di riduzione degli orari di percorrenza delle distanze, sia in

termini di frequenza delle percorrenze, il dato appena visto potrebbe essere soggetto a modifiche nel tempo.

L'analisi dei flussi pendolari per motivi di studio è stata trattata ampiamente in altri elaborati finali, per cui non saranno oggetto della ricerca, anche se questo è un dato significativo per comprendere quanto stiano diventando importanti per il territorio sia il Polo Universitario di Asti, che quello di Alessandria per il numero di corsi programmati e per la varietà dell'offerta formativa odierna.

Altre informazioni sui sistemi di flussi che connettono le città dei territori del Sud Piemonte possono essere dedotte da indici complessi che presentano elaborazioni dei dati sul pendolarismo. L'**indice di mobilità** (Figura n. 34) esprime il rapporto tra la somma dei flussi in entrata ed in uscita dal comune per motivi di lavoro e la popolazione occupata del comune stesso (sempre su dati ISTAT 2011): un dato significativo, in quanto alti tassi di mobilità interna e esterna sono tipici dei sistemi policentrici metropolitani e di city-region (Scott, 2001) e dei sistemi di corridoio territoriale (Whebell, 1969). L'elaborazione grafica dell'indice di mobilità nei territori in esame, mostra come tutta l'area sia oggetto di densi spostamenti pendolari, che s'intensificano nelle regioni metropolitane, ma includono anche le città medie che si collocano ai margini del sistema metropolitano allargato: a Ovest di Milano l'area ad alta mobilità giunge fino ai confini di Vercelli e si spinge ben oltre Vigevano, mentre a Nord e a Est del capoluogo si estende anche a distanze maggiori lungo i principali assi di corridoio. Sull'asse verso Sud-Ovest l'area ad alta mobilità giunge quasi senza indebolirsi fino a Alessandria e a Genova, ma interessa solamente i comuni situati lungo l'asse autostradale: in questo senso pare sia in saldatura un corridoio territoriale ancora "debole", in cui però già si rintracciano gli elementi tipici di tali sistemi. Più limitata invece l'area di densa mobilità della regione metropolitana torinese.

Questi indizi trovano una prima conferma nella **variazione dell'indice di mobilità** nell'ultimo decennio registrato (2001-2011: Figura n.35): tutti i principali centri urbani dell'area sud-Piemontese, a differenza dei territori marginali circostanti, mostrano aumenti della mobilità. Alessandria e anche Asti, appaiono essere in via di maggiore interconnessione e sintonizzazione con Milano e Torino e con le rispettive dinamiche metropolitane (per un approfondimento di questi dati si rimanda alla versione completa del report, che conterrà dati sulle dinamiche sociali, economiche ed urbane).

Si evince come sia presente nel sistema territoriale del Sud Piemonte un buon livello d'interscambio tra i centri urbani maggiori (capoluoghi di Provincia) e tra le città minori, che supera la dimensione dei sistemi metropolitani di Torino e Milano e interessa l'area vasta. Ad essere interessate da tali dinamiche sono anche le città medio-piccole e i territori contigui ai principali assi infrastrutturali, che sono generatrici e ricettrici di flussi provenienti da una molteplicità di altri territori, anche su distanze medio-lunghe: una situazione analoga a quella che si riscontra nei corridoi territoriali in cui sono in atto dinamiche virtuose di crescita urbana ed economica (ad esempio lungo la via Emilia o nel tratto dell'A4 da Milano a Venezia: Garavaglia, 2017). La dimensione di tali flussi attualmente non consente, però, di individuare nell'area un corridoio territoriale "maturo", se non in alcuni tratti (da Milano a Pavia e, in misura minore, a Voghera e Tortona; da Torino a Asti), anche e soprattutto a causa della scarsa dotazione d'infrastrutture per la mobilità, in primo luogo per quella su rotaia.

La direttrice che connette Torino e Milano passando per Asti e Alessandria, pur penalizzata rispetto a quella passante per Novara e Vercelli dall'assenza di treni AV e dalla scarsa frequenza e linearità delle connessioni, attraversa un sistema territoriale densamente urbanizzato, in cui sono presenti tutte le condizioni di partenza per lo sviluppo di un sistema integrato di corridoio, in cui, non solo le città principali, ma anche quelle minori potrebbero conseguire alti livelli di attrattività: a inibire tali dinamiche pare essere, più che una mancanza del tessuto economico, sociale o urbano, la situazione infrastrutturale.

I dati non evidenziano invece un interscambio significativo di flussi tra il Sud Piemonte e l'arco ligure, con la sola eccezione dell'asse territoriale Genova – Milano. Gli ostacoli orografici, uniti ai noti problemi infrastrutturali, hanno finora inibito la densificazione dei flussi pendolari nell'area (l'analisi più approfondita delle altre dinamiche territoriali consentirà però di meglio specificare l'attuale assetto delle relazioni tra le città liguri e sud-piemontesi e le possibilità di sviluppo di tale sistema trans-regionale).

3) Le dinamiche insediative e il consumo di suolo

L'analisi dei processi di urbanizzazione in atto nei due sistemi:

- a) Torino-Asti-Alessandria
- b) Alessandria-Milano

richiede siano considerate numerose dinamiche, a partire da quelle relative alle scelte insediative dei residenti fino al consumo di suolo.

- a) **ASSE TORINO-ASTI-ALESSANDRIA:** Le aree della città metropolitana di Torino sono quelle più densamente popolate, anche se tutte le aree della prima e della seconda cintura del torinese hanno visto un forte aumento della *popolazione residente* nel periodo degli anni d'oro del sistema industriale automobilistico italiano.

C'è stato uno sviluppo del settore, e di tutto l'indotto, legato alla produzione delle auto che ha creato una serie di aziende piccole che contribuivano alla produzione di alcune parti del prodotto finale. Tale sviluppo ha toccato anche Asti e solo in parte in territorio Alessandrino. Intorno a Torino, centri come Rivoli, Chieri, il villanovese nella provincia di Asti, hanno visto l'aumento della popolazione residente sopra la media del periodo. Questo fenomeno ha avuto prima un calo, e poi c'è stata un'inversione di tendenza a partire dalla fine degli anni '90 ad oggi.

La densificazione del territorio torinese appare decisamente più intensa nelle zone a nord ovest di Torino, ma anche sulla direttrice Torino-Chieri-Asti c'è una discreta densità abitativa, nonostante la presenza, in queste zone, di molte aree naturali ed agricole. La densità abitativa dell'asse Asti- Alessandria è molto più rarefatta e risulta una delle aree meno densamente popolate del territorio.

Il tessuto industriale delle zone fra Asti ed Alessandria ha visto un discreto sviluppo della seconda metà del XX secolo, portando ad un aumento della popolazione residente vicino alle aree di sviluppo economico. La crisi economica del passato decennio, che ha indotto molte piccole aziende a chiudere i battenti, ha fatto sì che parte della popolazione che viveva nei territori più sviluppati a livello industriale, si spostasse in aree più agricole della seconda

cintura (Villanova, San Damiano, Nizza Monferrato per Asti e nei centri zona dell'alessandrino).

Se la densificazione del territorio appare decisamente più intensa nella prima cintura di Torino (vicino al parco Valentino o verso Moncalieri), la direttrice tra Asti e Alessandria risulta una delle meno densamente popolate perché l'orografia del territorio riflette un sistema altamente agricolo e in questi luoghi la crescita urbana non ha invaso le aree verdi, ma si è concentrata nei centri urbani già esistenti. Il dato sulla **densità delle abitazioni** produce una mappa simile a quello sulla densità abitativa: densità molto alte tutto intorno al centro torinese, via via sempre meno dense spostandosi ai confini Astigiani e decisamente poco interessanti fra Asti ed Alessandria.

Asti appare come un polo densamente popolato fino alla prima cintura, circondata da paesi più o meno densamente popolati sparsi su tutto il territorio provinciale.

Così anche Alessandria, come riportato più avanti nel raffronto con l'area milanese.

- b) ASSE MILANO- ALESSANDRIA: Storicamente le aree a sud del *core* metropolitano sono quelle meno densamente popolate, seppur all'interno di un forte trend di regionalizzazione dell'urbano che ha portato anche i comuni più piccoli della prima e della seconda cintura urbana a un forte aumento della **popolazione residente** nella seconda metà del XX secolo (Figure n.36 - 37). La seconda cintura urbana appare costellata da una collana di città medie (Novara, Vigevano, Pavia, Lodi, Monza, Legnano, Busto Arsizio), mentre nella prima cintura urbana milanese alcuni dei centri minori sono cresciuti in pochi decenni (durante l'era industriale) fino a raggiungere **densità abitative** pari a quelle del capoluogo (Figura n.36-37): non solo nelle immediate vicinanze di Milano (Cinisello Balsamo, Sesto S. Giovanni, Vimercate, etc.) ma anche lungo i principali corridoi che si dipartono dal centro in direzione nord-est (Brianza e Comasco) e in direzione nord-ovest (asse del Sempione, in misura minore la tratta verso Novara). Se la densificazione del territorio appare decisamente più intensa a Nord di Milano, anche a causa della presenza di aree naturali e agricole (Parco Sud Milano, Parco del Ticino) la direttrice tra Alessandria e Milano risulta una delle meno dense all'interno dell'area metropolitana: solo fino a Pavia e Vigevano si ha una densità alta, mentre proseguendo verso Sud e Sud-Ovest si assiste a un progressivo calo delle densità, che s'interrompe solo all'altezza dell'autostrada A21, tra Voghera e Alessandria. Similmente a quanto avvenuto per le altre grandi aree metropolitane del Nord, il comune *core* (Milano) ha registrato un calo significativo della densità abitativa (-700 abitanti/kmq), mentre sono cresciute quasi tutte le aree della prima e della seconda cintura. L'addensamento della popolazione si è realizzato nell'intera regione urbana, con ugual forza nelle aree già sature, a Nord del capoluogo, e in quelle meno dense a Sud, fino a Vigevano e anche oltre Pavia. La minore antropizzazione e la presenza di un ambiente ameno, in cui si possono ancora ritrovare segni e vestigia dell'antico mondo agricolo lombardo (oggi limitate a coltivazioni di grano, di cereali, di riso, e all'allevamento intensivo) hanno reso i territori del Sud Milano attraenti per un futuro sviluppo metropolitano, simile a quello che pare essersi già pienamente realizzato nell'area tra Milano e Vigevano. Lungo l'asse Alessandria-Milano e nelle sue vicinanze le città medie (Vigevano, Pavia, Casale, Voghera) non sono solo apici di densità, ma anche direzioni privilegiate di sviluppo urbano: le popolazioni urbane che dagli anni settanta si sono allontanate dalle zone core del centro e della prima

cintura si sono localizzate non solo nella seconda cintura metropolitana, ma anche (e in prevalenza) nelle città medie lungo i principali assi infrastrutturali, e nelle loro immediate vicinanze. Un esempio è Pavia, che nel periodo esaminato ha ridotto la sua densità, a favore dei comuni del suo circondario che sono invece cresciuti. Le popolazioni che si sono insediate in tali aree non sono solo residenti a basso reddito in cerca di condizioni abitative e di affitti più convenienti, ma anche anziani, nuove famiglie e (nei centri urbani) situazioni mononucleari in cerca di una maggiore qualità della vita e di più estesi spazi verdi e aree naturali, estendendo a tali aree la varietà demografica e sociale tipica delle città metropolitane. I comuni dell'alessandrino (così come quelli dell'astigiano e più in generale l'intero Piemonte Orientale da Novara a Vercelli e Casale Monferrato) non sono ancora stati interessati da questi trend, e hanno mantenuto una densità abitativa sostanzialmente stabile nell'ultimo ventennio registrato. Il dato sulla *densità delle abitazioni* (Figura n.36-37) produce una mappa simile a quello sulla densità abitativa (Figura n.36-37): alle densità generalmente alte a Nord di Milano si contrappone, nel quadrante meridionale, un modello di densificazione in cui ancora appare forte la precedente trama urbana, al cui interno spiccano i comuni di dimensioni maggiori (oltre 25.000 abitanti). Tale dato permette altresì di visualizzare le differenze tra i modelli d'insediamento nello spazio agricolo lombardo (Vigevano, Lodi, Pavia), teatro di processi d'innovazione diffusa (più o meno forti) e in quello piemontese (vercellese, casalese, alessandrino), in cui la crescita urbana non ha invaso le aree verdi ma si è concentrata nei centri urbani preesistenti. Alessandria appare come il polo più forte di un'area a densità relativamente alta che si estende sia a Nord, verso Valenza, sia a oriente verso Tortona e Voghera: la presenza di quest'area di un tessuto insediato più denso la candida a direzione principale per la saldatura con la regione metropolitana in crescita, già estesa oltre Pavia. Tale trend, certamente già in corso, risulta poco concentrato su un asse preciso a causa della presenza di numerose infrastrutture stradali e ferroviarie, che rendono impossibile individuare una direttrice unica per lo sviluppo del corridoio Alessandria-Milano o, su una scala più ampia, del corridoio Milano-Genova: a sud di Alessandria si hanno, infatti, densità più alte (di abitanti e di abitazioni) sia nella direzione di Novi sia in quella di Ovada. Un successivo dato interessante per l'analisi dei processi insediativi di entrambi gli assi presi in esame è quello relativo alla *presenza di aree urbane e produttive* sul totale delle superfici comunali: si tratta, infatti, di un dato che consente di visualizzare le grandi differenze tra le aree congestionate del core metropolitano e quelle meno antropizzate delle aree periferiche e marginali, anche all'interno di contesti di city-region. Le grandi città di Milano e Torino esprimono valori superiori all'80% (Milano 81%, Torino 88%), i centri urbani della prima cintura urbana e le città medie della seconda cintura hanno valori superiori al 20% (Rivoli, Mirafiori Moncalieri, Villanova per il primo asse e Vigevano, Pavia, Novara per il secondo asse), mentre le aree più distanti dai core metropolitani, sia le realtà urbane che quelle rurali, mostrano percentuali comprese tra il 10% e il 20% (Alessandria è al 14%, Asti al 10%, Vercelli al 15%). Anche in questa rappresentazione appare la zona a bassa densità di urbanizzazione consistente nella regione agricola del Piemonte Orientale. Verso la zona a sud di Asti si ha una discreta presenza di aziende agricole, mentre immediatamente a Sud, a Ovest e a Nord-Est di Alessandria, si hanno comuni ad alta presenza di SAT, a formare una più piccola cintura verde attorno alla

città. A integrazione della rassegna di dati relativi alle dinamiche insediative e territoriali, appare utile esaminare i dati relativi al *consumo di suolo* (Figure n. 38- 39) che restituiscono una mappa simile a quella già commentata relativamente alla densità abitativa e alla densità delle abitazioni. Nell'area del primo asse il maggior consumo di suolo si ha nelle aree a sud e ovest di Torino e nelle aree vicino ai centri di Asti ed Alessandria. Le aree di maggiore densità di antropizzazione sono in prossimità dei più grandi centri abitati. Nel complesso, l'area a Sud - Ovest di Torino rappresenta una delle direttrici meno densificate della città metropolitana, e potrebbe essere una delle direzioni privilegiate per lo sviluppo futuro delle aree abitative. E' anche presumibile che le aree che vanno nella direzione astigiana mantengano la propria vocazione agricola, così come quelle che da Asti arrivano fino ad Alessandria. Anche il territorio sulla direttrice Asti – Alessandria è presumibile che abbia uno sviluppo degli insediamenti abitativi, specie sui confini dei due territori vicini a Nizza verso il novese anche in funzione dello sviluppo delle infrastrutture stradali, ma ancora di più per quelle ferroviarie. Non sarà solo determinante l'Alta Velocità, ma anche lo sviluppo di un sistema di treni interregionali veloci. Per il secondo asse di riferimento il maggiore consumo di suolo è nelle aree a Nord e a Ovest di Milano. A Sud di Milano si ha una commistione di aree dense e di spazi ancora almeno in parte "liberi", che si solidificano in zone dense solo in prossimità delle città più grandi del sistema (Alessandria, Novi, Pavia, Voghera). A rimarcare come non si sia in presenza di un modello completamente riassumibile nella dicotomia centro-periferia, le aree più antropizzate non sono sempre quelle più vicine alla metropoli: tra Pavia e Voghera, così come nel vigevanese, si è avuto un consumo di suolo significativamente più intenso di quello delle aree confinanti in direzione Milano. Ad essere determinanti, in queste dinamiche, non sono solo i dati relativi alla presenza di infrastrutture viarie, ma anche le scelte relative al consumo di suolo effettuate dalle singole amministrazioni comunali. Nel complesso, l'area a Sud-Ovest di Milano rappresenta una delle direttrici meno densificate del panorama metropolitano, e costituisce una delle direzioni privilegiate per lo sviluppo futuro della metropoli (soprattutto considerando la congestione di aree altrettanto distanti dal capoluogo a Nord-Ovest e Nord-Est): è presumibile che le aree del Parco Sud e quelle della regione del Ticino mantengano la propria predominante vocazione agricola, e che l'asse privilegiato di espansione del sistema residenziale e insediativo, si organizzi lungo la linea immaginaria che collega Pavia, Voghera e Alessandria, seguendo il corso delle principali infrastrutture stradali e ferroviarie. Gli indici complessi prodotti dal progetto di ricerca PRIN "Territori Postmetropolitani" consentono di approfondire l'analisi dei processi di urbanizzazione in atto nel sistema Torino-Asti Alessandria e nel sistema Alessandria-Milano guardando a fattori e dinamiche evidenziati dai più recenti *urban studies* come cruciali nell'assemblaggio e nell'organizzazione dei sistemi complessi post-metropolitani. Occorrerebbe analizzare anche un terzo asse (dati presenti nelle Figure 37-37-38-39) che potrebbe essere fondamentale per gli sviluppi futuri del territorio che è l'asse Alessandria- Genova e di conseguenza anche gli scambi che queste zone hanno con il versante ligure fino ad arrivare a Savona.

4) Le interviste qualitative

Dopo aver analizzato i dati Statistici Generali, reperiti dalle fonti Istat, per ciò che riguarda i flussi pendolari sul territorio del corridoio Nord Occidentale, ed aver preso in esame anche i dati relativi ai flussi pendolari per motivi di lavoro reperiti tramite l'Osservatorio Regionale per il lavoro, avendo inoltre analizzato anche la mobilità turistica attraverso dati reperiti da studi di settore sul turismo, la ricerca si è arricchita di informazioni di tipo qualitativo reperite tramite un programma di interviste rivolte ad attori selezionati del territorio oggetto dell'analisi.

Siccome il Project Work parte dalla collaborazione fra l'Università del Piemonte Orientale con la Fondazione SLALA di Alessandria che, attraverso la Commissione Mobilità, sta portando avanti uno studio relativo ai sistemi della mobilità e del pendolarismo fra i centri urbani del suddetto corridoio Nord-Occidentale, le interviste che si è scelto di realizzare per supportare lo studio, sono rivolte principalmente ad attori significativi del territorio che collaborano con SLALA per realizzare questo progetto.

Questo lavoro di ricerca, attraverso le interviste è stato svolto in un periodo storico alquanto difficile: quello della pandemia da Corona Virus, per cui molte delle informazioni sono influenzate da questo difficile momento che stiamo vivendo, ed inoltre queste interviste sono state quasi tutte telefoniche e non di persona.

Nonostante questa criticità, i dati raccolti sono risultati molto utili per il lavoro di analisi del contesto progettuale.

Gli attori intervistati sono in prevalenza quelli legati ai territori di Asti e dintorni ed Alessandria e dintorni.

Tutte le interviste sono state poste su una griglia e ciascun attore, ha risposto ai vari quesiti:

Nel programma di interviste sono stati interpellati:

- Per il territorio astigiano: il Presidente della Provincia, Paolo Lanfranco; il Sindaco di Asti Maurizio Rasero, il Presidente dell'Unione Industriali di Asti Andrea Amalberto, il Presidente dell'Ascom di Asti il Dott. Aldo Pia, il Presidente della Cassa di Risparmio di Asti Giorgio Galvagno.

- Per Alessandria: il Presidente della Camera di Commercio Gian Paolo Coscia; il Sindaco del Comune di Alessandria Gianfranco Cuttica; il Presidente della Provincia di Alessandria Gianfranco Lorenzo Baldi, il Sindaco di Castellazzo Bormida, Gianfranco Ferraris, Andrea Rovelli dell'Ufficio Stampa del Comune di Tortona.

Per avere anche l'opinione Regionale si è deciso di intervistare l'Assessore Regionale Gabusi che ha la delega sulla mobilità e i trasporti in Regione Piemonte

E' stato interpellato anche il Direttore di Alexala, Rita Brugnone ed il responsabile dell'Atl di Alba Elisa Casetta, per avere una visione completa dei flussi turistici del territorio.

Infine è stato intervistato anche il Dott. Luca Garavaglia, responsabile della gestione del Master di Sviluppo Locale.

I temi trattati nelle interviste sono i seguenti:

A) PENDOLARISMO

1. Quali sono gli scambi che il territorio ha con le città e i centri vicini? (relazioni con altri centri dell'area vasta TO-MI-GE-SV);
2. C'è pendolarismo? Questo è un paese che attira gente, imprese, attività, oppure cede gente, persone e attività?
3. Dove vanno le persone? Da dove vengono? Negli ultimi anni ci sono stati cambiamenti nelle provenienze o nelle destinazioni?

4. In questo territorio è presente il turismo? Quali sono i motivi dell'attrattività turistica? Quali le manifestazioni?
5. Quali sono i servizi per cui i residenti si spostano altrove? E per quali, invece, si viene qui? Da dove?
6. Ci sono Fondi Comunitari/Nazionali/Regionali per incentivare lo sviluppo del turismo?

B) VIE DI COMUNICAZIONE

- 1) Come definirebbe lo stato delle connessioni viarie/ferroviarie/dei mezzi pubblici (servizi bus)?
- 2) Quali aree sono ben connesse e quali invece sono difficili da raggiungere?
- 3) Quali sono gli interventi sul sistema della mobilità che riterrebbe importanti/necessari?

C) VISIONE DEL FUTURO

- 1) Se i sistemi di trasporto fossero più strutturati e meglio organizzati, il territorio quale utilità ne trarrebbe?
- 2) Sarebbe auspicabile una ulteriore specializzazione del territorio? In quali attività? (turismo, industria, formazione, servizi, etc.)

D) Collaborazioni su scala sovra locale e di area vasta? (Unioni di Comuni, rete Langhe Unesco, reti di città, progetti strategici di area vasta). Con chi? Su quale scala? Per quale fine?

- 1) Descrizione progetti;
- 2) Descrizione finalità strategiche

Interviste sul versante astigiano

Dalle interviste degli attori del territorio astigiano si evince che i temi della mobilità e dei collegamenti sono temi che si stanno trattando su diversi tavoli, locali, provinciali e regionali. Sono temi molto cari a SLALA, e a tutti i rappresentanti politici ed istituzionali e si collegano a moltissime altre questioni di competenza delle amministrazioni locali: dallo sviluppo economico, al turismo, alla mobilità delle persone per motivi di lavoro, di studio, o altro.

PENDOLARISMO

Alla prima domanda:

Quali sono gli scambi che il territorio ha con le città e i centri vicini? (relazioni con altri centri dell'Area Vasta TO-MI-GE-SV);

Tutti gli attori intervistati sono d'accordo che: per ciò che attiene agli scambi che il territorio Astigiano ha con i centri di Area vasta come To-Mi-SV-GE, è emerso che questo territorio ha sempre rappresentato un bacino di utenza per l'indotto del torinese. Sono sempre più numerosi coloro che si muovono su Torino, rispetto a quelli che da Torino, o da altri territori, vengono ad Asti. Molto meno significativi sono gli scambi con i territori di Milano, Genova e Savona. In questi ultimi anni coloro che si spostano per motivi di lavoro si rivolgono in misura importante al confine cuneese che vede Alba come meta molto gettonata.

C'è pendolarismo? Questo è un paese che attira gente, imprese, attività, oppure cede gente, persone e attività?

Per ciò che attiene al pendolarismo, molta più gente esce da Asti di quella che arriva, sia per lavoro sia per studio.

Ad Asti, oggi, i principali datori di lavoro sono l'ASL, il Comune, le Banche e gli Enti Pubblici.

Non essendoci più grande manifattura, con numeri importanti, (questo vale per Asti, ma anche per Casale), non si lavora più tanto ad Asti, dice il Presidente della Provincia Paolo Lanfranco.

Anche se la percentuale maggiore dei residenti di Asti lavora ancora in questo territorio (come dalle tabelle riferite ad Asti che si possono vedere in appendice), negli orari di trasferimento su Torino si può notare quale sia la mole di persone che va verso la città metropolitana. Ci sono importanti flussi pendolari che gravitano sulla città metropolitana di Torino (fa notare Rasero).

Ad Asti, però, ci sono grandi aziende come la Gate, la Saclà, l'Azienda 3 A Alimentaristi, l'Arol, Fratelli Gancia e molte altre, dice Andrea Amalberto, presidente dell'Unione Industriali di Asti e moltissime altre che non sono state citate, ma non meno importanti.

Fuori del capoluogo abbiamo aziende come Fongo, TSG, Caredio, Gavazza, Pastificio Rey che hanno oltre 15 dipendenti e che vedono importanti movimentazioni sia di forza lavoro che arriva da Asti sia da fuori. Dalle parole di Maurizio Rasero emerge quanto in questo momento storico, sia presente un importante flusso sia in entrata che in uscita dal territorio albese.

Dove vanno le persone? Da dove vengono? Negli ultimi anni ci sono stati cambiamenti nelle provenienze o nelle destinazioni?

Le persone che si spostano per motivi di studio o di lavoro vanno in prevalenza verso la città metropolitana di Torino; per motivi di studio ci sono anche spostamenti verso la vicina Alessandria. Fanno notare Aldo Pia (Presidente dell'Ascom di Asti) e anche Paolo Lanfranco, che negli ultimi dieci anni ci sono stati cambiamenti notevoli all'assetto aziendale e quindi sono cambiate anche le destinazioni dei flussi pendolari in entrata ed in uscita da Asti. L'assetto territoriale dipende in modo stretto dallo sviluppo industriale ed aziendale di tutto il territorio.

I cambiamenti futuri dipenderanno sicuramente dalle condizioni che riguardano la mobilità, perché a fronte di un miglioramento delle connessioni stradali e ferroviarie le persone saranno disposte a spostarsi più volentieri sul territorio sia per motivi di lavoro, che di studio e di turismo.

In questo territorio è presente il turismo? Quali sono le cause dell'attrattività turistica? Quali le manifestazioni offerte dal Territorio?

Quando è stata posta questa domanda tutti gli attori del territorio, che sono stati intervistati, hanno iniziato ad elencare tutto il patrimonio naturalistico, architettonico, culturale che Asti e provincia può mostrare ai turisti che vengono a visitarlo.

Il paesaggio viti-vinicolo di Asti e dei territori circostanti è stato riconosciuto come "Patrimonio dell'Umanità" dall'UNESCO dal 2014 e comprende una serie di località situate in molti territori Astigiani e del Basso Piemonte: questi territori sono quelli delle Langhe, del Roero e del Monferrato, ci dice Elisa Casetta (dell'ATL Langhe Roero e Monferrato).

Andrea Amalberto sottolinea che: *"Il territorio intorno ad Asti è ricco di bellezze architettoniche, di edifici e palazzi storici, di opere di grandi artisti e che ha alle spalle un patrimonio agroalimentare ed enogastronomico di tutto rispetto. I paesi nei dintorni di Asti sono ricchi di vigneti e si ha una produzione di vini conosciuti in tutto il mondo. Il turismo dalle nostre parti è molto sviluppato, ci sono persone che arrivano da tutto il mondo per visitare le nostre colline e per provare la nostra cucina. E' un turismo che potrebbe essere più sviluppato se ci fossero delle infrastrutture adatte alla movimentazione delle persone. Se ci fossero dei treni che in tempi ridotti permettessero alle persone sbarcate con le navi da crociera, a Genova o a Savona, di venire a visitare il nostro Monferrato sicuramente il numero di passaggi aumenterebbe notevolmente. Tutti gli operatori turistici ed i ristoratori si stanno attrezzando per accogliere un numero sempre più elevato di persone, organizzando dei servizi di navetta, facendo rete per dare servizi più completi e all'avanguardia. Si sta cercando di sviluppare tutta una serie di servizi aggiuntivi che daranno al turista un soggiorno di qualità e con i confort allineandoli agli standard Europei.*

Quasi tutti gli alberghi si stanno dotando di piscina; moltissimi hanno servizi di noleggio biciclette; alcuni offrono il servizio di trasporto da e per i ristoranti per evitare i problemi legati alla

degustazione di vini locali....gli operatori stanno facendo accordi fra loro, perché hanno notato che fare rete e non farsi la guerra porta più benefici”.

A livello turistico ci sono moltissime attrazioni. Non arriva molta gente dalla Liguria, ossia dalle navi che sbarcano a Genova o Savona; su questo territorio non arriva il turismo di massa. Gli attori astigiani che ho intervistato non sono tutti dello stesso parere su quest'argomento, infatti, secondo Aldo Pia, invece, occorre puntare sul turismo che arriva dalle navi da Crociera che sbarcano a Savona e a Genova. Anche Rasero e Amalberto sono dello stesso parere, mentre Paolo Lanfranco dice che il nostro territorio non è compatibile con il turismo di massa. Secondo il Presidente della Provincia di Asti il nostro territorio può servire piccoli numeri, va fruito con un approccio slow, specie per ciò che attiene al comparto enogastronomico, ma anche per altri settori.

Lanfranco sostiene che la Langa ha già un suo sviluppo, è organizzata e sa come fare, può accogliere numeri più elevati, ma c'è tutto un territorio che ha grandissime potenzialità: la parte Nord dell'Astigiano.

Quella parte di territorio che confina con il vercellese, con l'alessandrino, con il Monferrato... dove c'è un buon fervore, una predisposizione...

Ad esempio: una pieve Romanica non è visitabile da gruppi di centinaia di persone, ma può essere una proposta turistica per piccoli gruppi, anche tenendo conto delle piccole strutture ricettive di quelle zone. Rasero dice che anche le mostre organizzate in questi anni ad Asti non sono fruibili da grandi numeri di persone che arrivano tutti insieme, ma che questo tipo di evento si protrae per un tempo più lungo, ma per numeri molto limitati.

Queste zone del centro Piemonte non si trovano sulle tratte dei treni o dei pullman di linea, ma se le strutture turistiche del territorio le proponessero, potrebbero essere zone legate al turismo di prossimità e potrebbero emergere per un turismo futuro.

Molto degli intervistati sono d'accordo che il turista, che viene nell'astigiano si ferma solo alcuni giorni, visita Torino, Alba e poi va sui laghi. Le residenze Sabaude, Torino, le Langhe ed i laghi sono i tre poli di attrazione turistica più importante.

Asti si colloca lì, marginalmente, per cui sarebbe necessario assumere anche solo un ruolo di transito, ed organizzare al meglio la sosta. Asti è patrimonio dell'Unesco, è conosciuta sia per il patrimonio architettonico sia per il patrimonio artistico. Attira il turista sia per le sue colline, le sue cantine, sia per l'enogastronomia e per le manifestazioni.

E' quindi d'importanza fondamentale che i collegamenti siano ben strutturati, sia per i turisti che utilizzano il proprio veicolo privato, sia per chi arriva via treno.

Il Sindaco di Asti in questi anni ha portato avanti una strategia di collaborazione con la vicina Alba, che ha saputo sfruttare al meglio le risorse del suo territorio. Infatti L'ATL albese lavora a stretto contatto con la Provincia di Asti.

Rasero afferma che: " se i collegamenti ferroviari fossero più sviluppati e se si avessero più connessioni con Genova e Savona, si potrebbe immaginare migliaia di persone arrivare su questo territorio per visitare le "nostre" colline; andrebbero a vedere le "nostre" cantine ed acquisterebbero i prodotti del territorio". Secondo lui questo non è un progetto realizzabile nel breve periodo, ma nell'arco di qualche anno si potrebbero organizzare dei percorsi, collegati alla rete ferroviaria, dove il turista in arrivo ad Asti, potrebbe spostarsi con mezzi elettrici, con biciclette, con navette per visitare dei territori con percorsi gestiti dalle agenzie di promozione, sia ATL sia agenzie private.

Riguardo alle attrattive del territorio o alle manifestazioni organizzate va detto che ce ne sono moltissime: dalle più importanti legate all'ambito Provinciale come il Palio, le sagre, la Douja, la Fiera del tartufo, a tutte quelle organizzate dai vari comuni del territorio. L'offerta naturalistica è molto ampia e non è solo legata alle feste ed alle fiere, ma anche alle bellezze architettoniche, all'enogastronomia, alle mostre .

Quali sono i servizi per cui i residenti si spostano altrove? E per quali, invece, si viene qua? Da dove?

Gli intervistati convengono tutti che i servizi carenti, ad Asti, sono sicuramente quelli legati al settore della sanità (ad Asti ci sono reparti molto quotati, ma anche reparti carenti), dell'istruzione (poca offerta Universitaria), ai trasporti interni dalla città ai territori circostanti, ai brand di grido (Ikea, Zara), ma anche ad esempio del tempo libero (spettacoli, teatro), all'intrattenimento per famiglie con bambini (poca offerta di divertimento per bambini, giovani ed adolescenti).

Asti invece attira flussi da fuori perché è equidistante da Torino e da Alessandria, quindi facilmente raggiungibile, ha attrazioni di livello elevato sia dal punto di vista culturale, paesaggistico, enogastronomico e moltissimi paesi del territorio circostante organizzano feste, fiere e manifestazioni che ormai sono diventate famose su tutto il territorio piemontese. Asti è anche conosciuta, oltre che per la cucina e per i vini, anche per i tartufi e per tutto l'indotto legato alla commercializzazione del food legato al famoso tubero.

Il fatto di essere stata nominata come territorio Unesco è anche uno dei punti a suo favore per fare arrivare da tutta Italia ed anche dall'estero.

Ci sono Fondi Comunitari/Nazionali/Regionali per incentivare lo sviluppo del turismo?

Dalle interviste svolte emerge che per ciò che riguarda lo stanziamento di Fondi Regionali, Nazionali o Europei che favoriscono lo sviluppo locale e quindi che possono essere richiesti per migliorare le condizioni del territorio astigiano, molti progetti "bollono in pentola". Occorre richiedere contributi cercando di "fare squadra", considerando i territori come un unico soggetto e cercare di presentare progetti strutturati che beneficino più territori. Più il territorio è coeso a raggiungere un obiettivo comune, e più è facile portare a casa dei risultati.

Secondo Rasero è importantissimo fare rete per arrivare a ottenere Fondi Comunitari e Asti si sta attivando a fare ciò; ad esempio, essendo entrata in un organismo come SLALA che raccoglie la rappresentanza di tanti territori che espongono le loro problematiche, e che propongono soluzioni. Solo attraverso una rete di rappresentanti dei territori si riuscirà a far sentire la voce del singolo paese, della singola realtà e ottenere risultati sicuramente buoni.

Amalberto dell'Unione Industriali di Asti e il Dott. Pia Aldo di Ascom Asti, hanno posto l'accento sull'importanza di finanziamenti privati per ottenere dei risultati in termini di realizzazione del Progetto. L'Unione Industriale di Asti ha messo in campo degli aiuti economici per stimolare la creazione d'impresе "Green" e per le Start up innovative; mentre l'Ascom di Asti è attiva su un progetto di sviluppo sulla mobilità ferroviaria e su gomma delle merci. Tale progetto vuole sensibilizzare le aziende del territorio e creare una rete di trasporti per ottimizzare la logistica sia in fase di andata, sia in fase di rientro con la politica del "mai viaggiare vuoti".

Un argomento importante che rileva per Paolo Lanfranco, Presidente della Provincia, è proprio la funzione che hanno questi Enti di secondo livello nelle dinamiche di concessione dei Fondi.

Lanfranco dice: " In questo specifico momento storico per rivitalizzare i nostri territori, che si stanno sempre più spopolando, occorre dare dei servizi e la possibilità di arrivare nel minor tempo possibile verso i centri urbani che erogano quei servizi."

Occorre ripensare ad un modello nel quale i collegamenti sono solo un tassello generale.

O si pensa che i centri urbani siano quelli in cui andare ad aggregare delle persone accentrando lì i servizi e lasciando il resto del territorio scoperto (questo è stato il modello passato ed, infatti, lì si colloca il modello che vedeva la sparizione delle Provincie), dove non si fanno politiche di aggregazione e questa è poi la linea Comunitaria...oppure si tiene conto delle potenzialità anche dei territori marginali e si lavora per uno sviluppo comune.

La cosa fondamentale è riportare la produzione ed i servizi sul territorio rurale o di periferia.

Questa nuova visione è fattibilissima attraverso le connessioni e le reti di dati.

Secondo Lanfranco la componente più qualificata del ragionamento sta nell'evoluzione del concepire l'importanza della Provincia.

Le Provincie in questo momento diventano sempre più importanti perché i Comuni sono sempre meno in grado di erogare servizi.

Occorre che ci sia una aggregazione di Comuni con la regia delle Provincie per poter portare a casa risultati soddisfacenti.

Se il singolo Comune combatte per avere il treno che si ferma alla sua stazione, non ottiene nulla, una rete coesa, che richiede la stessa cosa, ha un peso diverso.

Occorre fare una riflessione condivisa ed arrivare ad una sintesi di area vasta.

E' importante aprirsi alle Provincie vicine, di là dai confini amministrativi e, magari, ad esempio Enti come SLALA che si fa portavoce dell'esigenza di un intero territorio.

VIE DI COMUNICAZIONE

Come definirebbe lo stato delle connessioni viarie/ferroviarie/dei mezzi pubblici (servizi bus)?

A questa domanda sono tutti concordi che il territorio sia servito molto bene dalle connessioni viarie e autostradali, anche se sono ancora in corso lavori per il miglioramento di diversi tratti stradali ed autostradali. Asti ha tre caselli autostradali che la collegano sia a Torino, che ad Alessandria ed al cuneese.

Diversa è la situazione per ciò che riguarda le connessioni ferroviarie, esse sono sicuramente insufficienti dal punto di vista delle connessioni con gli altri territori, sia per la frequenza dei treni.

Lanfranco sottolinea che, tempo fa, si aveva una connessione migliore e fa l'esempio del treno per Bologna, ormai soppresso da alcuni anni.

Quali aree sono ben connesse e quali invece sono difficili da raggiungere?

La risposta è unanime: la linea ferroviaria Asti - Torino, seppur senza l'Alta Velocità, sia una linea ben strutturata. Anche la mobilità ferroviaria verso Alessandria è buona, anche se dovrebbe essere integrata con fasce di orario aggiuntive. La linea verso Milano è carente, per raggiungere il centro metropolitano lombardo occorre fare almeno un cambio. Anche i treni verso la Liguria e verso le altre Regioni sarebbero da aumentare. Inoltre la nota dolente è la linea verso Alba ed il cuneese;

Queste aree, al contrario, sono tutte molto ben connesse a livello autostradale.

Rasero afferma che le aziende del territorio hanno organizzato la loro logistica in base alle infrastrutture esistenti. Se ci fossero altre possibilità di spostamento delle merci di sicuro farebbero delle altre valutazioni.

Quali sono gli interventi sul sistema della mobilità che riterrebbe importanti/necessari?

A questa domanda Rasero afferma che è necessaria l'apertura del Terzo Valico e la Tav; sicuramente il settore aziendale penserà a modalità diverse di spostamento logistico delle merci.

Anche tutti gli altri attori legati al mondo delle aziende vedono come necessari degli interventi al sistema della mobilità legata al trasporto su rotaia, mentre dal punto di vista turistico Casetta afferma che l'apertura di queste linee porterebbe maggiore turismo straniero sui nostri territori.

Anche il turismo legato alle navi da crociera che sbarcano a Genova e Savona potrebbe essere incrementato da una mobilità veloce che permetta a chi ha poco tempo di arrivare in tempi brevi a visitare le bellezze del territorio.

VISIONE DEL FUTURO

Se i sistemi di trasporto fossero più strutturati e meglio organizzati il territorio ne trarrebbe utilità?

A questa specifica domanda tutti gli attori intervistati, asseriscono. Rasero afferma che se Asti avesse una “porta diretta” verso Milano ci sarebbe sicuramente un maggior flusso di studenti Astigiani che andrebbero a studiare a Milano; che il territorio a livello turistico ne trarrebbe giovamento perché ci sarebbero affluenze maggiori verso i territori patrimonio dell’Unesco ed anche a livello di prevenzione per la salute, chi deve spostarsi verso ospedali specializzati, utilizzerebbero il treno come mezzo di spostamento. Inoltre ci sarebbe un notevole miglioramento delle condizioni ambientali perché ci sarebbe una minore circolazione dei mezzi privati verso tale territorio.

Migliorerebbe, di riflesso, anche la situazione dei parcheggi milanesi.

Amalberto ritiene che una migliore connessione ferroviaria influenzerebbe la scelta delle persone in merito al mezzo di spostamento da utilizzare, ma non solo: influenzerebbe anche le scelte abitative delle persone. Dice: “ Se ci metto un’ora da Asti o 50 minuti da Alessandria per raggiungere Milano potrei decidere di spostare la mia residenza in territori più tranquilli, più rurali, dove crescere i figli lontani dai pericoli della grande metropoli, dove l’inquinamento è inferiore.... E decidere di spostarmi con il treno per andare a lavorare, migliorando le condizioni di vita di tutta la famiglia...Inoltre sui treni ci sono le connessioni internet per cui nei tempi di spostamento si potrebbe anche lavorare...”.

Lanfranco però ci tiene a precisare che: ” Se da Asti passasse l’alta velocità, sicuramente le persone avrebbero un’utilità maggiore a spostarsi con il treno per andare a Milano, ma teniamo in considerazione che un altro problema è il numero dei treni verso Milano”.

Non basta avere una linea veloce, che da Torino passi da Asti ed Alessandria verso Milano, ma occorrerebbe che questo servizio fosse strutturato con treni su diverse fasce di orario; privilegiando però altri assi, i nostri diventano meno appetibili.

Il problema non è quindi solo in termini di tempo di percorrenza, ma proprio di “offerta di treni .”

Aldo Pia, parlando dei benefici che ne trarrebbero le aziende, dice che sicuramente ci sarebbe la possibilità di nuovi insediamenti aziendali, e quindi della creazione di nuovi posti di lavoro. Oramai le aziende nuove sono tutte green per cui un nuovo insediamento aziendale ecologicamente sostenibile non porterebbe che benefici al territorio. Secondo lui se aprisse una grossa azienda, questa porterebbe altre aziende che lavorano per l’indotto, per cui presto si avrebbero molti insediamenti industriali che porterebbero grande ricchezza a tutto il territorio.

Amalberto sottolinea l’importanza dei servizi per le aziende: un’ azienda va dove trova tutti i servizi utili per poter lavorare in modo ottimale. Dove ci sono aziende ci sono anche le persone che ci lavorano, per cui se i servizi di trasporto fossero meglio strutturati anche le persone sarebbero stimolate a venire a vivere in questi posti.

Rasero dice che più servizi sono presenti sul territorio, più il territorio è vivo.

Questo, secondo lui, è il messaggio che deve arrivare alle Istituzioni per far sì che si prenda coscienza che la chiave di volta per il territorio è lo sviluppo delle infrastrutture.

Sarebbe auspicabile un’altra specializzazione del territorio? Verso quali settori? (turismo, industria, formazione, servizi, etc.)

A questa domanda è stato risposto che lo sviluppo delle infrastrutture porterà benefici a tutti i settori indistintamente. Il settore industriale si potrebbe espandere in tutti i territori marginali; la nascita di nuove aziende potrebbe portare al territorio altre aziende dell’indotto collegato, ci sarebbe una richiesta di forza lavoro che comporterebbe più occupazione ed un miglioramento delle condizioni economiche delle famiglie.

Maggiori servizi ed infrastrutture apporterebbero benefici anche al settore turistico, agriturismo, ma anche alle aziende agricole ed al settore alimentare.

Dallo sviluppo infrastrutturale si arriverebbe ad un benessere generale di tutti i settori.

E' questa consapevolezza che muove gli animi di tutti quelli che interagiscono sul territorio e quindi di tutte le persone intervistate per questo lavoro.

Collaborazioni su scala sopra locale e di area vasta? (Unioni di Comuni, rete Langhe Unesco, reti di città, progetti strategici di area vasta). Con chi? Su quale scala? Per quale fine?

3) Descrizione progetti

4) Descrizione finalità strategiche

Rasero dice che collaborazioni in atto ce ne sono molte: con SLALA, con le Associazioni del territorio, con la Camera di commercio, con Unione Industriali, con la Provincia, con l'ATL Alba, Langhe e Roero e tantissime altre. Ci sono progetti e accordi a livello Comunale, Provinciale e con le Associazioni dei territori. Ci sono progetti di sviluppo del territorio anche con la Cina.

Asco ha una serie di progetti aperti ed anche la Fondazione Cassa di Risparmio che ha stanziato dei finanziamenti per le imprese.

Inoltre anche in Regione ci sono fondi Regionali e Comunitari per agevolare lo sviluppo infrastrutturale del territorio.

A livello turistico ci sono agevolazioni regionali per l'apertura di aziende di ricezione turistica e di aziende "Green" legate al turismo di prossimità ed al turismo dei bikers.

Quest'argomento è stato rilevato sia dall'ATL di Alba, ma anche dal Presidente della Provincia Lanfranco che rileva l'importanza della bicicletta nella movimentazione turistica delle persone, pone l'accento soprattutto per ciò che concerne il turismo straniero.

Interviste sul versante Alessandrino

Passando alle interviste svolte sul versante alessandrino, ciò che è stato raccolto dalle varie interviste sono considerazioni in parte simili, ma ci sono aspetti molto interessanti che sono utili per il lavoro di analisi della situazione territoriale differente.

PENDOLARISMO

Alla prima domanda:

Quali sono gli scambi che il territorio ha con le città e i centri vicini? Le relazioni con altri centri dell'Area Vasta (TO-MI-GE-SV);

Il presidente della Camera di commercio di Alessandria ritiene che il territorio di alessandrino sia connesso con i territori di Genova e Torino, ma che le linee dovrebbero essere riorganizzate e implementati sia il numero di treni, e che dovrebbe essere introdotta una linea di alta velocità che da Alessandria arrivi a Torino e Milano.

Un grosso problema di Alessandria sono le connessioni con Savona e con Milano.

La linea che da Alessandria va a Milano ha orari che non sono adatti alle esigenze lavorative dei pendolari che si spostano su questi territori. L'unica soluzione per raggiungere Milano in modo agevole con il treno è andare a Tortona e poi cambiare verso Milano. Gli scambi che ha Tortona con Milano sono decisamente importanti, sia in entrata che in uscita. Il problema cruciale che sottolinea il Presidente è proprio quello dei tempi di percorrenza. Le distanze non sono elevate, ma i tempi necessari per arrivare da Alessandria a Milano sono eccessivi.

Il Presidente evidenzia che nel 2015 (quanto c'era l'Expo a Milano) si parlava di linea veloce da Alessandria a Milano ma tali connessioni non sono mai state fatte.

Il Sindaco Cuttica sostiene che, per migliorare le connessioni con i grandi centri come Milano, Torino, Genova o Savona, sia necessario un miglioramento delle infrastrutture ferroviarie già

esistenti. Secondo il Sindaco di Castellazzo Bormida occorrerebbe migliorare ciò che il territorio già offre, ma anche implementare linee che al momento sono state abbandonate. Se un abitante di Castellazzo Bormida deve spostarsi verso Alessandria, non può utilizzare la rete ferroviaria, che è presente solo per le merci, ma si deve spostare con gli autobus o con la propria auto. I flussi dei pendolari in uscita da Alessandria verso Milano per motivi di lavoro sicuramente avrebbero un aumento notevole se i tempi di percorrenza media fossero di non più di un'ora.

Alessandria è ben connessa con Genova, ma se ci fosse, l'Alta Velocità anche su quella tratta ne trarrebbe beneficio sia l'aspetto lavorativo sia quello turistico.

Secondi Baldi un punto fondamentale per il rilancio di tutto il territorio è l'istituzione della linea veloce che collega Alessandria con Asti e Torino.

In effetti, mentre Asti è sempre stata molto legata a Torino, Alessandria è sempre stata più rivolta al territorio ligure e lombardo.

Il Sindaco di Alessandria Cuttica, sostiene che per migliorare la mobilità bisogna innanzitutto tenere conto delle strutture già esistenti e fare in modo di migliorare "quello che c'è".

Lo scalo di Alessandria tempo fa aveva una sua importanza strategica, oggi questo scalo continua ad esserci per la forte volontà degli amministratori locali e per la loro testardaggine.

E' visto come un sistema di smistamento ottimale rispetto agli interessi ed agli sviluppi del sistema portuale ligure.

La città di Alessandria ha costruito un rapporto molto solido con la città di Genova.

Si è iniziato a costruire un rapporto di confronto su Genova che si è sviluppato su tre fronti:

- 1) Meno nobile ma produttivo è la lavorazione dei rifiuti (nella struttura dell'impianto Arar di Alessandria);
- 2) Sviluppo del retroporto dello scalo di Alessandria come retroporto di Genova (sancito anche da atti specifici quale il Decreto Genova dopo la disgrazia del ponte Morandi);
- 3) Turismo con Genova: si è iniziato a lavorare sul fronte della promozione del turismo in Russia.

C'è pendolarismo? Questo è un paese che attira gente, imprese, attività, oppure cede gente, persone e attività?

Indubbiamente c'è pendolarismo sia in entrata che in uscita da Alessandria. Il problema degli spostamenti da e per Alessandria è così sentito che già in passato si sono organizzati dei tavoli di discussione dove erano stati coinvolti anche gli stessi pendolari delle varie tratte. E' emerso che molti di loro erano obbligati a spostarsi con i mezzi privati perché gli orari dei treni non corrispondevano con le esigenze delle persone. Se per raggiungere il posto di lavoro i tempi di percorrenza sono superiori alle due ore, questa situazione costringe le persone a vivere vicino al posto di lavoro e quindi a spostare la propria residenza. Questo problema è anche sentito dagli studenti che scelgono le Università di Genova e Milano e sono costretti a spostare temporaneamente il loro domicilio per riuscire a frequentare i corsi.

Il territorio alessandrino attira gente poiché il tessuto aziendale è consolidato, i flussi in entrata sono considerevoli sia dal punto di vista lavorativo, anche perché l'Università Alessandrina ha istituito corsi Universitari molto quotati e quindi interessanti per la platea degli studenti. Inoltre Alessandria è dotata di strutture sanitarie all'avanguardia e i medici che vi lavorano sono considerati non solo a livello Piemontese, ma anche a livello Nazionale.

Dall'intervista fatta al responsabile dell'ufficio stampa del Comune di Tortona, emerge, che Tortona è una città che ha sempre avuto un forte flusso di pendolari, principalmente per motivi di lavoro, ma anche per motivi di studio. Queste movimentazioni si sono viste principalmente verso Milano e Genova, ma in seconda battuta anche su Torino e Pavia (in misura minore forse perché i pendolari che si spostano su Torino o Pavia, tendono nel lungo periodo a trasferirsi in quei territori).

Da Tortona c'è anche un flusso che va verso l'Emilia Romagna, in direzione di Piacenza perché in quel territorio la Facoltà di Agraria attira gente perché molto considerata.

Dove vanno le persone? Da dove vengono? Negli ultimi anni ci sono stati cambiamenti nelle provenienze o nelle destinazioni?

I maggiori flussi in uscita da Alessandria si dirigono verso alcuni centri - zona (Tortona, Novi, Valenza, Acqui), ma ci sono anche importanti flussi verso Milano, Genova e anche Torino.

I flussi in entrata arrivano a loro volta dai centri - zona intorno ad Alessandria, ma anche da Asti ed in parte da Torino.

La mobilità delle persone è anche presente verso l'Emilia Romagna, ma in misura inferiore.

In questo territorio è presente il turismo? Quali sono le cause dell'attrattività turistica? Quali le manifestazioni offerte dal Territorio?

Il Sindaco Cuttica ripete che migliori collegamenti ferroviari farebbero conoscere le bellezze del territorio sia agli italiani.

Alessandria ha un centro storico con delle memorie che partono dal periodo medievale, alcune riscoperte recentemente come il vecchio Broletto; la Chiesa di Santa Maria di Castello, il più vecchio insediamento Francescano che è nel centro di Alessandria con la Chiesa di San Francesco che è della fine del 200. Questa chiesa è sconosciuta perché è dentro ad un edificio e non di facile individuazione. Ci sono poi molti palazzi del '700 quali palazzo Ghidini, Palazzo Cuttica. Poi si arriva all'epoca di Napoleone Bonaparte, verso fine '800 ed abbiamo tutto il territorio, dove si è svolta la battaglia di Marengo.

Occorrerebbe avere a disposizione più risorse perché Marengo non è importante solo per la villa ed il parco, bisognerebbe essere bravi a far rivivere ai turisti l'evento bellico (come hanno fatto per altri territori). Ci sono moltissime manifestazioni, fiere ed eventi per cui il territorio appare vivo e dinamico. La Provincia di Alessandria è compresa nel territorio del Monferrato e del Roero con una buona disponibilità ricettiva. Ci sono molti agriturismi, b&b ed alberghi. Ci sono molte piste ciclabili, le Terme ed è presente l'Outlet più grande e fornito d'Italia.

Inoltre la Provincia di Alessandria è la provincia "più castellata" d'Italia.

Il problema è che spesso i castelli appartengono a privati e quindi non è possibile la visita all'interno del sito. Il numero dei turisti che passano da queste zone è di circa 8 milioni l'anno, dato emerso dall'intervista del Presidente.

Solo a Serravalle Scrivia passano circa cinque milioni di turisti di tutte le nazionalità ogni anno. In effetti, una delle zone che trae più beneficio a livello turistico dell'outlet è la zona del Novese.

In generale questa è una zona che alterna pianura a collina e a bassa montagna, e quindi si può trovare un'offerta turistica molto varia.

Se si migliorassero le connessioni con Genova, Savona e tutta la Liguria si potrebbero ospitare in questi territori tutto quel turismo proveniente dalle "Grandi navi".

Da Savona le linee ci sono, ad Alessandria si arriva da Carcare, da Cairo Montenotte, da Ovada o da Acqui.

Il potenziamento ferroviario agevolerebbe gli spostamenti di coloro che o prima o dopo la crociera volessero passare ancora qualche giorno nel nostro territorio prima di tornare a casa.

Alessandria punta moltissimo sul turismo ed attraverso Alexala, una delle sette ATL istituite dalla regione Piemonte, sta lavorando per la ricognizione del prodotto, promozione turistica, informazione ed accoglienza turistica.

Gli attori di Alexala cercano di muoversi in questo mercato con strategie ben definite. Tre anni fa è stato approvato un nuovo piano strategico e si sono fatte analisi sui risultati del lavoro.

Stanno per uscire i dati che si riferiscono al biennio 2019/2020 a cura di uno studio del Professor Gregolli, che è il responsabile di Trentino Marketing, ma che lavora anche per società di sviluppo di vari territori, sia a livello Europeo sia Mondiale.

Il Professor Gregolli ha utilizzato un metodo innovativo che analizza i dati partendo da un'analisi al contrario.

Questo metodo è stato messo a punto dall'Università San Gallo e si basa sui flussi che arrivano sul territorio.

Per l'analisi dei flussi si lavora con Work Shop rivolti agli operatori turistici che, insieme ad esperti, analizzano i percorsi richiesti dai turisti. Non si lavora sulla risposta ad una proposta, ma direttamente sulla richiesta .

La Camera di Commercio di Alessandria e i Comuni Centri – Zona hanno contribuito economicamente allo studio di questo metodo.

L'analisi è rivolta a quel turismo del settore bike e outdoor. Il territorio alessandrino, infatti, offre tante opportunità per famiglie e appassionati del settore. Inoltre ne trarrebbe giovamento anche il mercato immobiliare perché le condizioni di vita dei territori alessandrini sono migliori, i costi delle abitazioni sono nettamente inferiori a quelli del milanese e ci potrebbe essere un cambiamento di tendenza a spostarsi dai grandi centri verso territori molto più tranquilli, meno inquinati e molto più “a misura di famiglia”. A livello demografico queste zone stanno perdendo abitanti, si stanno spopolando ed occorre un miglioramento del servizio per attrarre le persone.

Sicuramente se ci fosse un incremento del numero di treni sul nostro territorio, sia della linea veloce, ma non solo, il settore del turismo lento ne sarebbe sicuramente agevolato.

Il numero di turisti che utilizza i treni per andare in vacanza con appresso la bicicletta è un numero importante e con il miglioramento dei servizi ferroviari, l'aumento delle corse, l'inserimento di una linea ad alta velocità sulla direttrice Torino - Milano passante per Asti ed Alessandria, di certo porterebbe ad un aumento del numero di turisti su bici.

I turisti caricherebbero la bicicletta sul treno e alternerebbero i viaggi in treno ai giri in bici alla riscoperta di un territorio ricco di bellezze paesaggistiche, culturali, enogastronomiche, etc...

In questo momento storico, specie dopo la crisi che ha portato questa nefasta pandemia, il turismo di prossimità è la modalità che va per la maggiore, non solo: sarà il turismo del futuro!

C'è uno studio dell'Università Bicocca di Milano che pone l'attenzione sull'importanza dell'abbinamento treno-bicicletta per ampliare gli orizzonti ed uscire dall'Area Milanese, non spostarsi di tanti km e trovare un modo di fare una vacanza breve ma intensa in territori limitrofi come quelli intorno ad Alessandria. In questo momento Alessandria svolge un ruolo davvero importante come punto d'interesse.

Alexala in questi anni ha fortemente voluto ed ottenuto il servizio legato all'abbinamento treno e bici.

Alcuni anni fa, coinvolgendo le ferrovie tedesche, è riuscita a far venire nell'alessandrino più di 30.000 turisti tedeschi che arrivavano con auto o moto o bici al seguito caricate sui treni.

La stagione per questo tipo di turismo era da maggio a settembre e questo progetto si era esteso anche all'Olanda.

Per diversi anni molti turisti tedeschi ed olandesi arrivavano nel nostro territorio e si spostavano a visitare le cantine, gli “Infernot”, le bellezze artistiche e paesaggistiche.

Questo progetto poi è stato chiuso perché i costi di gestione non erano compensati dai ricavi, però è emerso il ruolo fondamentale di Alessandria per la logistica legata al turismo.

Il direttore di Alexala, Rita Brugnone, sottolinea l'importanza delle iniziative che si stanno portando avanti per una promozione più “Nazionale” del turismo, sono stati creati dei webinar rivolti alle Agenzie di Viaggio per tenerle aggiornate su tutto ciò che può offrire il territorio.

Hanno partecipato più di 200 Agenzie di Viaggio per ogni webinar organizzato e questo è stato un vero successo.

La finalità del webinar è di far conoscere a fondo le risorse del territorio, in modo tale che le Agenzie conoscano le bellezze locali e possano proporre, ai potenziali clienti, dei percorsi nuovi ed interessanti.

Questa iniziativa servirà per porre le basi di uno sviluppo turistico futuro.

Interessanti sono anche le affermazioni dal versante tortonese, poiché anche questo territorio alessandrino confinante con il capoluogo di Provincia ha una vocazione turistica importante legata a quattro ambiti:

- 1) il Turismo Religioso, legato alla figura di Don Luigi Orione; è un turismo molto particolare, molto chiuso e settoriale; le persone che arrivano a visitare la Chiesa della Madonna della guardia, solitamente, arrivano con grandi autobus, fanno la visita della giornata e ripartono. L'amministrazione Comunale sta cercando di ampliare questo percorso con altre proposte legate al food ed al wine;
- 2) il turismo legato ai prodotti enogastronomici e ai vini;
- 3) il turismo dei bikers attirati dalla figura di Fausto Coppi (originario di queste zone). Questo è un turismo lento attirato anche dai luoghi circostanti e a eventi storici;
- 4) il turismo culturale legato alla figura di Giuseppe Pellizza da Volpedo (pittore famoso in tutto il mondo per la sua opera: "Il quarto Stato").

Quali sono i servizi per cui i residenti si spostano altrove? E per quali, invece, si viene qui? Da dove?

Il fiore all'occhiello di Alessandria è sicuramente costituito dai servizi sanitari. Moltissime persone arrivano dalle città limitrofe, dai vicini centri per il suo Ospedale e per le visite specialistiche. Uno dei reparti più conosciuti è quello della pediatria ed, in effetti, il Pronto Soccorso pediatrico è utilizzato anche dai centri vicini.

Anche l'Università del Piemonte Orientale con i suoi corsi attira gente da fuori, anche se i numeri non sono molto elevati. Inoltre l'offerta formativa cresce ogni anno e sono istituiti nuovi percorsi di Laurea.

Da non sottovalutare l'aspetto turistico del territorio, le bellezze architettoniche, l'enogastronomia, il vino e lo shopping. Lo shopping non è l'ultimo della lista per importanza, poiché ogni anno milioni di persone attraversano l'alessandrino da ogni parte d'Italia per andare all'outlet di Serravalle Scrivia o a Valenza che è il polo più importante d'Italia per la produzione dei gioielli in oro e di pietre preziose.

Ci sono Fondi Comunitari/Nazionali/Regionali per incentivare lo sviluppo del turismo?

Oramai i Fondi Comunitari sono tutti settoriali: ci sono fondi per incoraggiare il turismo, ma occorre partecipare con progetti che comprendano più territori aggregati.

Il Presidente della Camera di Commercio Coscia dice che al tempo dell'Expo 2015 è stata istituita un'Associazione chiamata: "Il Tavolo del Monferrato" alla quale hanno partecipato i sei centri-zona di Alessandria (Novi, Tortona, Acqui, Ovada, Valenza, Casale) ed hanno organizzato lo sviluppo del territorio attraverso un unico portale dove erano inserite tutte le notizie riguardanti le manifestazioni, le fiere, gli eventi da far conoscere ai turisti di passaggio verso Milano.

Questo tavolo ha utilizzato Fondi Comunitari per la creazione del portale ancora attivo. Quest'associazione si occupa a 360° sia di promozione del turismo, che di ricezione, ma anche della presentazione di idee e progetti relativi la mobilità ferroviaria e a quella su strada.

Essere partners di SLALA, afferma il Sindaco Cuttica, è anche l'occasione per sedersi a tavoli di progettazione di sviluppo locale da presentare alla Regione o alla Comunità Europea per avere Fondi di sviluppo. SLALA è partita dal discorso del retroporto ed è diventata la "camera di compensazione" tra tutti gli interessi di area vasta.

In SLALA ci sono tutti i rappresentanti politici ed istituzionali del territorio. E' una rete fondamentale per far sentire la voce del territorio.

Non solo sul tema dello scalo ferroviario come retroporto di Genova, ma si sta muovendo su diversi ambiti, quali gli spostamenti, il perfezionamento dei collegamenti ferroviari che possono portare un beneficio a tutta l'area vasta. I benefici di questi collegamenti si estenderebbero a tutto il territorio del corridoio.

Questa "Camera di compensazione" ha un senso molto profondo, ma il problema principale è il rapporto costi/opportunità di questo progetto che sono molto elevati.

A livello di Regione occorrerebbe dimostrare che modificando la mobilità ferroviaria si avrebbe un punto di partenza per l'avvio di un processo di miglioramento commerciale, industriale, tecnologico e anche sociale.

Presentando un progetto di collegamento di tutti i centri urbani con le città d'area vasta si riuscirebbe anche a stimolare le grandi aziende private a investire in questo senso. Aziende come l'RFT.

Questo progetto ha bisogno di finanziamenti su due fronti:

- 1) da parte dei privati;
- 2) da parte dello Stato e Comunitari.

Il Comune di Alessandria in questo momento sta lavorando su di un progetto di coesione territoriale che vede una trentina di comuni che si sono aggregati per portare avanti lo sviluppo del territorio intorno al Fiume Tanaro.

Ci sono molti comuni dell'astigiano che collaborano a questo progetto, non Asti città.

VIE DI COMUNICAZIONE

Come definirebbe lo stato delle connessioni viarie/ferroviarie, dei mezzi pubblici (servizi bus)?

Alessandria ha ottime connessioni autostradali in ogni direzione. Ci si può muovere in modo veloce e comodamente su tutti i tratti stradali ed autostradali. Ci sono in atto molti miglioramenti delle linee stradali, ma diciamo che per ciò che attiene questo tipo di connessioni sono ben strutturate.

Diversa è la situazione ferroviaria: nonostante gli scambi con Genova e Torino siano presenti, andrebbero sicuramente implementati. Il vero problema di Alessandria sono le connessioni con Milano e Savona.

Con Milano c'è una linea diretta che però ha orari "scomodi"; il metodo più semplice per muoversi è prendere un treno verso Tortona e poi da lì andare verso il milanese. Ci fosse un treno d'alta velocità che da Alessandria arrivasse a Milano, i tempi di spostamento sarebbero dimezzati. Il problema fondamentale è proprio questo: i tempi di percorrenza sono troppo lunghi, anche se in linea d'aria la distanza è così relativa.

Una delle linee ferroviarie che non è servita bene è quella che da Alessandria va verso Nizza Monferrato e il Cuneese.

E' una linea storica, e non sarebbe una cattiva idea poterla ripristinare anche per incrementare un turismo storico, di gente che si muove magari su treni a vapore. Il sindaco di Castellazzo Bormida dice che il suo comune non è dotato di collegamenti ferroviari per i passeggeri, ed il servizio di trasporto è stato strutturato con un servizio di autobus. Occorrerebbe utilizzare la linea esistente per le merci per organizzare il servizio passeggeri.

Le migliori connessioni sono quelle sulla linea Torino – Genova, passanti per Asti.

La linea Alessandria - Novi, invece è insufficiente sarebbe necessario migliorarla, come le connessioni con Milano e Savona. Il trasporto pubblico con gli autobus di linea è presente e funziona discretamente bene. Occorrerebbe rivedere solo il servizio su alcune tratte.

Sul versante tortonese le connessioni verso i grandi centri ci sono e sono abbastanza ben strutturate, anche se manca ancora l'Alta Velocità, ma la nota dolente è la scarsa connessione fra le tre valli del territorio. Per gli spostamenti interni occorre utilizzare i bus e le coincidenze e la frequenza delle corse è davvero scarsa. Oltre ad essere penalizzati gli abitanti del territorio, lo sono anche quei turisti che vogliono spostarsi per visitare i luoghi delle diverse valli.

Quali aree sono ben connesse e quali invece sono difficili da raggiungere?

Le aree ben connesse sono quelle che collegano i sei centri – zona; la direttrice Alessandria Genova, ma anche i raccordi con Asti e Torino.

Sicuramente occorrerà potenziare i collegamenti con Milano e Savona. Importante sarebbe implementare il numero dei treni ed inserire in alcuni tratti l'Alta Velocità. Si denota da ogni intervista svolta che tutte le linee minori sono desuete, poveri di corse e di coincidenze. Le difficoltà

maggiori di spostamento sono proprio costituite dai cattivi collegamenti interni. Ogni amministratore e rappresentante interpellato durante le interviste rileva questo importante aspetto negativo.

Quali sono gli interventi sul sistema della mobilità che riterrebbe importanti/necessari?

Sicuramente il primo intervento da fare, per coloro che sono stati intervistati, è un'implementazione delle linee già esistenti. Importante per il territorio è lo svecchiamento delle linee, ma anche degli stessi mezzi di trasporto. In altri paesi Europei i treni passeggeri sono stati completamente sostituiti e modernizzati e le linee hanno degli standard qualitativi di alto livello.

In Italia, tranne che per la linea dell'Alta Velocità, i treni sono vecchi, molti non sono dotati dell'aria condizionata e, soprattutto, per alcune tratte, insufficienti per il numero di pendolari che li utilizzano. Il passo successivo dovrebbe essere l'aumento del numero dei treni veloci su quasi tutte le tratte; ed infine, dotare più tratte all'Alta Velocità.

VISIONE DEL FUTURO

Se i sistemi di trasporto fossero più strutturati e meglio organizzati il territorio ne trarrebbe utilità?

E' fondamentale per lo sviluppo del territorio avere una mobilità meglio strutturata, occorre proprio partire dal miglioramento delle linee stradali e ferroviarie per far crescere il territorio. Tutti gli intervistati concordano su questo punto. Il Presidente Baldi ci tiene a sottolineare l'importanza dell'Alta Velocità per il territorio alessandrino perché si ridurrebbero i tempi di percorrenza per raggiungere l'hinterland milanese. Alessandria è connessa con Milano, ma i tempi di percorrenza sono lunghi ed occorre compiere un cambio a Voghera o a Tortona.

E' portato ad esempio il territorio nei dintorni di Arquata Scrivia, zona dove sono state potenziate le linee ferroviarie che da Arquata vanno verso Genova, possiamo vedere come, nel giro di pochissimo tempo, c'è stato un notevole sviluppo del mercato immobiliare.

Molte persone che prima vivevano a Genova si sono trasferite ad Arquata perché abitando in questa zona ed utilizzando giornalmente il treno, impiegano meno tempo a raggiungere il posto di lavoro a Genova piuttosto che abitare nella Genova stessa.

Se si potenzia la mobilità ferroviaria, si ha subito una ricaduta sul territorio.

Per migliorare ciò che già c'è occorre partire dai collegamenti.

Sarebbe auspicabile un'ulteriore specializzazione del territorio? Verso quali settori? (turismo, industria, formazione, servizi, etc.)

Dalla Camera di Commercio si raccolgono i dati del sistema industriale alessandrino per capire quale potrebbe essere una nuova specializzazione del territorio in caso di miglioramento delle commissioni. Sappiamo quindi che Alessandria ha aziende di un certo livello sia nel settore manifatturiero, nella meccanica e nella mecatronica. Sono aziende medio - grandi che hanno un elevato numero di dipendenti (superiore a quindici). Le aziende grandi sono circa un centinaio ed hanno da 15 a 150 dipendenti.

Ci sono 75 aziende sopra i 100 dipendenti, 20 sopra i 250 dipendenti e 14 sopra i 500 dipendenti.

Ci sono poi 121 aziende sopra i 50 dipendenti e 428 sopra i 20.

Tutte le altre 45.000 aziende sono sotto i 20 dipendenti.

Il numero reale supera le 45.000 perché ci sono aziende che hanno la sede principale, ad esempio, a Milano, ma che hanno delle appendici in provincia di Alessandria. Ci sono aziende del calibro di Michelin, Solvay, Guala, ma anche molti altri nomi noti.

Sono numeri interessanti, che sarebbero sicuramente aumentati da migliori condizioni infrastrutturali. E' un territorio che ha ancora spazi di crescita economica, quindi meno caro di altri

per impiantare nuove realtà produttive dove, il tessuto locale è già ben strutturato quindi anche ricco di servizi.

Un'implementazione della struttura aziendale porterebbe sicuramente vantaggi anche al settore turistico ed alberghiero.

Un altro aspetto da tenere in considerazione nello studio delle dinamiche evolutive è quello di capire le varie specializzazioni del territorio e puntare per ciascun paese ad esse. Ad esempio: Valenza è la capitale del gioiello? E' necessario uno studio sulle dinamiche evolutive del territorio.

L'università del Piemonte Orientale ha in atto uno studio seguito dalla dottoressa Elisa Ferrari, che cerca di studiare le connessioni fra Milano e Valenza. Come può l'arte valenzana arrivare a Milano? Se invece guardiamo verso il tortonese, questo è un territorio che ha una vocazione logistica importantissima: ci sono molte aziende specializzate nella logistica, fra le più conosciute ed importanti troviamo il Gruppo Gavio, ma abbiamo anche la sede italiana della ditta Katoen (di origine Belga) che ha acquistato qualche anno fa lo storico interporto di Rivalta Scrivia. Il territorio di Casale è forte nell'industria del freddo (frigoriferi, freezer, etc). Questi sono solo alcuni esempi di vocazioni specifiche del territorio. Per attirare aziende occorre conoscere l'indotto industriale e cercare di dare servizi specifici.

Un aspetto che va oltre la vocazione territoriale, e che determinerebbe uno sviluppo più veloce è puntare anche sulle connessioni informatiche su banda larga.

In questo periodo di Covid 19 si è utilizzato lo strumento dello smart working con grandissimo successo e risultati. Uno degli aspetti da considerare per lo sviluppo futuro del territorio è di tenere in considerazione anche questo tipo di connessione.

Collaborazioni su scala sopra locale e di area vasta? (Unioni di Comuni, rete Langhe Unesco, reti di città, progetti strategici di area vasta). Con chi? Su quale scala? Per quale fine?

5) Descrizione progetti;

6) Descrizione finalità strategiche

Sono in atto diverse collaborazioni con i protagonisti di questi territori: si lavora ai tavoli di concertazione con SLALA, con le Associazioni del territorio, con la Camera di Commercio, con Unione Industriali, con la Provincia, con Alexala e in collaborazione con l'ATL Alba, Langhe e Roero e ci sono tantissime altre iniziative. Ci sono progetti e accordi a livello Comunale, Provinciale e con le Associazioni dei territori.

La Camera di Commercio di Alessandria spinge tanto il lavoro di Alexala.

Nelle precedenti domande si è già fatto cenno al Tavolo del Monferrato che continua a lavorare sul territorio anche dopo la fine dell'Expo 2015.

Una trentina di Comuni dell'astigiano e dell'alessandrino si sono aggregati per portare avanti lo sviluppo del territorio intorno al Fiume Tanaro, anche questo è un progetto che vede gli attori proporre idee e piani di sviluppo condiviso.

Dalle parole di Andrea Rovelli, ufficio stampa del Comune di Tortona, si evince che questa parte di territorio dell'alessandrino punta molto sulle collaborazioni per riuscire ad ottenere un miglioramento in termini di mobilità, di sviluppo economico e sociale.

Tortona collabora, oltre che con Alexala per la parte turistica, con SLALA per la mobilità delle persone e delle merci, ma con molte altre realtà, anche extra Regionale.

E' interessante citare la convenzione fatta per lo sviluppo turistico di un percorso di pellegrinaggio che parte addirittura dalla Francia (e più precisamente da Mont Saint Michel), che si chiama appunto: "Cammino di San Michele", che passa da Torino ed arriva giù fino in Puglia.

E' un percorso che si può fare a piedi, in bicicletta o in auto. Questo progetto è stato riscoperto da Sandro Vannucci (giornalista Rai), progetto che sta molto a cuore alla città di Alessandria.

Per concludere il piano delle interviste è stato intervistato anche il Consigliere Regionale Marco Gabusi, che ha la delega sui trasporti e sulle infrastrutture. Si voleva avere un quadro Regionale e capire quali siano le strade e le indicazioni generali che la Regione intende seguire. A livello Regionale il Piemonte si sta muovendo con il “Piano regionale della mobilità e dei trasporti” e si propone con esso di misurare e osservare nel tempo i cambiamenti all’interno del sistema dei trasporti e della mobilità compresi quelli che il sistema produce direttamente o indirettamente su persone, attività e ambiente.

Secondo Gabusi i lavori della Regione si sono momentaneamente interrotti per intraprendere misure urgenti per contrastare la crisi che ha portato il Covid 19 nel nostro Paese, ma appena questo fenomeno eccezionale sarà superato, si tornerà a ragionare di:

- 1) Terzo Valico;
- 2) Tav e non solo...

anche di tutte quelle opere di ammodernamento, velocizzazione e adeguamento delle linee ferroviarie, migliorando anche le performance del traffico passeggeri.

I treni passeggeri passano sugli stessi binari delle merci, dice Gabusi, quindi migliorando tutte le linee il giovamento si avrà, sia dal punto di vista della logistica delle merci, ma anche per un miglior agio dei passeggeri.

Il Sud Piemonte potrà beneficiare da un lato del Terzo Valico (adesso si legge anche di questo piano del Recovery pound, del famoso triangolo Genova, Milano e Torino e della velocizzazione di questa specifica tratta), ma comunque grazie a quest’ultimo e alla Tav, le merci passeranno per il Piemonte per andare nei luoghi designati, e questo è un elemento molto importante perché consentirà al Piemonte, appunto, di utilizzare queste tratte anche per il traffico passeggeri.

Si potranno avere treni più veloci e quindi diminuire le percorrenze; ad oggi si può dire che i Capoluoghi di Provincia siano già abbastanza ben collegati a Torino; il Sud Piemonte e nello specifico Alessandria è abbastanza ben collegata a Genova; e Genova è ben collegata con Milano.

In Regione Piemonte, nel breve periodo, si sta lavorando per riuscire ad ottenere un collegamento migliore di Asti ed Alessandria con Milano; ci sono delle collaborazioni in atto con la Lombardia, ma anche con la Liguria.

Fra Torino e Milano le connessioni sono già molto strutturate, occorre volgere lo sguardo anche al sistema Torino-Asti-Alessandria verso Milano.

Una volta collegata questa prima dorsale, occorrerà fare un lavoro di adduzione tenendo in considerazione le esigenze di tutti i territori, anche perché ci sono tantissimi nuovi comuni e molti di questi sono privi di un trasporto pubblico locale.

Tutti gli studi legano il miglioramento delle condizioni economiche del territorio al miglioramento della mobilità, e questo porterà anche ad una modifica dell’assetto demografico delle città a vantaggio dei piccoli centri urbani.

Quando i tempi di percorrenza delle distanze fra Torino, Asti, Alessandria, Milano, Genova e Savona saranno ridotti, di sicuro anche le persone decideranno di spostare la loro abitazione in un territorio meno caotico, più “a misura di famiglia” e lontano dal traffico e dallo smog dei grandi centri metropolitani.

7) Osservazioni del mercato immobiliare del territorio in analisi

Analizzando i dati relativi ai prezzi al m/q degli immobili situati sui territori fino ad ora trattati, si evince che i prezzi del 2020 hanno risentito della crisi immobiliare dello scorso decennio e sono diminuiti su tutto il territorio Nazionale di oltre il 40%. A rilevare questo dato sono le analisi svolte da Tecnocasa, operatore del mercato immobiliare, che ha analizzato l'andamento dei valori immobiliari dal 2007 al 2017 nelle città.

I grandi centri come Milano e Torino hanno perso molto meno rispetto alla media Nazionale (Figura n. 52- 54). In particolare Milano, dove gli immobili hanno perso solo il 26.3% del loro valore.

In generale il 2012 è stato l'anno peggiore per il mercato, ed è per questo motivo che, in questo elaborato, sono stati rapportati i valori del 2012 con il 2020.

Le zone centrali del Milanese sono quelle che tengono di più. In proporzione anche le zone centrali della città metropolitana di Torino reggono rispetto alla sua periferia.

Se si rapportano poi i dati di questi due grandi centri con quelli delle città prese in esame fino ad ora, si possono notare le differenze sostanziali di prezzo al m/q.

Alessandria ha un valore al m/q di 640 euro per l'anno 2020, contro i 2820 euro al m/q di Milano, ad esempio.

Proprio questo dato è espressivo per capire i ragionamenti precedentemente fatti dagli attori intervistati.

Anche il valore di Tortona, ad esempio, 688 euro m/q, rispetto a Milano è molto più basso. Tortona è un centro relativamente vicino a Milano e con connessioni più veloci dista da Milano come una sola fermata di metro. Se si comprasse casa a Tortona, a fronte di un budget stabilito, anziché acquistare un bilocale, si potrebbe prendere una villetta immersa nel verde.

Anche i territori marginali del Piemonte che sono ben connessi con Genova hanno un prezzo al m/q decisamente inferiore. Questo significherebbe che i residenti a Genova potrebbero decidere di stabilirsi in territori come Ovada o Acqui Terme o Novi Ligure, preferendo abitazioni più grandi e confortevoli ed allontanandosi dal caos, dal traffico e dallo smog del centro Ligure.

Stesse considerazioni è opportuno farle per i fabbricati commerciali o industriali. Se i costi al m/q sono notevolmente più bassi, anche l'affitto dei locali commerciali scende notevolmente spostandosi dai centri. Ci sono, ad esempio, nel territorio alessandrino e nel tortonese dei punti di logistica importanti per lo smistamento e spedizione dei materiali prodotti; se i costi fissi dell'azienda si riducessero, a fronte dei medesimi servizi che trova nei grandi centri, sicuramente la scelta di spostare lo stabilimento avverrebbe in tempi brevi.

La pandemia da Covid 19 ha ridefinito ed accelerato molte questioni che da tempo sono in sospenso, ed ha fatto sì che i decisori riconsiderassero un nuovo modo di organizzare gli spazi, sia abitativi sia dell'industria e del commercio. Il tema della riduzione del divario fra territori metropolitani ed aree rurali deve essere preso in esame sia per ciò che attiene alla qualità della vita delle persone, ma deve anche essere preso in esame dal punto di vista aziendale.

Queste le valutazioni che sono importanti per capire quanto cambierebbe la demografia del territorio se il divario fra le aree di periferia ed i grandi centri fosse appianato.

Questo divario si livellerebbe anche per ciò che attiene al costo al m/q delle abitazioni.

Sicuramente nei territori marginali il prezzo delle abitazioni crescerebbe a fronte della domanda da parte della popolazione che verrebbe ad abitarci.

Per concludere, se osserviamo ancora la (Figura n. 53) possiamo vedere la variazione del reddito medio mensile delle famiglie dal 2012 al 2020.

Questo è un elemento importante per capire che, a fronte di una diminuzione considerevole del prezzo al m/q degli immobili, gli stipendi medi delle famiglie sono cresciuti, di poco, ma in quasi

tutti i territori. Per questo, a parità di potere d'acquisto delle famiglie, comprare un'abitazione in un territorio marginale costituisce ad oggi un buon compromesso, a fronte di una crescita futura del mercato, sempre se le connessioni ed i servizi saranno migliorati.

8) Conclusioni

Il documento redatto analizza i dati che fino ad ora sono stati prodotti sulle dinamiche dei flussi pendolari. Questi dati evidenziano che molto si potrebbe fare per lo sviluppo locale, partendo da soluzioni che sono già conosciute, presenti sui tavoli di contrattazione Regionale.

Facendo un parallelismo con la Cina, il Sindaco Rasero ha raccontato che nei suoi viaggi di rappresentanza verso questo paese, si è reso conto della velocità con cui le condizioni di mobilità cambiano da una visita all'altra. Nel giro di pochissimi mesi evolvono i collegamenti, migliorano le viabilità, crescono i raccordi, aumenta il numero delle linee e delle connessioni.

Occorrerebbe eliminare un po' di burocrazia, velocizzare i tempi di realizzazione dei progetti, perché un territorio ricco di cultura, di buone idee innovative come quello Italiano non è da meno a qualsiasi altro paese della comunità Europea, e di altri paesi del Mondo.

L'unione degli interessi dei vari territori per riuscire a raggiungere un risultato comune è "il focus" che porterà ad un miglioramento generale delle condizioni di vita di tutta la popolazione italiana.

Per fare in modo che questo cambiamento avvenga, occorre lavorare per obiettivi cercando di sviluppare punto per punto una serie di iniziative inserite in uno specifico piano di azione comune.

E' emerso dalle interviste svolte che gli attori sono concordi a partire da un **miglioramento delle linee già esistenti**, sia in termini di svecchiamento dei convogli, sia in termini di aumento della frequenza dei treni, ma anche in termini di velocizzazione delle tratte, intese come ramificazioni secondarie degli assi dell'alta velocità. Questo processo di svecchiamento comporterà sicuramente lo scoglio maggiore ed anche il più oneroso da superare, ma è un passaggio obbligato per raggiungere un livello di qualità e di efficienza conforme agli standard qualitativi dei paesi Europei confinanti con l'Italia. Si dovrà tenere conto, nella programmazione degli orari delle linee secondarie di tutta la movimentazione dell'Alta Velocità per fare in modo di avere la connessione con tutti i territori principali, ma anche con quelli secondari. Questo porterà ad un'accessibilità totale su tutto il territorio ottimizzando i tempi di spostamento. Sicuramente questo primo intervento è fondamentale per dare l'avvio allo sviluppo del corridoio territoriale. Questi temi, sono presenti su molti tavoli di discussione; i tempi sono ormai maturi per prendere delle decisioni e per attuare delle misure concrete di cambiamento. Si deve lavorare sincronizzando i vari progetti per avere linee efficienti su tutto l'asse territoriale.

Già sviluppando in modo adeguato questo primo punto, si potrebbero vedere cambiamenti nelle dinamiche dei flussi in entrata ed uscita dai territori. In breve tempo le persone potranno scegliere se continuare ad utilizzare il mezzo privato, il bus o il treno...sicuramente si trarrebbe un dato interessante.

Il Passaggio successivo dovrebbe essere il **potenziamento delle tratte secondarie**, ma anche la **riqualificazione delle aree dismesse e di quelle abbandonate** (esempio della linea Asti - Nizza - Alba; della linea che da Castellazzo Bormida raggiunge Alessandria, Bra - Ceva; Asti - Chivasso;

etc.). Ci sono linee in disuso che potrebbero anche essere riqualificate a livello turistico creando dei percorsi turistici con locomotive del passato; in questo modo si ridarebbe vita a territori marginali che senza il treno si sono spenti.

E' poi fondamentale pensare a livello organizzativo a **“Piani territoriali condivisi”** che permettano di partecipare insieme a bandi Regionali, Nazionali, Comunitari; quest'aspetto prevede una strategia comune e una visione comune di sviluppo. Questa programmazione, in parte, sta già avvenendo, ma la partecipazione a bandi ed a progetti condivisi che dovrebbe comprendere anche players fondamentali nello sviluppo del territorio: le Banche.

Giorgio Galvagno, ex parlamentare astigiano e da poco nominato Presidente della Cassa di risparmio di Asti, afferma che la circolazione di denaro parte delle Banche e che quindi con la partecipazione delle Banche ai tavoli di sviluppo si potrebbero avere risultati molto più soddisfacenti perché afferma: “quanto più si muove il denaro, tanto più circola la ricchezza “.

Il miglioramento delle connessioni ferroviarie scatenerebbe sul territorio un effetto domino: i flussi pendolari avrebbero un cambiamento di tendenza. Si potrebbe immaginare uno scenario in cui quelli che cercano lavoro, amplierebbero gli orizzonti di ricerca poiché, per andare da Asti a Milano ci impiegherebbero meno di un'ora e trenta e meno di un'ora da Alessandria (meno del tempo necessario per arrivare dalla periferia di Milano a Milano Centro).

Per contro, chi lavora a Milano sarebbe influenzato da questi tempi di percorrenza per decidere di spostare la propria residenza in territori meno centrali, dove i ritmi di vita sono più tranquilli, più lenti, dove il costo al metro/quadro delle abitazioni è di gran lunga inferiore (Figure n. 52-53-54) e con lo stesso investimento di denaro per comprare un appartamento di due stanze nel centro di Milano, si avrebbe la possibilità di avere una casa con giardino immersa nel verde del Monferrato.

Questo creerebbe il ripopolamento dei piccoli centri rurali; in questo modo le amministrazioni si vedrebbero obbligate a ridefinire l'offerta culturale, sportiva, del tempo libero, dello shopping, degli spettacoli, del cinema, del teatro, dell'intrattenimento per le famiglie con bambini, delle palestre, dei parchi avventura, etc.

Le amministrazioni del territorio dovranno lavorare per organizzare servizi per le famiglie, per le coppie giovani, per gli anziani.

A questo punto nascerà la concorrenza fra territori limitrofi nell'organizzazione delle strutture, degli spazi, dei programmi perché più è organizzato e servito un territorio, più la gente è disposta a valutare quel tipo di offerta. Per questo motivo è necessario pensare ad una dimensione di corridoio dove è di fondamentale importanza pensare ad una specializzazione del territorio che porterà a ciascuno benefici nel lungo periodo. Anche perché con lo sviluppo di un mercato variegato, ognuno sceglierà di vivere in un posto piuttosto che in un altro in base alle proprie preferenze e necessità. Coloro che vorranno vivere nel verde si sposteranno, ad esempio, nel Monferrato, lungo il Ticino, sulle colline astigiane; invece coloro che prediligono gli ambienti urbani potrebbero stabilirsi nelle città che hanno migliori offerte di servizi (sanitari, di welfare, culturali, sportivi, commerciali, per il leisure, etc). Queste scelte saranno determinate dai bisogni dei singoli: una famiglia con figli cercherà la propria abitazione vicino alle scuole; gli anziani vicino ai servizi sanitari e agli ospedali; gli sportivi vicino a palestre, campi sportivi o piscine...

Con l'aumento della popolazione aumenterà la domanda di lavoro.

Intanto sul versante aziende, poiché l'affitto dei capannoni è inferiore nei territori marginali, queste ultime decideranno di spostare la produzione in aree più tranquille, ma ben servite a livello logistico sia dal punto di vista stradale/autostradale/ferroviario.

A breve funzionerà il Terzo Valico, la Tav, ci saranno grandi spostamenti di merci su questo corridoio, per cui essere sull'asse degli spostamenti non può che essere economicamente interessante per le aziende che facciano parte di quel territorio.

Intanto gli amministratori locali dovranno studiare, con le associazioni di categoria, le camere di commercio e le banche, nuove agevolazioni da proporre per far sì che l'azienda sfrutti queste opportunità in quel territorio. Si potrebbero valutare agevolazioni nel pagamento dei tributi, agevolazioni per le energie rinnovabili da adottare in azienda, incentivi per lo smaltimento dei rifiuti industriali, agevolazioni per i dipendenti, asili comunali dislocati vicino ai centri produttivi, e molti altri servizi fondamentali.

L'inizio del trasferimento di alcune aziende attirerà altre aziende dell'indotto ad essere vicine a quella per cui lavorano, e questo effetto domino continuerà anche a livello industriale e produttivo.

Un territorio già dotato naturalmente di bellezze naturali, artistiche, architettoniche, di prodotti enogastronomici certificati, di vini e di cantine di grido, vedrà anche un aumento rapido del turismo. L'offerta turistica di questa parte di Italia è già molto ben strutturata, ma questi cambiamenti saranno la molla per creare una rete di operatori che lavorano insieme per studiare itinerari e percorsi nuovi. La rete dovrebbe lavorare anche sugli spostamenti e le connessioni interne fra operatori, proponendo combinazioni di itinerari che inducono il turista ad usufruire di un'offerta più ampia e strutturata.

Oggi, a causa del Covid-19, si cerca sempre più un turismo di prossimità, sicuro, a misura di famiglia e quindi sarà il motivo per il quale si sceglieranno percorsi non usuali e bellezze di nicchia. Ritornando alla bicicletta, in questo contesto si propenderà sempre più a vacanze il cui filo conduttore sarà la salute, la lontananza dall'inquinamento, dal caos delle grandi città, al riposo dello spirito e della mente.

Un territorio meglio connesso, più strutturato, con migliori servizi per gli individui, per le famiglie, per le imprese attirerà gente stimolata al trasferimento della propria residenza; dalle grandi città si ritornerà a vivere in periferia, in centri più tranquilli, nelle campagne. Il sociologo Eric Charmes parlava di "vendetta dei villaggi"; è importante porre l'accento come, specie in questo periodo di post- pandemia dove il distanziamento sociale è fondamentale per evitare contagi, lo spazio sia diventato fondamentale. Si sente la necessità di allontanarsi da zone affollate, dall'inquinamento; gli individui sentono la necessità di una vita più tranquilla, di spazi più ampi, di metrature più grandi per le proprie abitazioni. La scelta che ciascuno è disposto ad operare dipende anche dalla differenza dei prezzi al metro/quadro delle abitazioni delle zone periferiche rispetto ai grandi centri (Figure n. 52-53-54).

Con connessioni migliori chi risiede nel milanese verrebbe ad abitare in periferia poiché potrebbe metterci meno tempo a spostarsi da Milano ad Alessandria piuttosto che spostarsi all'interno della città metropolitana...

Inoltre ci sarebbe la possibilità di avere abitazioni più grandi del semplice appartamento cittadino; case con giardini, più stanze per una famiglia, la possibilità di adottare un animale per i bambini, paesi a misura di famiglia dove, oltre a condurre una vita più tranquilla in termini di affollamento

sarebbe meno caotica, si vivrebbe anche lontano dallo smog, dai pericoli, dagli assembramenti e dalle malattie...

Questo fenomeno porterebbe un'inversione di tendenza alla demografia del territorio. Si creerebbe la necessità di pensare a servizi più puntuali per giovani, per anziani, per famiglie con figli, per sportivi, per amanti della cultura, del teatro, del cinema, delle visite guidate e delle escursioni.

Per effetto della domanda di abitazioni anche il costo delle case aumenterebbe creando benessere economico a chi è proprietari di immobili.

In questo periodo post - Covid è fondamentale per le Amministrazioni ripensare all'organizzazione del territorio cercando di limitare le disparità di servizi fra i luoghi rurali e i grandi centri.

Per rendere attrattivi questi luoghi occorre prima di tutto ripensare alle soluzioni legate alla mobilità sia stradale sia ferroviaria, in modo da agevolare il pendolarismo sia di chi va a lavorare, sia di chi si sposta per motivi di studio o per turismo. Le amministrazioni di tutti i territori si devono adoperare per avere la copertura totale della banda larga, necessaria per svolgere lo Smart working, ma anche per tutti quei servizi on line da parte delle amministrazioni, per e-commerce e per poter accedere ai servizi sanitari da remoto.

Alcuni territori oggetto della ricerca, stanno già studiando soluzioni per la programmazione territoriale, ma occorrerebbe una rete di soggetti che lavorano per ottenere questi risultati non solo in ambito Regionale, ma su scala più vasta.

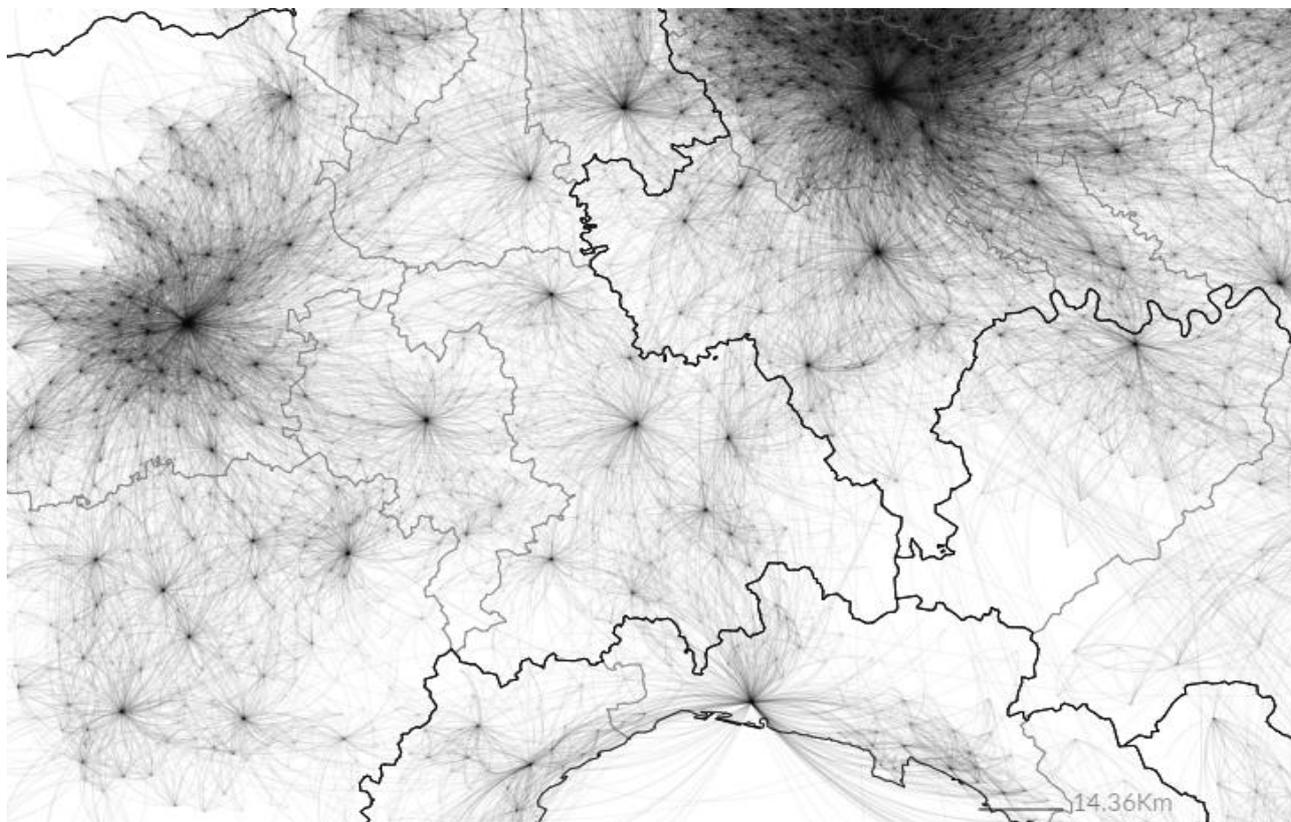
Si conclude dicendo che le soluzioni adottate dagli altri paesi Europei tengono meno conto dei confini regionali, ma lavorano per obiettivi di più largo raggio.

Occorre avere una visione policentrica dello sviluppo che porterà soluzioni ottimali, come è stato per gli altri corridoi territoriali vicini a questo.

Appendice

Grafici di riferimento

Figura n.1 flussi pendolari (2011) nel sistema Torino-Asti- Alessandria-Milano

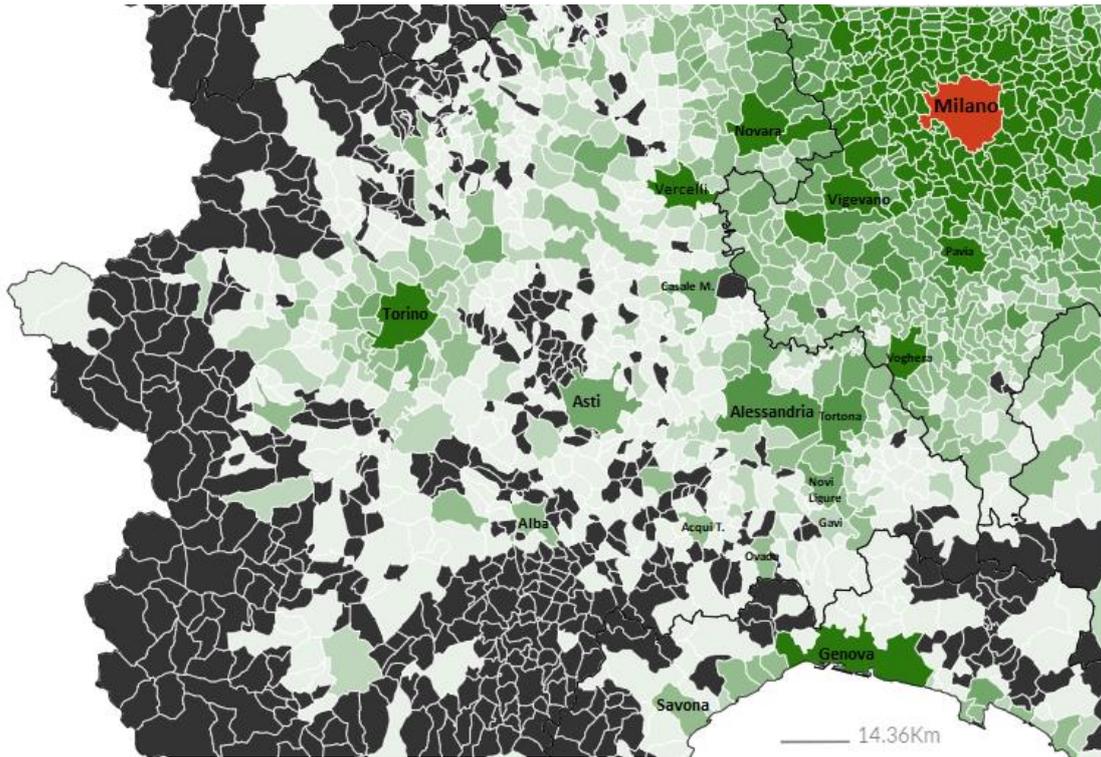


Legenda: Ogni arco rappresenta un flusso di pendolari tra comuni differenti. In modo da meglio rappresentare le aree dove gli spostamenti sono più intensi ogni arco ha un livello di trasparenza differenti in base al numero di pendolari che rappresentano. Le aree più dense della mappa non rappresentano quindi solamente quelle con maggiori interconnessioni tra comuni differenti, ma anche quelle dove è in movimento il maggior numero di pendolari. Al fine di rendere la mappa più leggibile le impostazioni iniziali prevedono che i flussi costituiti da meno di 10 pendolari non vengano rappresentati: questi rappresenterebbero infatti circa l'80% degli archi, ma solamente il 9% dei pendolari in movimento.

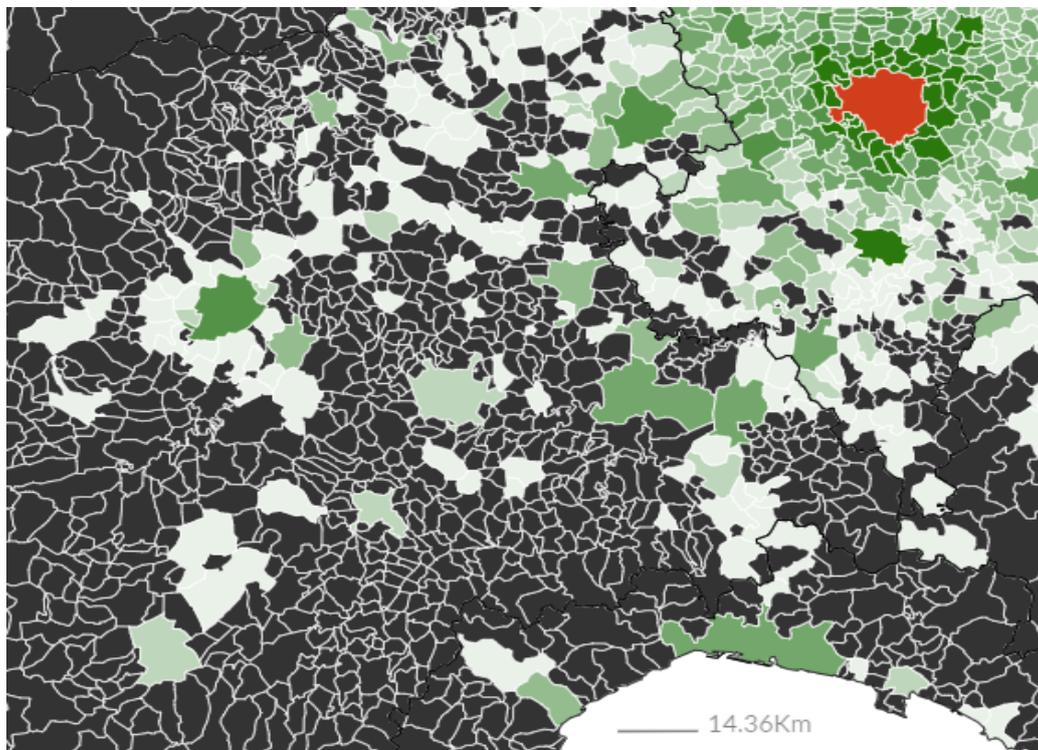
Fonte: elaborazione tratta dal Progetto di Ricerca di Interesse Nazionale "*Territori Post-Metropolitani come forme urbane emergenti: le sfide della sostenibilità, abitabilità e governabilità*", www.postmetropoli.it, su dati Istat - Censimento generale della popolazione e delle abitazioni 2011.

Figure n.2-3 : areali del pendolarismo (2011) del Comune di Milano

Pendolarismo in ingresso



Pendolarismo in Uscita



Fonte: elaborazione tratta dal Progetto di Ricerca di Interesse Nazionale "Territori Post-Metropolitani come forme urbane emergenti: le sfide della sostenibilità, abitabilità e governabilità", www.postmetropoli.it, su dati Istat - Censimento generale della popolazione e delle abitazioni 2011

Pendolarismo in ingresso ed in uscita (Milano)

Da Alessandria:	335	Per Alessandria:	46
-----------------	-----	------------------	----

Da Pavia:	3465	Per Pavia:	916
Da Voghera:	1273	Per Voghera:	57
Da Asti:	96	Per Asti:	9
Da Novi:	115	Per Novi:	8
Da Genova:	629	Per Genova:	122
Da Torino:	3465	Per Torino:	341
Da Alba:	17	Per Alba:	9
Da Savona:	27	Per Savona:	23
Da Casale:	96	Per Casale:	13
Da Novara:	3168	Per Novara:	348
Da Vercelli:	559	Per Vercelli:	40
Da Tortona:	336	Per Tortona:	44
Da Acqui Terme:	23	Per Acqui Terme:	0
Da Ovada:	18	Per Ovada:	0

Figure n.4 -5 : areali del pendolarismo (2011) del Comune di Torino

Pendolarismo in ingresso



Pendolarismo in uscita



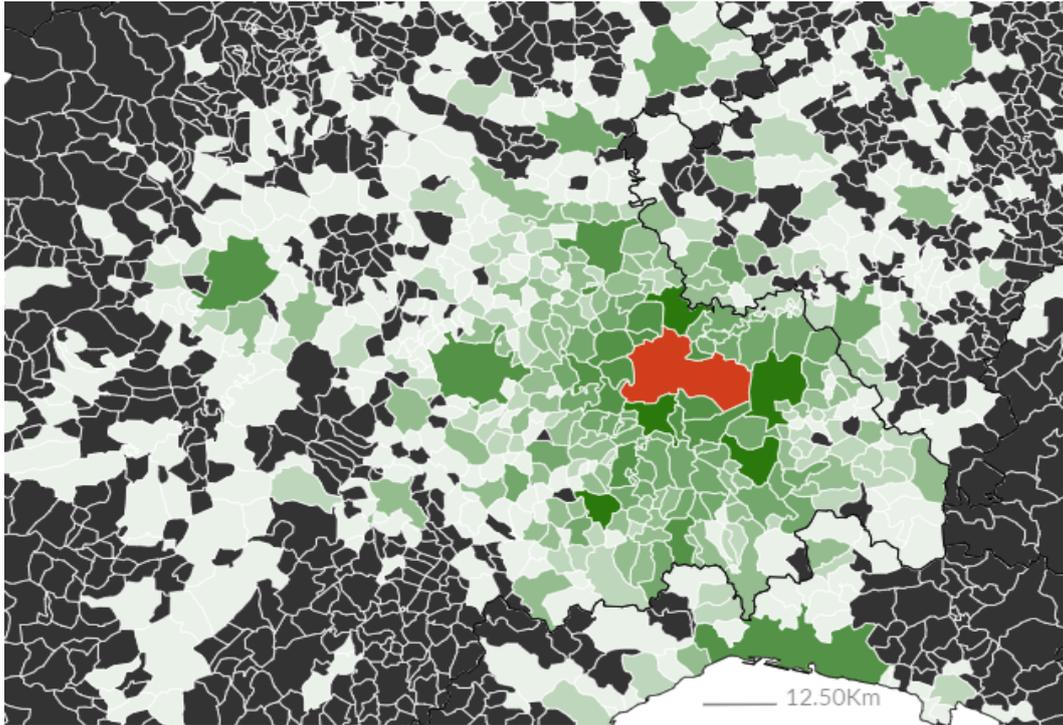
Fonte: elaborazione tratta dal Progetto di Ricerca di Interesse Nazionale "Territori Post-Metropolitani come forme urbane emergenti: le sfide della sostenibilità, abitabilità e governabilità", www.postmetropoli.it, su dati Istat - Censimento generale della popolazione e delle abitazioni 2011

Pendolarismo in ingresso ed in uscita (Torino)

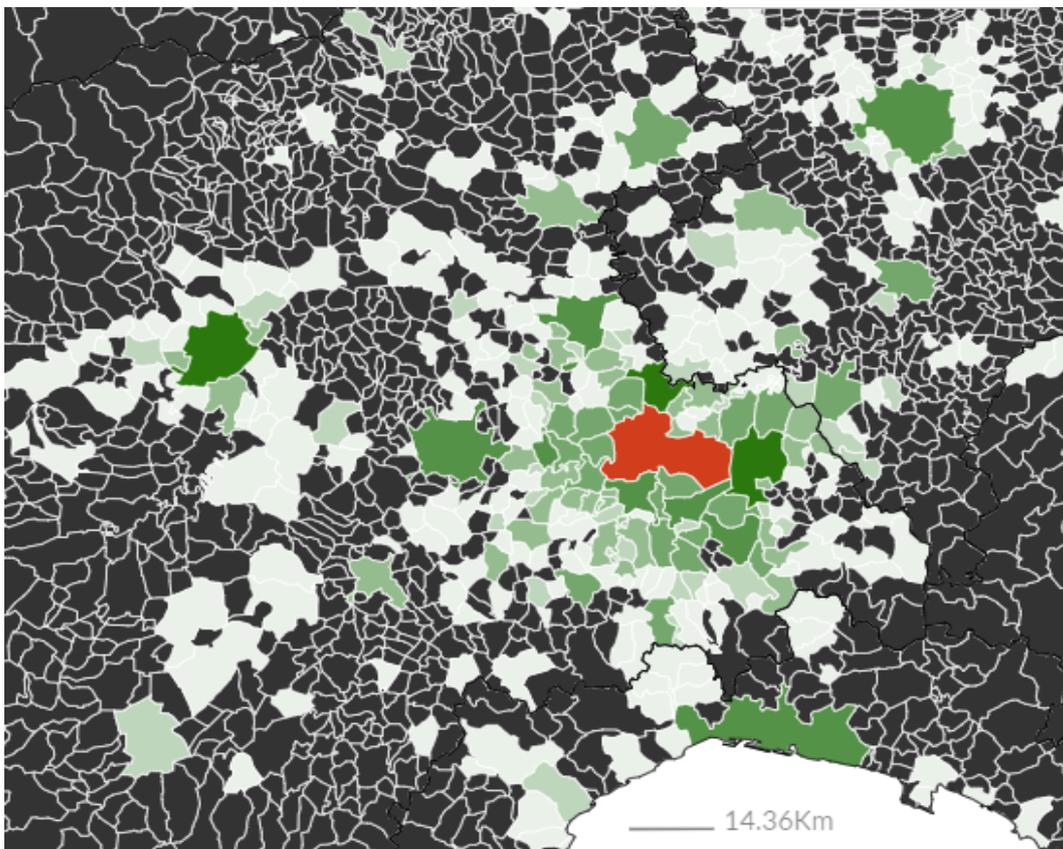
Da Milano	1391	Per Milano	341
Da Pavia:	24	Per Pavia:	13
Da Voghera:	3	Per Voghera:	14
Da Alessandria:	598	Per Alessandria:	201
Da Novi:	5	per Novi:	49
Da Novara:	321	Per Novara:	262
Da Asti:	1844	Per Asti:	346
Da Alba:	295	Per Alba:	230
Da Genova:	133	Per Genova:	84
Da Tortona:	39	Per Tortona:	33
Da Acqui Terme:	4	Per Acqui Terme:	53
Da Savona:	21	Per Savona:	11
Da Vercelli:	144	Per Vercelli :	436
Da Casale Monf.to:	155	Per Casale Monf.to:	52
Da Ovada:	6	Per Ovada:	9

Figure n.6 – 7 : areali del pendolarismo (2011) del Comune di Alessandria

Pendolarismo in ingresso



Pendolarismo in uscita



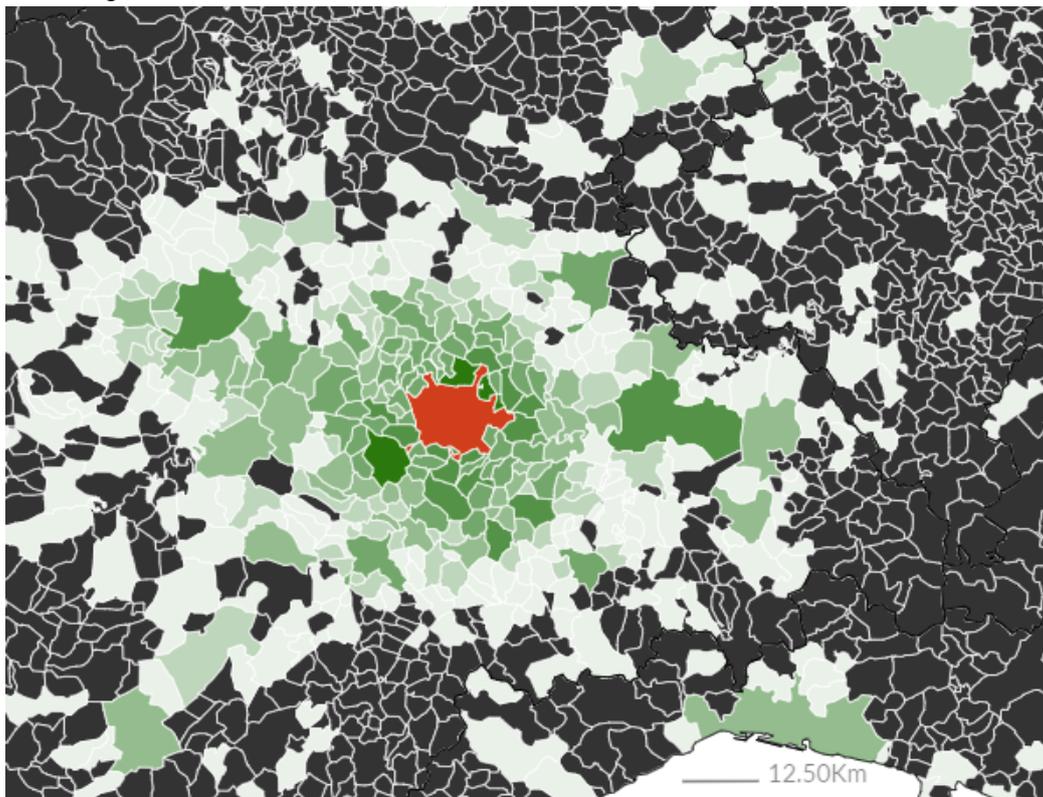
Fonte: elaborazione tratta dal Progetto di Ricerca di Interesse Nazionale "Territori Post-Metropolitani come forme urbane emergenti: le sfide della sostenibilità, abitabilità e governabilità", www.postmetropoli.it, su dati Istat - Censimento generale della popolazione e delle abitazioni 2011

Pendolarismo in ingresso ed in uscita (Alessandria)

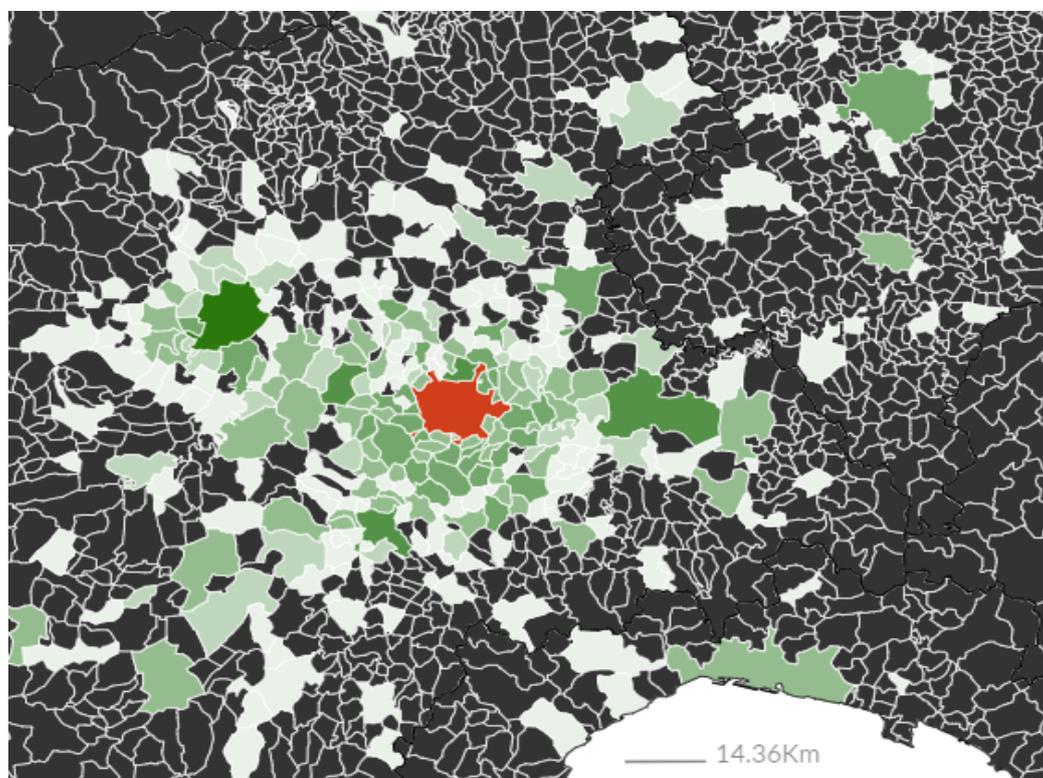
Da Milano	46	Per Milano	335
Da Pavia:	28	Per Pavia:	122
Da Voghera:	60	Per Voghera:	116
Da Torino:	598	Per Torino:	201
Da Novi:	845	per Novi:	452
Da Novara:	41	Per Novara:	55
Da Asti:	441	Per Asti:	243
Da Alba:	17	Per Alba:	12
Da Genova:	205	Per Genova:	329
Da Tortona:	648	Per Tortona:	928
Da Acqui Terme:	166	Per Acqui Terme:	502
Da Savona:	5	Per Savona:	4
Da Vercelli:	63	Per Vercelli :	32
Da Casale Monf.to:	406	Per Casale Monf.to:	312
Da Ovada:	201	Per Ovada:	63

Figure n. 8 – 9 : areali del pendolarismo (2011) del Comune di Asti

Pendolarismo in ingresso



Pendolarismo in uscita



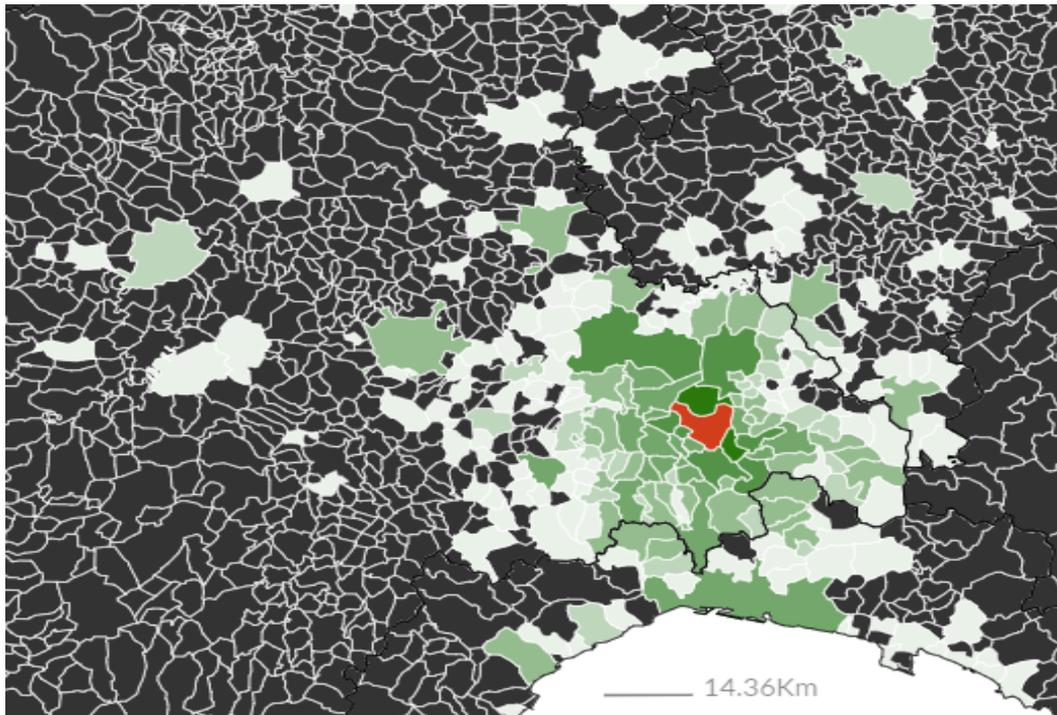
Fonte: elaborazione tratta dal Progetto di Ricerca di Interesse Nazionale "Territori Post-Metropolitani come forme urbane emergenti: le sfide della sostenibilità, abitabilità e governabilità", www.postmetropoli.it, su dati Istat - Censimento generale della popolazione e delle abitazioni 2011.

Pendolarismo in ingresso ed in uscita (Asti)

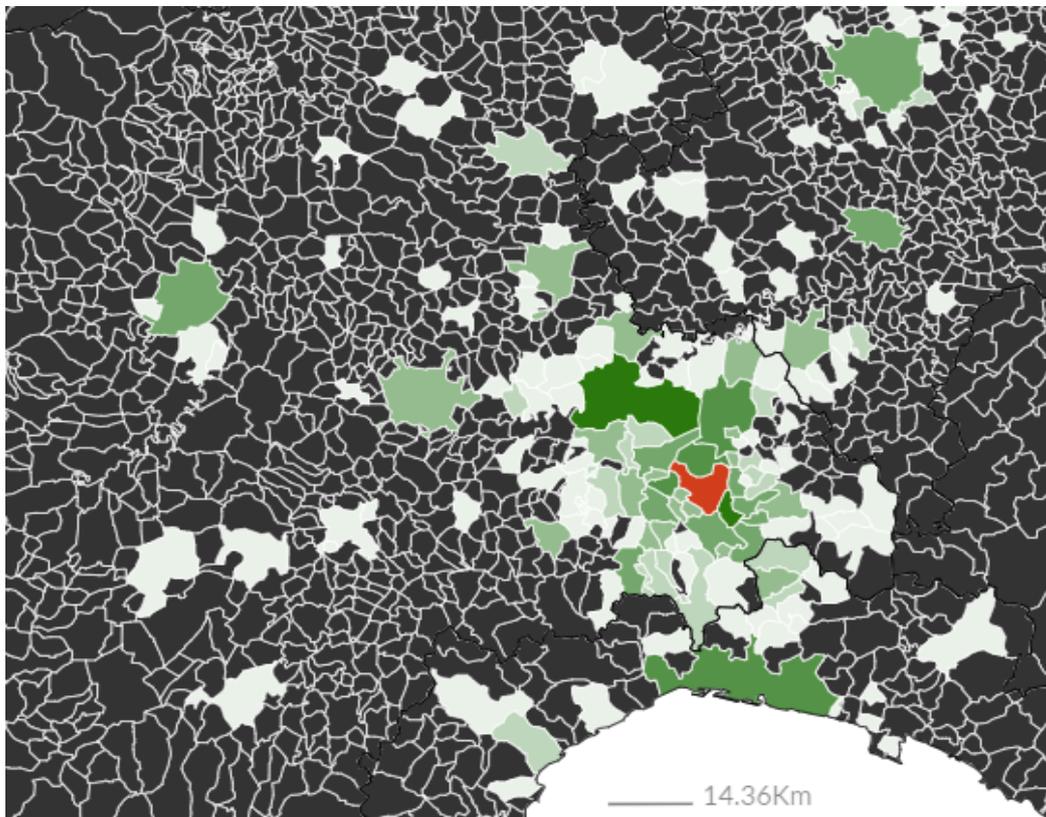
Da Milano	9	Per Milano	96
Da Pavia:	0	Per Pavia:	15
Da Voghera:	4	Per Voghera:	2
Da Torino:	346	Per Torino:	1844
Da Novi:	20	per Novi:	18
Da Novara:	5	Per Novara:	5
Da Alessandria:	243	Per Alessandria:	441
Da Alba:	92	Per Alba:	281
Da Genova:	26	Per Genova:	34
Da Tortona:	20	Per Tortona:	19
Da Acqui Terme:	13	Per Acqui Terme:	50
Da Savona:	2	Per Savona:	4
Da Vercelli:	9	Per Vercelli :	4
Da Casale Monf.to:	47	Per Casale Monf.to:	65
Da Ovada:	4	Per Ovada:	3

Figura n.10-11: areali del pendolarismo (2011) del Comune di Novi Ligure

Pendolarismo in ingresso



Pendolarismo in uscita



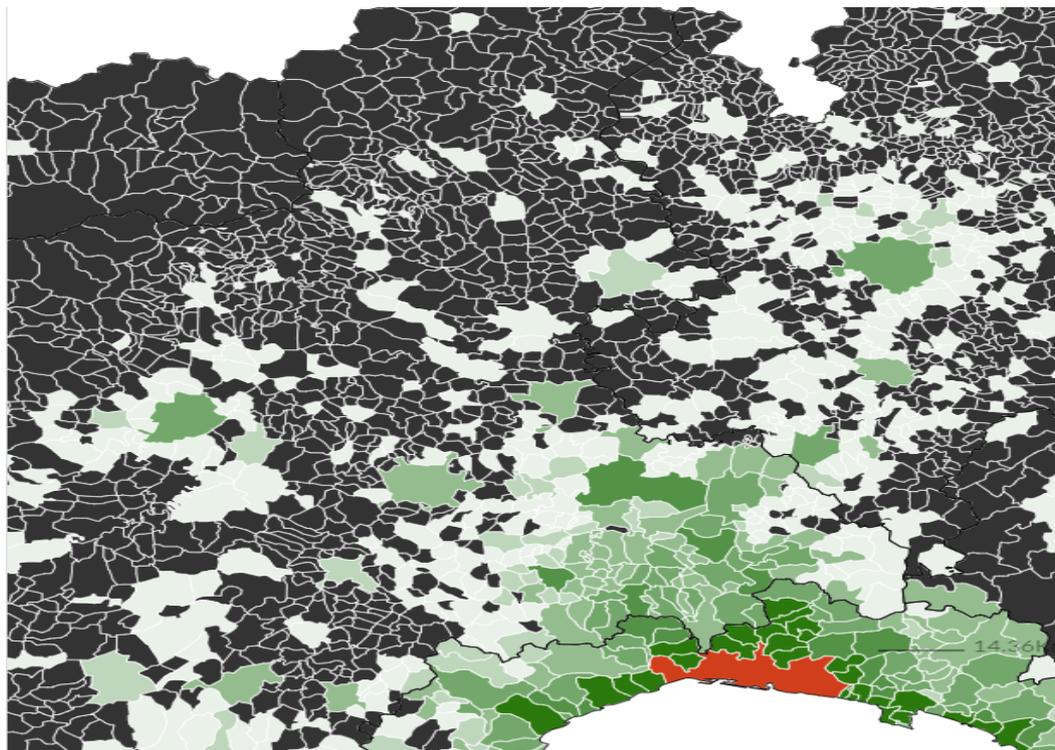
Fonte: elaborazione tratta dal Progetto di Ricerca di Interesse Nazionale "Territori Post-Metropolitani come forme urbane emergenti: le sfide della sostenibilità, abitabilità e governabilità", www.postmetropoli.it, su dati Istat - Censimento generale della popolazione e delle abitazioni 2011.

Pendolarismo in entrata ed in uscita(Novi Ligure)

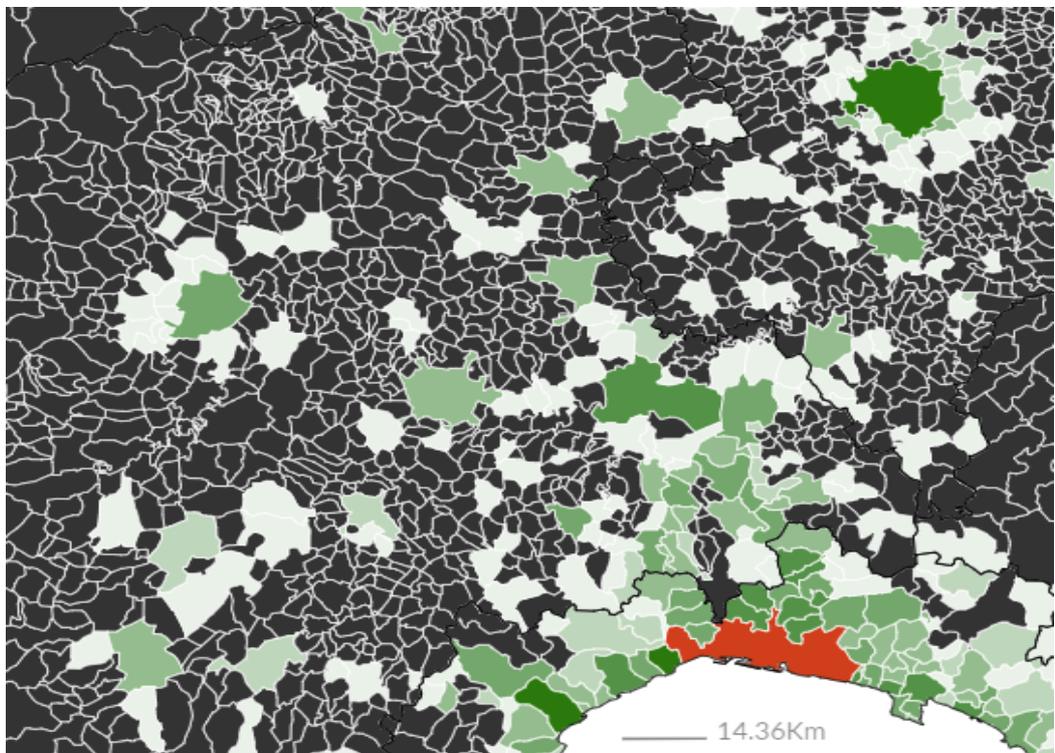
Da Milano	8	Per Milano	115
Da Pavia:	6	Per Pavia:	51
Da Voghera:	23	Per Voghera:	7
Da Torino:	5	Per Torino:	49
Da Asti:	20	per Asti:	18
Da Novara:	1	Per Novara:	3
Da Alessandria:	452	Per Alessandria:	845
Da Alba:	0	Per Alba:	1
Da Genova:	141	Per Genova:	498
Da Tortona:	208	Per Tortona:	462
Da Acqui Terme:	42	Per Acqui Terme:	28
Da Savona:	10	Per Savona:	5
Da Vercelli:	1	Per Vercelli :	5
Da Casale Monf.to:	18	Per Casale Monf.to:	15
Da Ovada:	148	Per Ovada:	68

Figura n.12- 13: areali del pendolarismo (2011) del Comune di Genova

Pendolarismo in ingresso



Pendolarismo in uscita



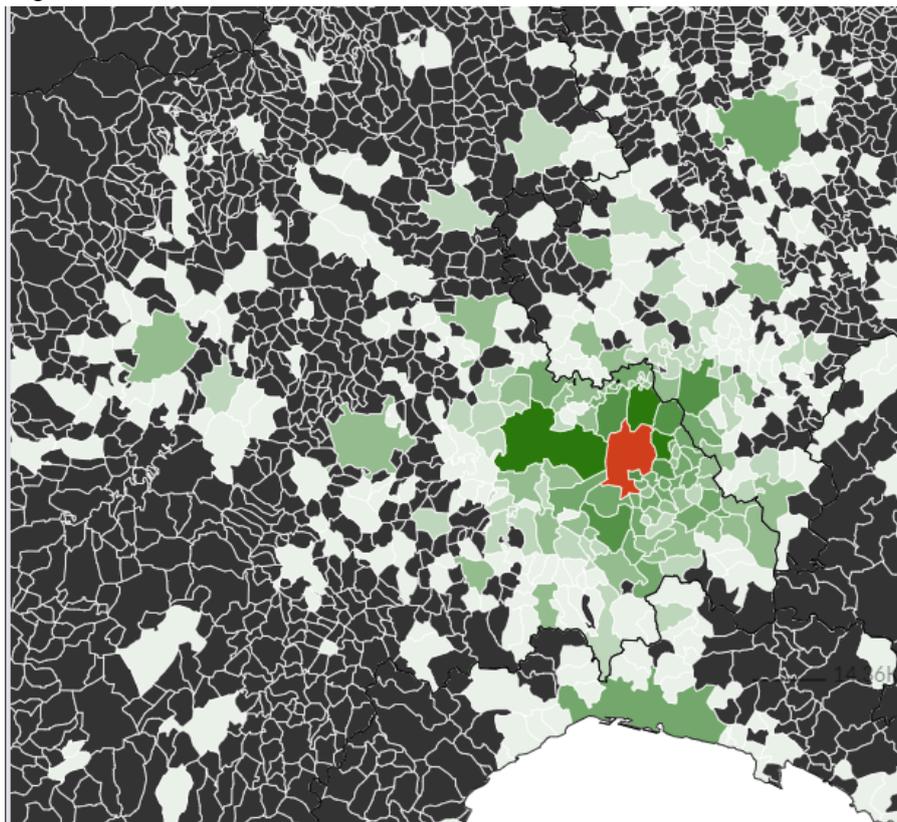
Fonte: elaborazione tratta dal Progetto di Ricerca di Interesse Nazionale "Territori Post-Metropolitani come forme urbane emergenti: le sfide della sostenibilità, abitabilità e governabilità", www.postmetropoli.it, su dati Istat - Censimento generale della popolazione e delle abitazioni 2011

Pendolarismo in entrata ed in uscita (Genova)

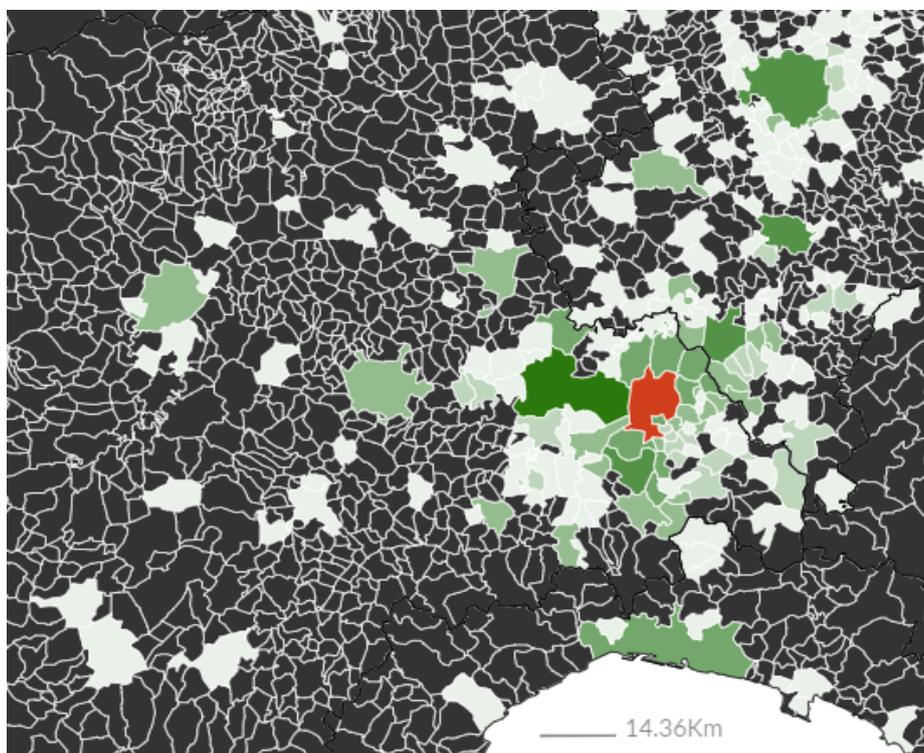
Da Milano	122	Per Milano	629
Da Pavia:	25	Per Pavia:	62
Da Voghera:	60	Per Voghera:	32
Da Torino:	84	Per Torino:	133
Da Asti:	34	per Asti:	26
Da Novara:	8	Per Novara:	11
Da Alessandria:	329	Per Alessandria:	205
Da Alba:	6	Per Alba:	6
Da Novi Ligure:	498	Per Novi Ligure:	141
Da Tortona:	121	Per Tortona:	127
Da Acqui Terme:	234	Per Acqui Terme:	48
Da Savona:	1573	Per Savona:	913
Da Vercelli:	3	Per Vercelli :	13
Da Casale Monf.to:	11	Per Casale Monf.to:	11
Da Ovada:	489	Per Ovada:	150

Figura n.14- 15: areali del pendolarismo (2011) del Comune di Tortona

Pendolarismo in ingresso



Pendolarismo in uscita



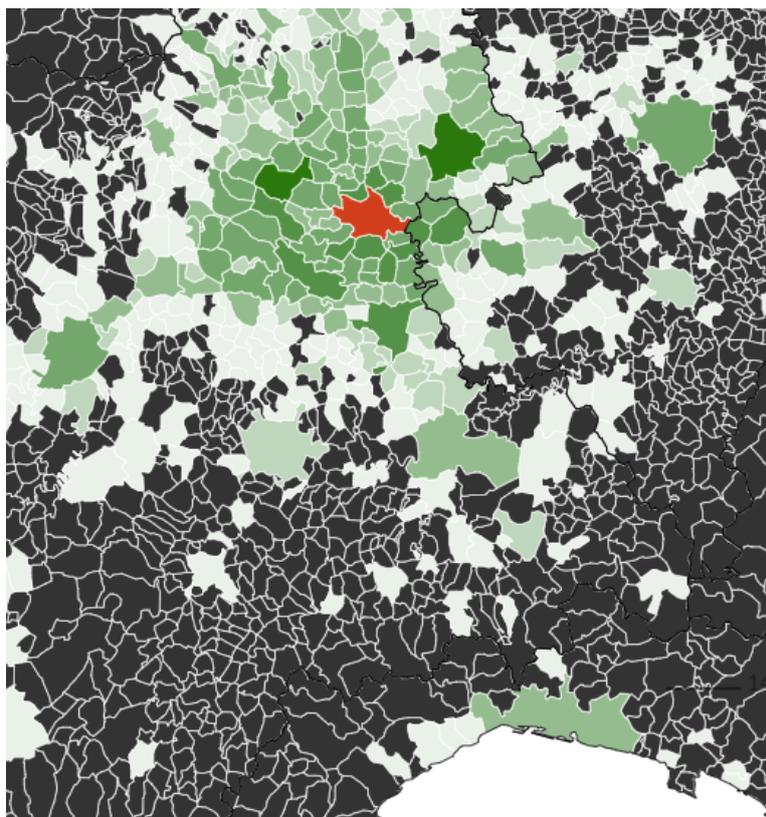
Fonte: elaborazione tratta dal Progetto di Ricerca di Interesse Nazionale "Territori Post-Metropolitani come forme urbane emergenti: le sfide della sostenibilità, abitabilità e governabilità", www.postmetropoli.it, su dati Istat - Censimento generale della popolazione e delle abitazioni 2011

Pendolarismo in entrata ed in uscita (Tortona)

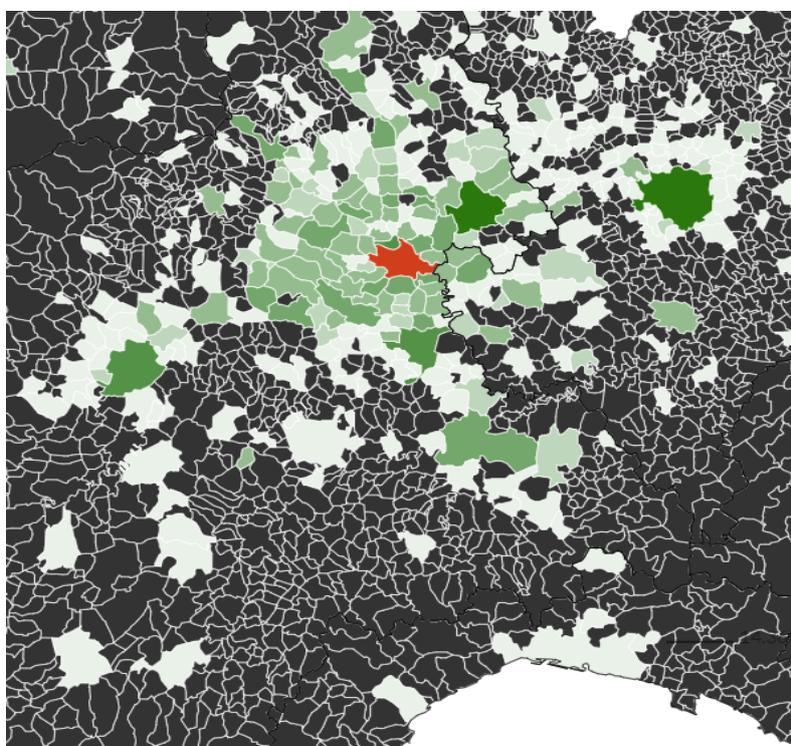
Da Milano	11	Per Milano	336
Da Pavia:	30	Per Pavia:	284
Da Voghera:	335	Per Voghera:	246
Da Torino:	33	Per Torino:	39
Da Asti:	20	per Asti:	19
Da Novara:	5	Per Novara:	4
Da Alessandria:	928	Per Alessandria:	648
Da Alba:	1	Per Alba:	3
Da Novi Ligure:	462	Per Novi Ligure:	208
Da Genova:	127	Per Genova:	121
Da Acqui Terme:	19	Per Acqui Terme:	13
Da Savona:	0	Per Savona:	1
Da Vercelli:	7	Per Vercelli :	1
Da Casale Monf.to:	26	Per Casale Monf.to:	19
Da Ovada:	25	Per Ovada:	10

Figura n.16- 17: areali del pendolarismo (2011) del Comune di Vercelli

Pendolarismo in ingresso



Pendolarismo in uscita



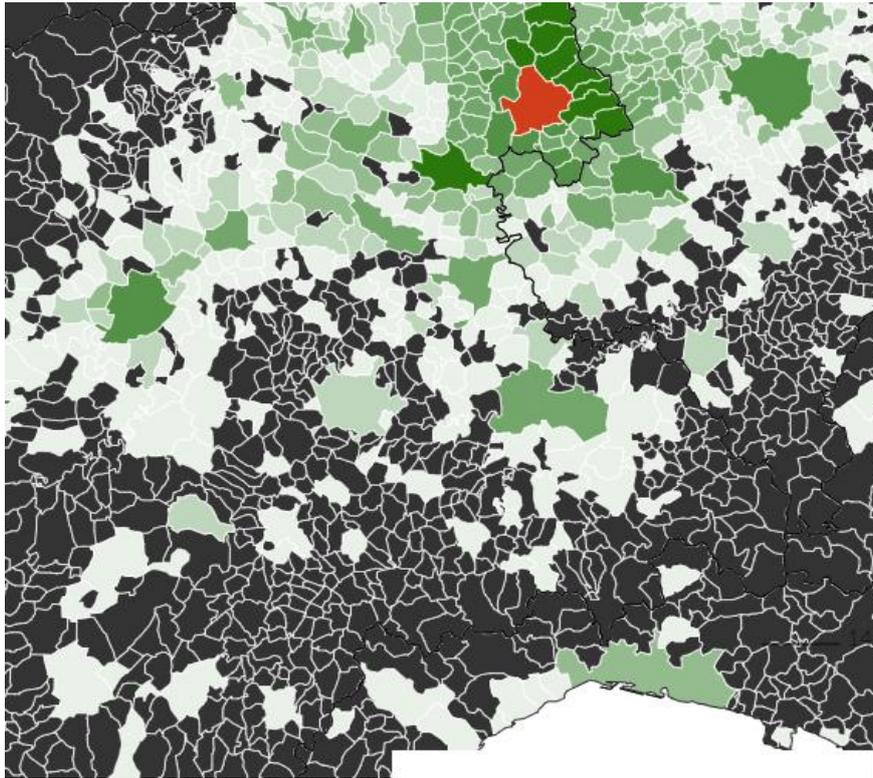
Fonte: elaborazione tratta dal Progetto di Ricerca di Interesse Nazionale "Territori Post-Metropolitani come forme urbane emergenti: le sfide della sostenibilità, abitabilità e governabilità", www.postmetropoli.it, su dati Istat - Censimento generale della popolazione e delle abitazioni 2011

Pendolarismo in entrata ed uscita (Vercelli)

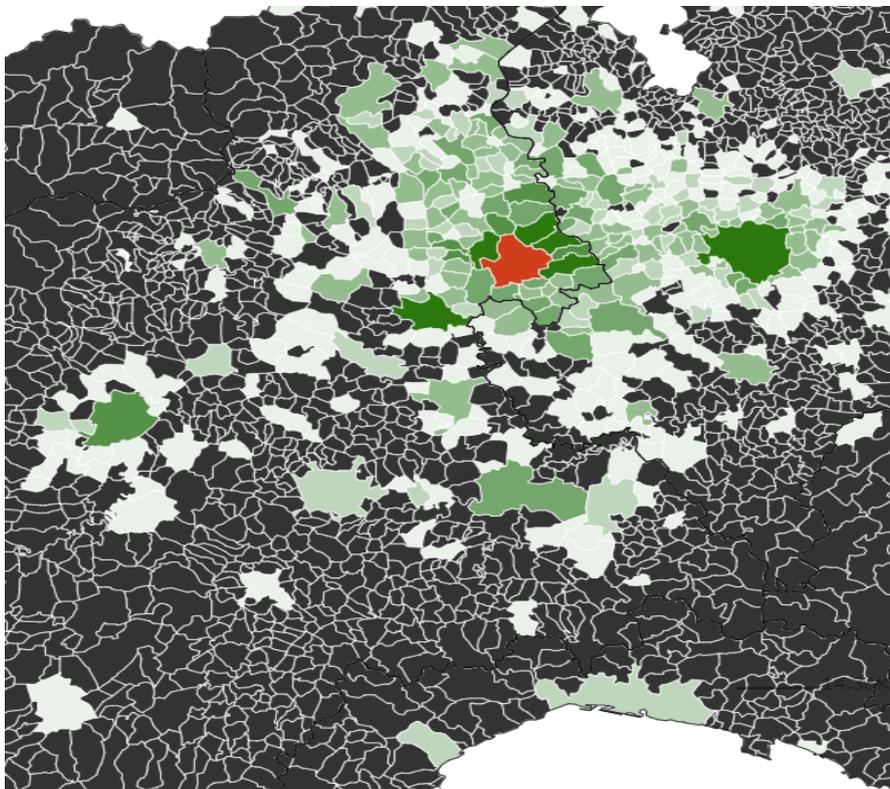
Da Milano	40	Per Milano	559
Da Pavia:	5	Per Pavia:	28
Da Voghera:	1	Per Voghera:	0
Da Torino:	144	Per Torino:	436
Da Asti:	9	per Asti:	4
Da Novara:	503	Per Novara:	751
Da Alessandria:	32	Per Alessandria:	63
Da Alba:	1	Per Alba:	0
Da Novi Ligure:	5	Per Novi Ligure:	1
Da Genova:	13	Per Genova:	3
Da Acqui Terme:	2	Per Acqui Terme:	2
Da Savona:	0	Per Savona:	1
Da Tortona:	1	Per Tortona :	7
Da Casale Monf.to:	227	Per Casale Monf.to:	201
Da Ovada:	2	Per Ovada:	0

Figura n.18- 19: areali del pendolarismo (2011) del Comune di Novara

Pendolarismo in ingresso



Pendolarismo in uscita



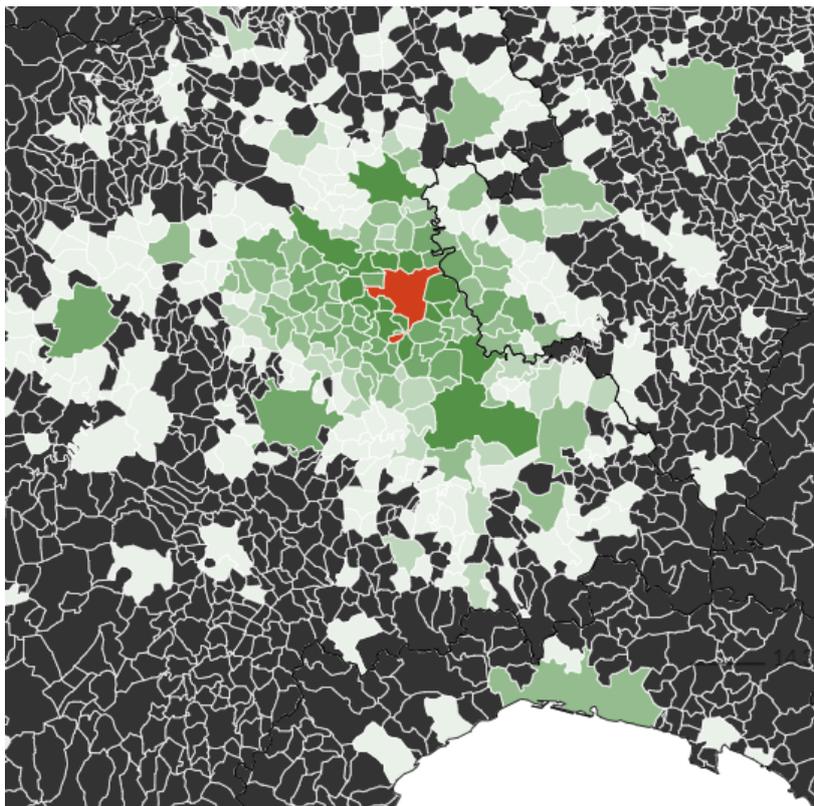
Fonte: elaborazione tratta dal Progetto di Ricerca di Interesse Nazionale "Territori Post-Metropolitani come forme urbane emergenti: le sfide della sostenibilità, abitabilità e governabilità", www.postmetropoli.it, su dati Istat - Censimento generale della popolazione e delle abitazioni 2011.

Pendolarismo in entrata ed in uscita (Novara)

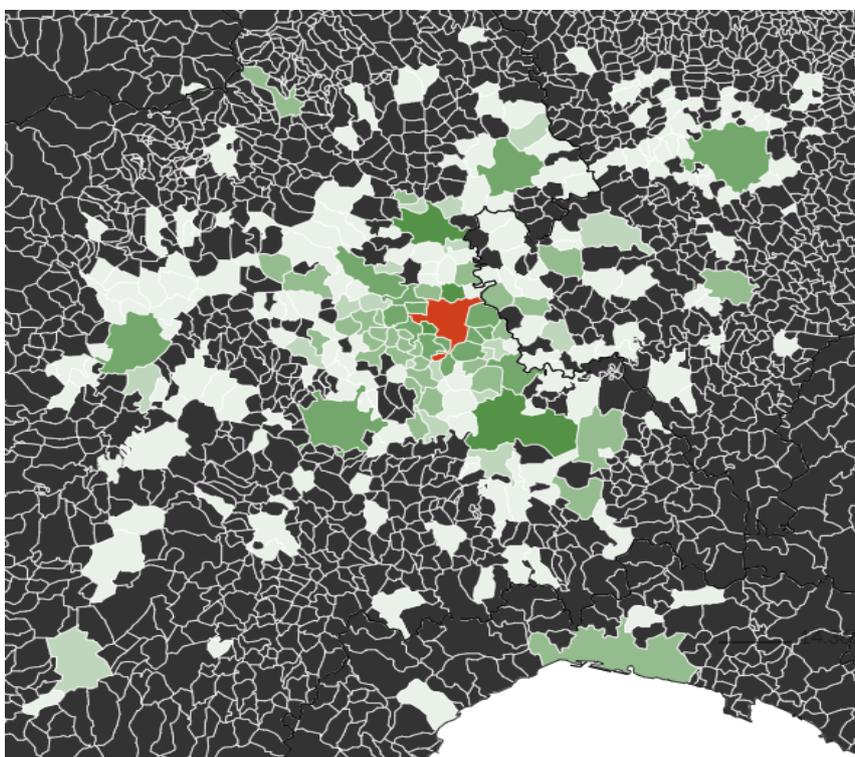
Da Milano	348	Per Milano	3168
Da Pavia:	5	Per Pavia:	26
Da Voghera:	7	Per Voghera:	2
Da Torino:	262	Per Torino:	321
Da Asti:	5	per Asti:	5
Da Vercelli:	751	Per Vercelli:	503
Da Alessandria:	41	Per Alessandria:	55
Da Alba:	4	Per Alba:	3
Da Novi Ligure:	3	Per Novi Ligure:	1
Da Genova:	11	Per Genova:	8
Da Acqui Terme:	4	Per Acqui Terme:	0
Da Savona:	2	Per Savona:	5
Da Tortona:	4	Per Tortona :	5
Da Casale Monf.to:	101	Per Casale Monf.to:	23
Da Ovada:	3	Per Ovada:	1

Figura n.20- 21: areali del pendolarismo (2011) del Comune di Casale Monferrato

Pendolarismo in ingresso



Pendolarismo in uscita



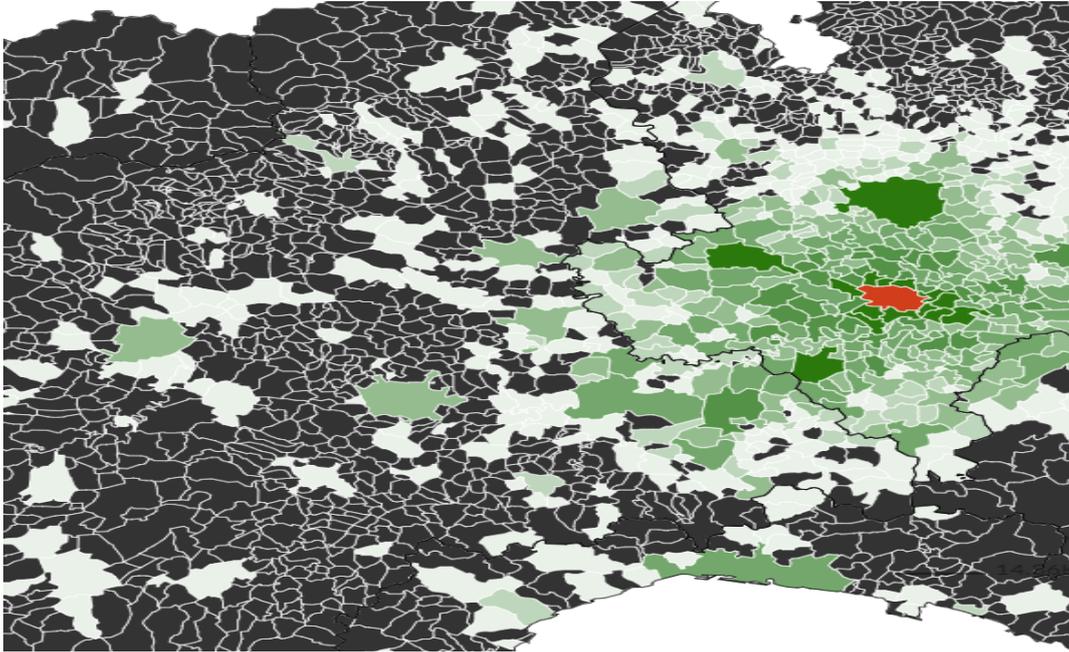
Fonte: elaborazione tratta dal Progetto di Ricerca di Interesse Nazionale "Territori Post-Metropolitani come forme urbane emergenti: le sfide della sostenibilità, abitabilità e governabilità", www.postmetropoli.it, su dati Istat - Censimento generale della popolazione e delle abitazioni 2011.

Pendolarismo in entrata ed in uscita(Casale Monferrato)

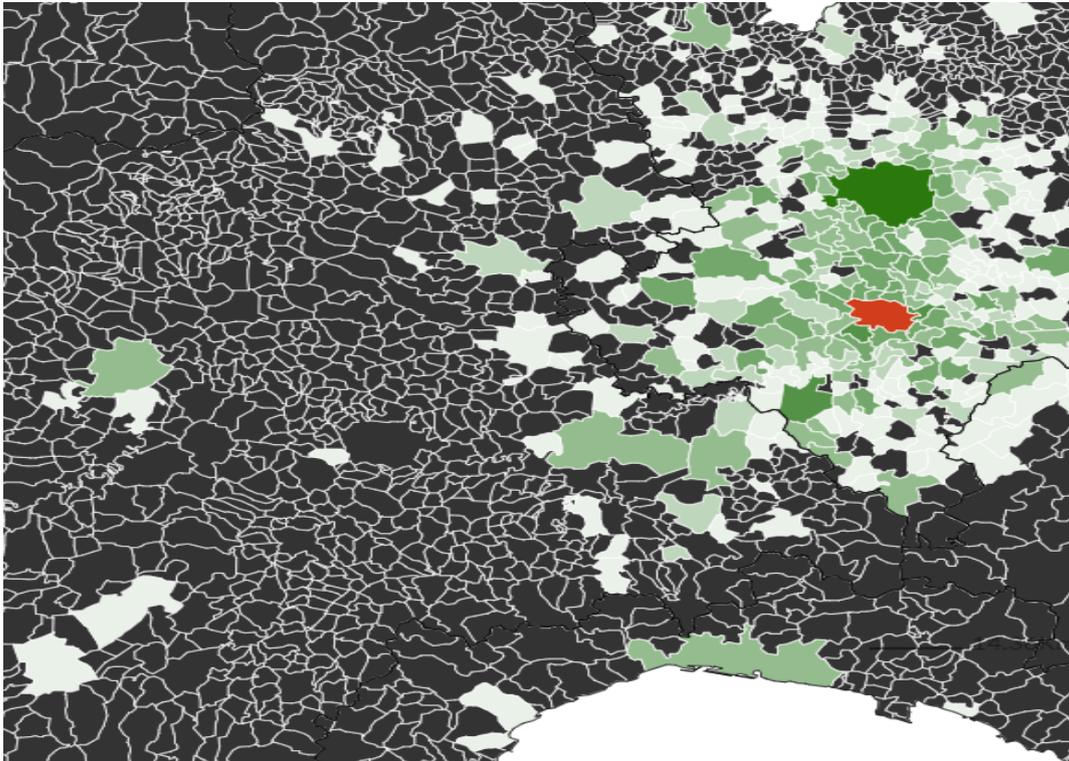
Da Milano	13	Per Milano	96
Da Pavia:	4	Per Pavia:	22
Da Voghera:	4	Per Voghera:	2
Da Torino:	23	Per Torino:	155
Da Asti:	65	per Asti:	47
Da Vercelli:	201	Per Vercelli:	227
Da Alessandria:	312	Per Alessandria:	406
Da Alba:	2	Per Alba:	2
Da Novi Ligure:	15	Per Novi Ligure:	18
Da Genova:	11	Per Genova:	11
Da Acqui Terme:	9	Per Acqui Terme:	1
Da Savona:	1	Per Savona:	1
Da Tortona:	19	Per Tortona :	26
Da Novara:	23	Per Novara:	101
Da Ovada:	5	Per Ovada:	3

Figura n.22- 23: areali del pendolarismo (2011) del Comune di Pavia

Pendolarismo in ingresso



Pendolarismo in uscita



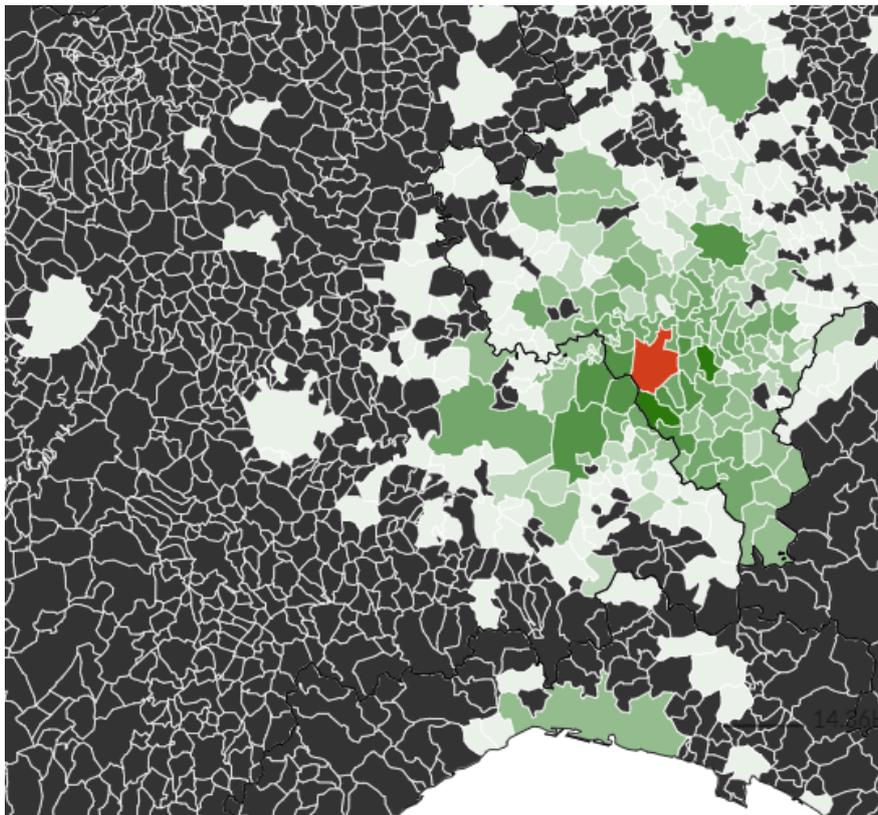
Fonte: elaborazione tratta dal Progetto di Ricerca di Interesse Nazionale "Territori Post-Metropolitani come forme urbane emergenti: le sfide della sostenibilità, abitabilità e governabilità", www.postmetropoli.it, su dati Istat - Censimento generale della popolazione e delle abitazioni 2011.

Pendolarismo in entrata ed in uscita (Pavia)

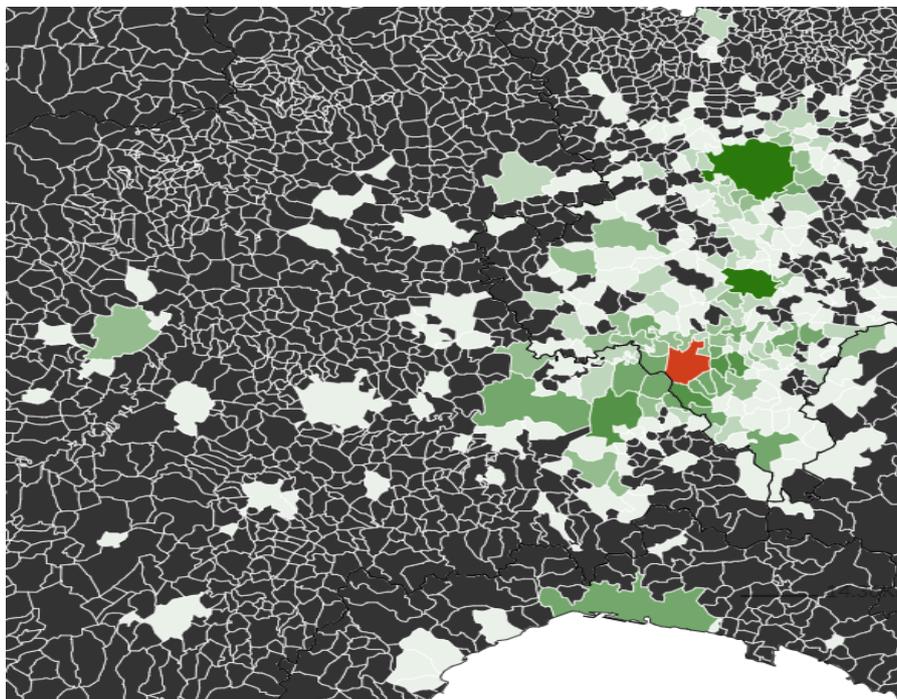
Da Milano	916	Per Milano	3465
Da Casale Monf.to:	22	Per Casale Monf.to:	4
Da Voghera:	1098	Per Voghera:	212
Da Torino:	24	Per Torino:	13
Da Asti:	15	per Asti:	0
Da Vercelli:	28	Per Vercelli:	5
Da Alessandria:	122	Per Alessandria:	28
Da Alba:	1	Per Alba:	0
Da Novi Ligure:	51	Per Novi Ligure:	6
Da Genova:	62	Per Genova:	25
Da Acqui Terme:	7	Per Acqui Terme:	0
Da Savona:	6	Per Savona:	3
Da Tortona:	284	Per Tortona :	30
Da Novara:	26	Per Novara:	5
Da Ovada:	0	Per Ovada:	1

Figura n.24- 25: areali del pendolarismo (2011) del Comune di Voghera

Pendolarismo in ingresso



Pendolarismo in uscita



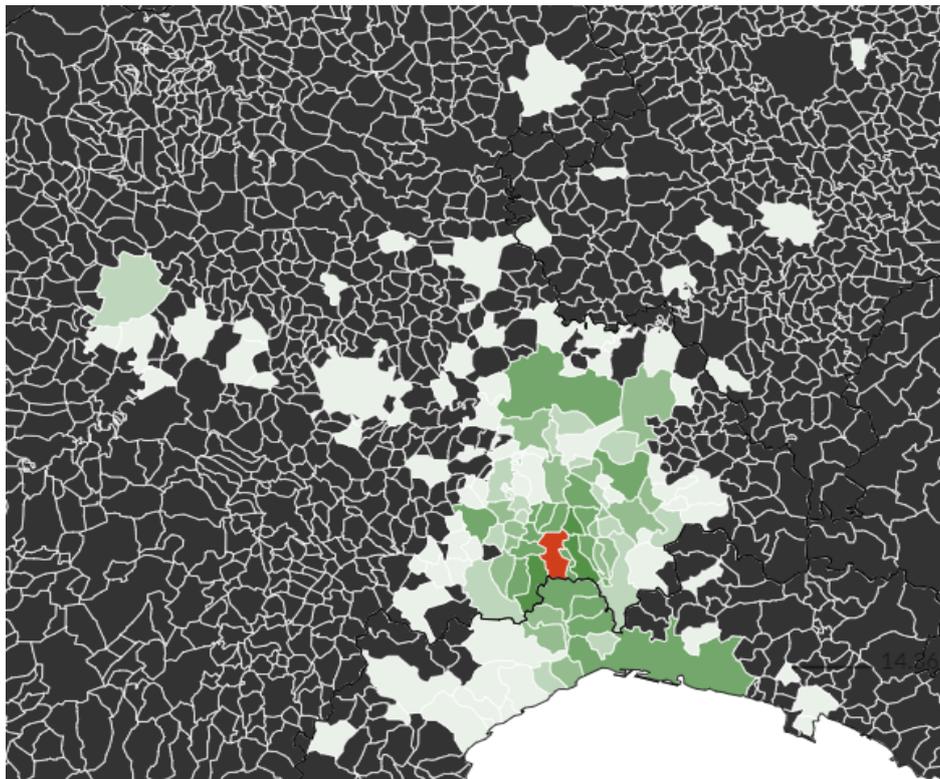
Fonte: elaborazione tratta dal Progetto di Ricerca di Interesse Nazionale "Territori Post-Metropolitani come forme urbane emergenti: le sfide della sostenibilità, abitabilità e governabilità", www.postmetropoli.it, su dati Istat - Censimento generale della popolazione e delle abitazioni 2011.

Pendolarismo in entrata ed in uscita (Voghera)

Da Milano	57	Per Milano	1273
Da Casale Monf.to:	2	Per Casale Monf.to:	4
Da Pavia :	212	Per Pavia :	1098
Da Torino:	3	Per Torino:	14
Da Asti:	2	per Asti:	4
Da Vercelli:	0	Per Vercelli:	1
Da Alessandria:	60	Per Alessandria:	116
Da Alba:	0	Per Alba:	1
Da Novi Ligure:	23	Per Novi Ligure:	23
Da Genova:	32	Per Genova:	60
Da Acqui Terme:	0	Per Acqui Terme:	0
Da Savona:	0	Per Savona:	4
Da Tortona:	246	Per Tortona :	335
Da Novara:	2	Per Novara:	7
Da Ovada:	1	Per Ovada:	0

Figura n.26- 27: areali del pendolarismo (2011) del Comune di Ovada

Pendolarismo in ingresso



Pendolarismo in uscita



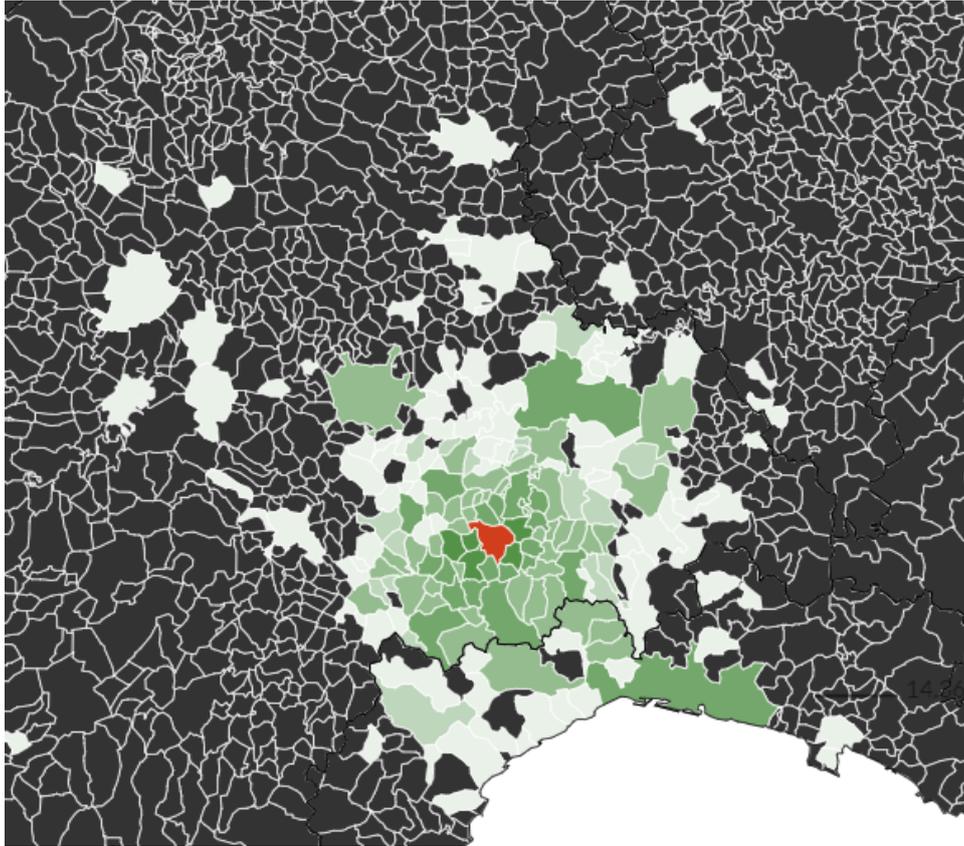
Fonte: elaborazione tratta dal Progetto di Ricerca di Interesse Nazionale "Territori Post-Metropolitani come forme urbane emergenti: le sfide della sostenibilità, abitabilità e governabilità", www.postmetropoli.it, su dati Istat - Censimento generale della popolazione e delle abitazioni 2011

Pendolarismo in entrata ed in uscita (Ovada)

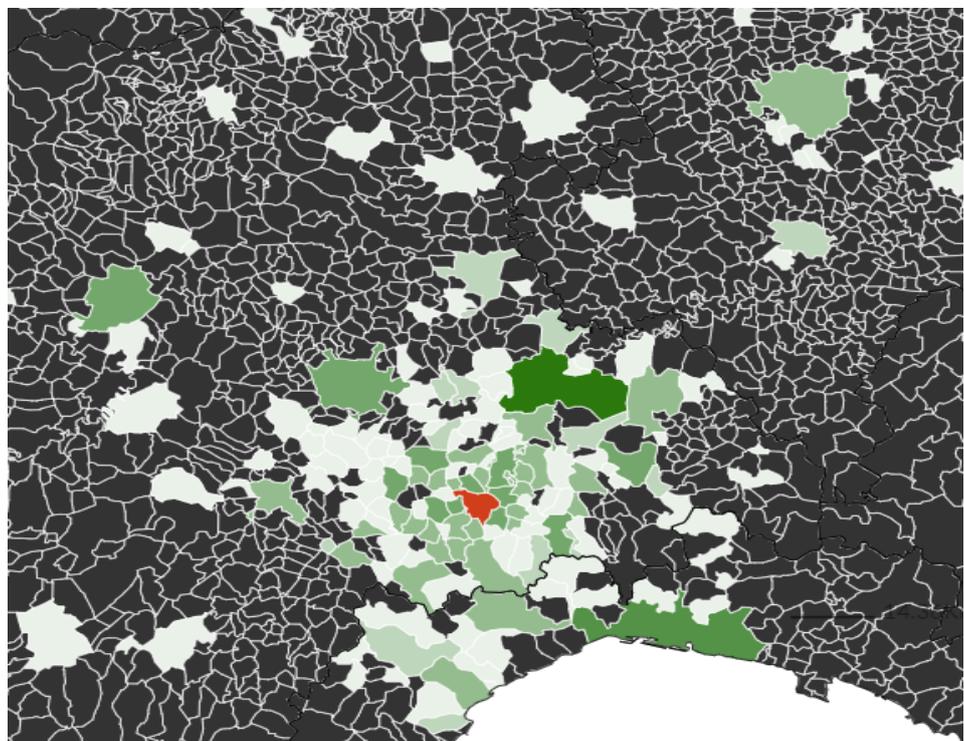
Da Milano	0	Per Milano	18
Da Casale Monf.to:	3	Per Casale Monf.to:	5
Da Pavia :	1	Per Pavia :	0
Da Torino:	6	Per Torino:	9
Da Asti:	3	per Asti:	4
Da Vercelli:	0	Per Vercelli:	2
Da Alessandria:	63	Per Alessandria:	201
Da Alba:	0	Per Alba:	0
Da Novi Ligure:	68	Per Novi Ligure:	148
Da Genova:	150	Per Genova:	489
Da Acqui Terme:	66	Per Acqui Terme:	130
Da Savona:	2	Per Savona:	2
Da Tortona:	10	Per Tortona :	25
Da Novara:	1	Per Novara:	3
Da Voghera:	0	Per Voghera:	1

Figura n.28- 29: areali del pendolarismo (2011) del Comune di Acqui Terme

Pendolarismo in ingresso



Pendolarismo in uscita



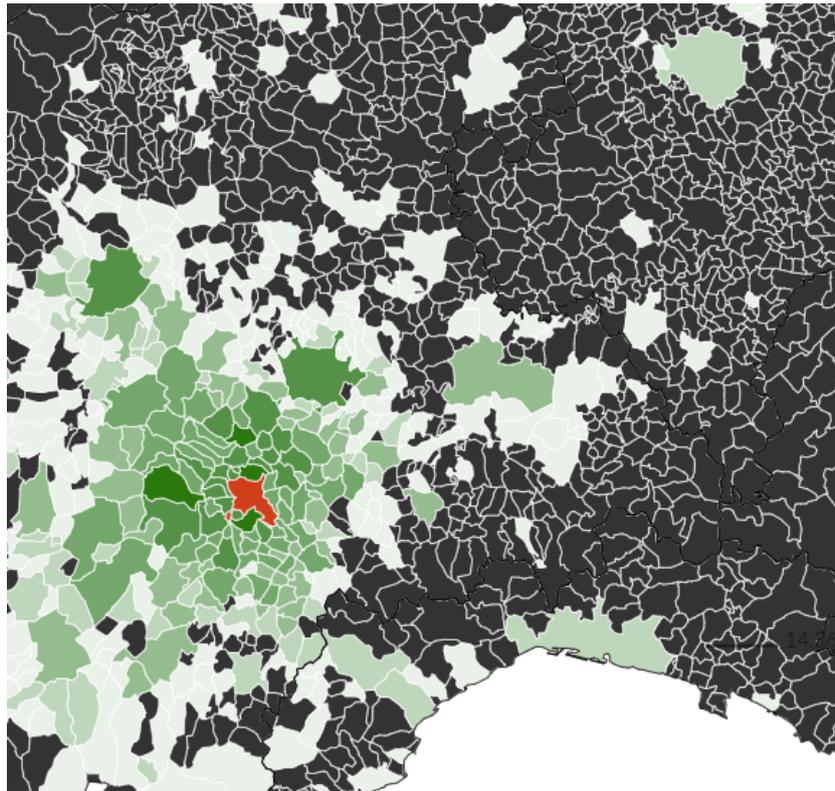
Fonte: elaborazione tratta dal Progetto di Ricerca di Interesse Nazionale "Territori Post-Metropolitani come forme urbane emergenti: le sfide della sostenibilità, abitabilità e governabilità", www.postmetropoli.it, su dati Istat - Censimento generale della popolazione e delle abitazioni 2011.

Pendolarismo in entrata ed in uscita (Acqui Terme)

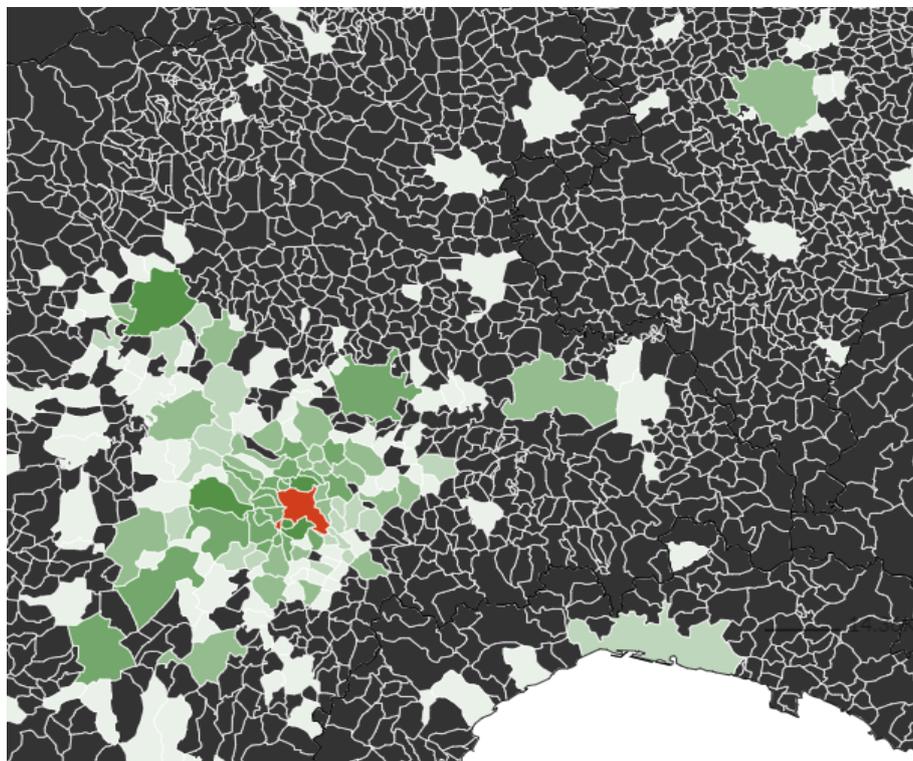
Da Milano	0	Per Milano	23
Da Casale Monf.to:	1	Per Casale Monf.to:	9
Da Pavia :	0	Per Pavia :	7
Da Torino:	4	Per Torino:	53
Da Asti:	13	per Asti:	50
Da Vercelli:	2	Per Vercelli:	2
Da Alessandria:	166	Per Alessandria:	502
Da Alba:	2	Per Alba:	12
Da Novi Ligure:	28	Per Novi Ligure:	42
Da Genova:	48	Per Genova:	234
Da Voghera:	0	Per Voghera:	0
Da Savona:	4	Per Savona:	14
Da Tortona:	13	Per Tortona :	19
Da Novara:	0	Per Novara:	4
Da Ovada:	130	Per Ovada:	66

Figura n.30- 31: areali del pendolarismo (2011) del Comune di Alba

Pendolarismo in ingresso



Pendolarismo in uscita



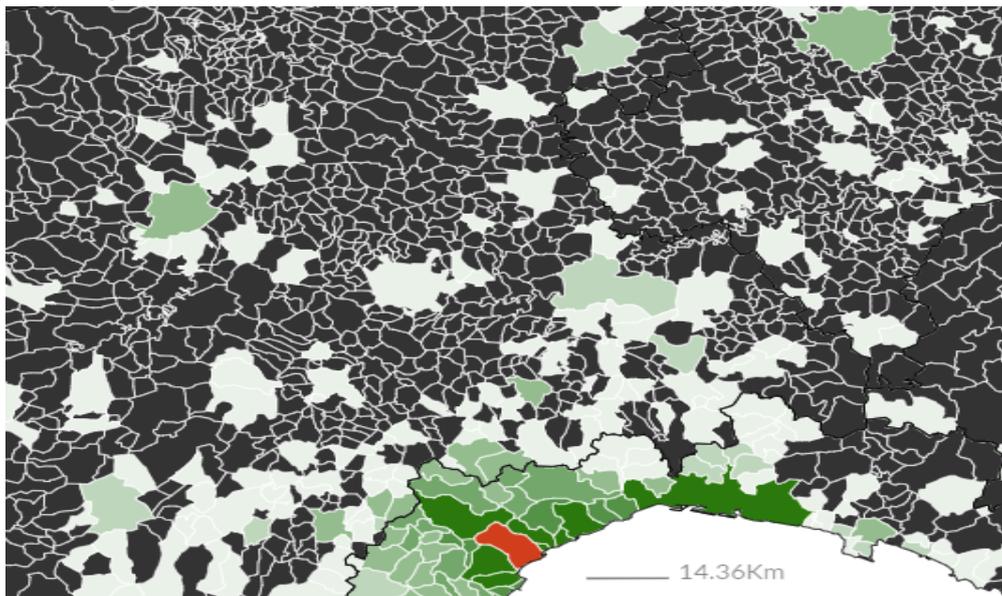
Fonte: elaborazione tratta dal Progetto di Ricerca di Interesse Nazionale "Territori Post-Metropolitani come forme urbane emergenti: le sfide della sostenibilità, abitabilità e governabilità", www.postmetropoli.it, su dati Istat - Censimento generale della popolazione e delle abitazioni 2011.

Pendolarismo in entrata ed in uscita (Alba)

Da Milano	9	Per Milano	17
Da Casale Monf.to:	2	Per Casale Monf.to:	2
Da Pavia :	0	Per Pavia :	1
Da Torino:	230	Per Torino:	295
Da Asti:	281	per Asti:	92
Da Vercelli:	0	Per Vercelli:	1
Da Alessandria:	12	Per Alessandria:	17
Da Voghera:	1	Per Voghera:	0
Da Novi Ligure:	1	Per Novi Ligure:	0
Da Genova:	6	Per Genova:	6
Da Acqui Terme:	12	Per Acqui Terme:	2
Da Savona:	5	Per Savona:	1
Da Tortona:	3	Per Tortona :	1
Da Novara:	3	Per Novara:	4
Da Ovada:	0	Per Ovada:	0

Figura n.32- 33: areali del pendolarismo (2011) del Comune di Savona

Pendolarismo in ingresso



Pendolarismo in uscita

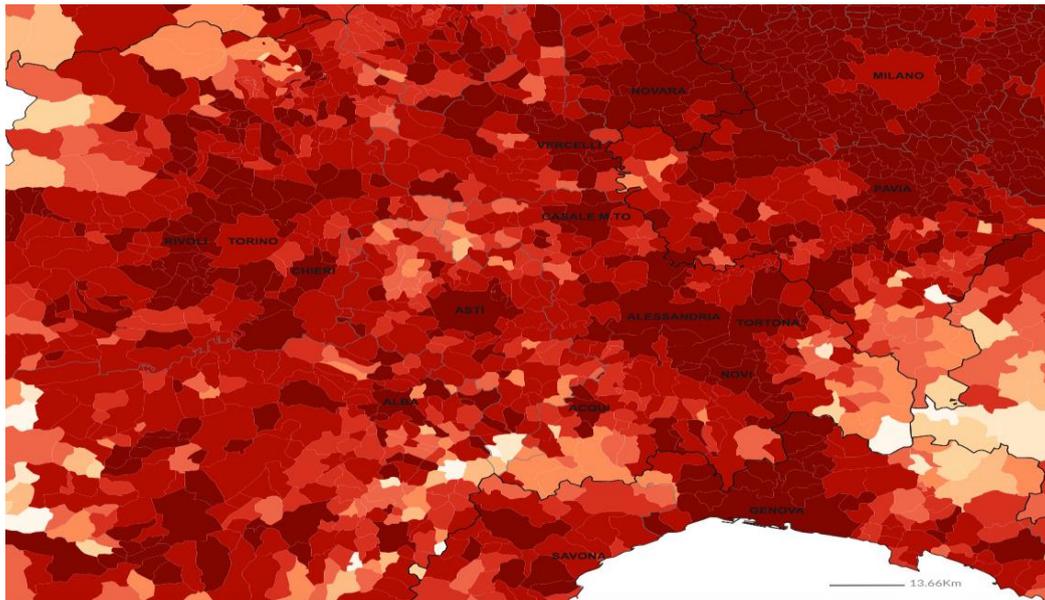


Fonte: elaborazione tratta dal Progetto di Ricerca di Interesse Nazionale "Territori Post-Metropolitani come forme urbane emergenti: le sfide della sostenibilità, abitabilità e governabilità", www.postmetropoli.it, su dati Istat - Censimento generale della popolazione e delle abitazioni 2011.

Pendolarismo in entrata ed in uscita (Savona)

Da Milano	15	Per Milano	23
Da Casale Monf.to:	1	Per Casale Monf.to:	1
Da Pavia :	3	Per Pavia :	6
Da Torino:	11	Per Torino:	21
Da Asti:	4	per Asti:	2
Da Vercelli:	1	Per Vercelli:	0
Da Alessandria:	5	Per Alessandria:	6
Da Voghera:	4	Per Voghera:	0
Da Novi Ligure:	5	Per Novi Ligure:	10
Da Genova:	913	Per Genova:	1573
Da Alba:	1	Per Alba:	5
Da Acqui Terme :	14	Per Acqui Terme:	4
Da Tortona:	1	Per Tortona :	0
Da Novara:	5	Per Novara:	2
Da Ovada:	2	Per Ovada:	2

Figura n.34



Valore comunale medio dell'indicatore nella selezione attiva: 0.80

Come è calcolato

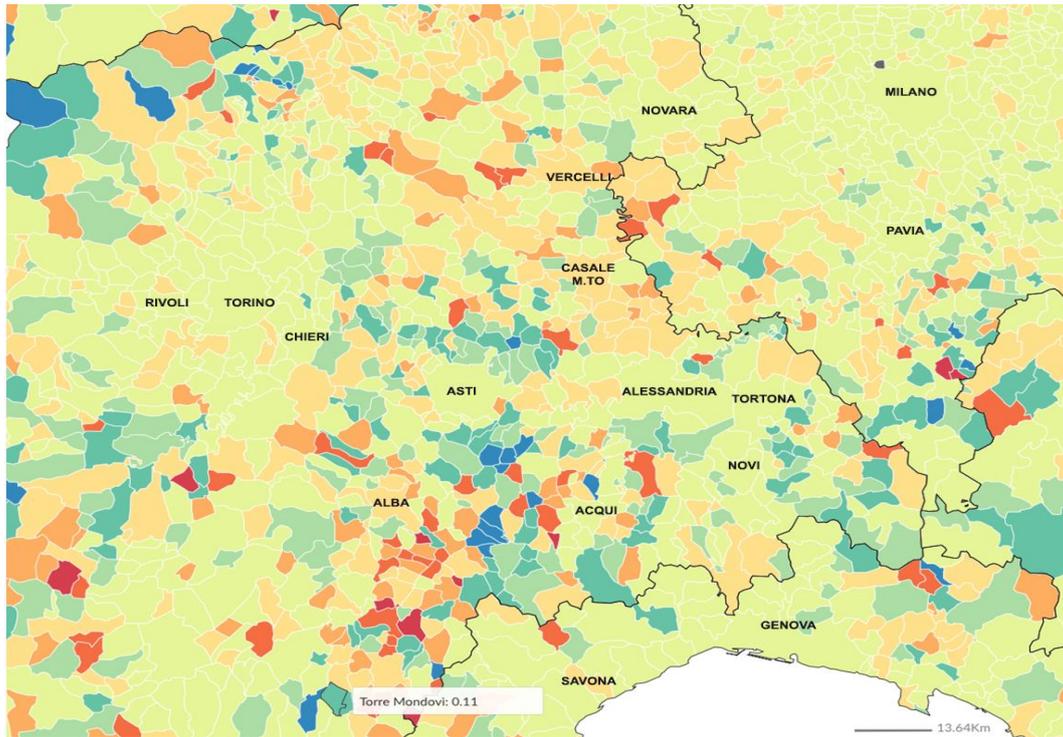
Rapporto tra la somma dei flussi in entrata ed in uscita dal comune per motivi di lavoro e la popolazione occupata del comune.

Restituisce la densità di spostamenti legati a motivi di lavoro, rispetto alla popolazione occupata di ciascun comune.

Comune	%	Comune	%
TORINO	0,85	CASALE	0,86
OVADA	0,86	NOVI	0,87
VOGHERA	0,86	ACQUI T.	0,85
ASTI	0,87	TORTONA	0,87
GENOVA	0,87	PAVIA	0,86
SAVONA	0,84	VERCELLI	0,85
NOVARA	0,87	ALESSANDRIA	0,86
MILANO	0,83	ALBA	0,85

VARIAZIONE INDICE DI MOBILITA' 2001/2011:

Figura n.35

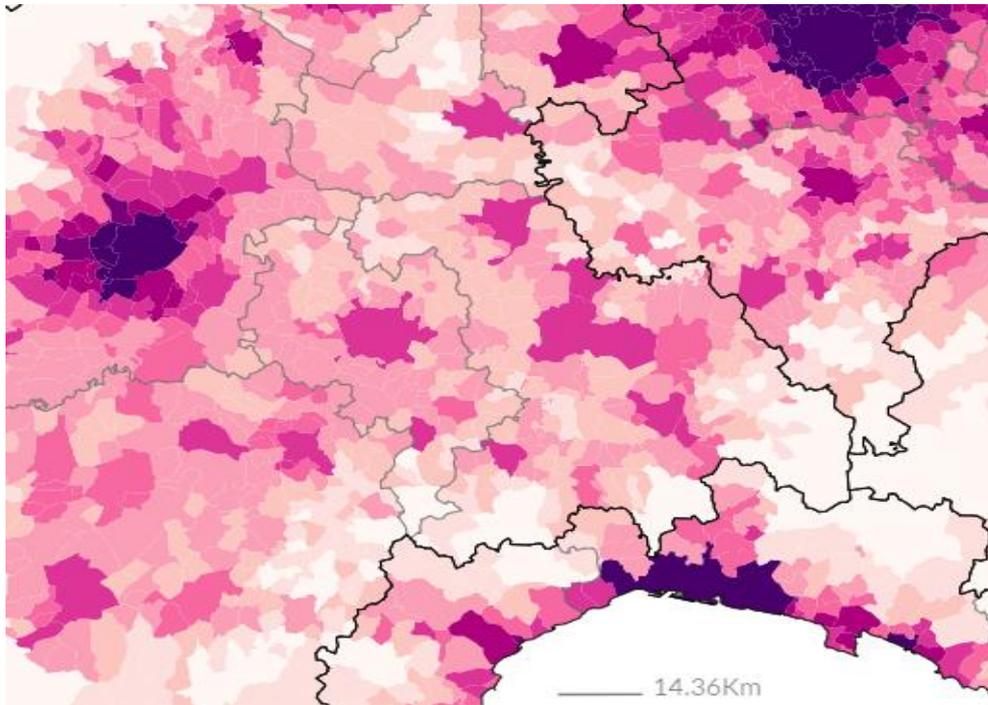


Comune	%	Comune	%
TORINO	0	CASALE	-0,01
OVADA	0	NOVI	0
VOGHERA	0,01	ACQUI T.	0,02
ASTI	0,02	TORTONA	0,01
GENOVA	0,03	PAVIA	0,01
SAVONA	0,01	VERCELLI	0
NOVARA	0,01	ALESSANDRIA	0,02
MILANO	0,01	ALBA	-0,01

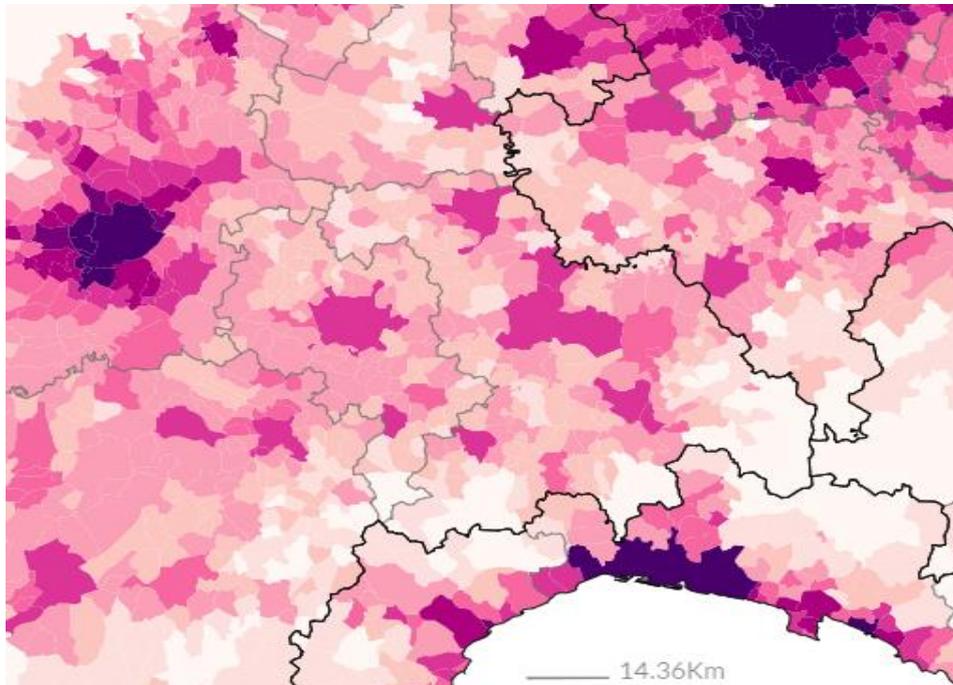
Figure n.36 – 37

Dati relativi alle % di Densità di popolazione dei territori 2011

Descrive la densità di popolazione cumulata di residenti e addetti all'interno dei territori comunali



Dati relativi alle % di Densità di popolazione dei territori 2001



Fonte: elaborazione tratta dal Progetto di Ricerca di Interesse Nazionale "Territori Post-Metropolitani come forme urbane emergenti: le sfide della sostenibilità, abitabilità e governabilità", www.postmetropoli.it, su dati Istat - Censimento generale della popolazione e delle abitazioni 2011

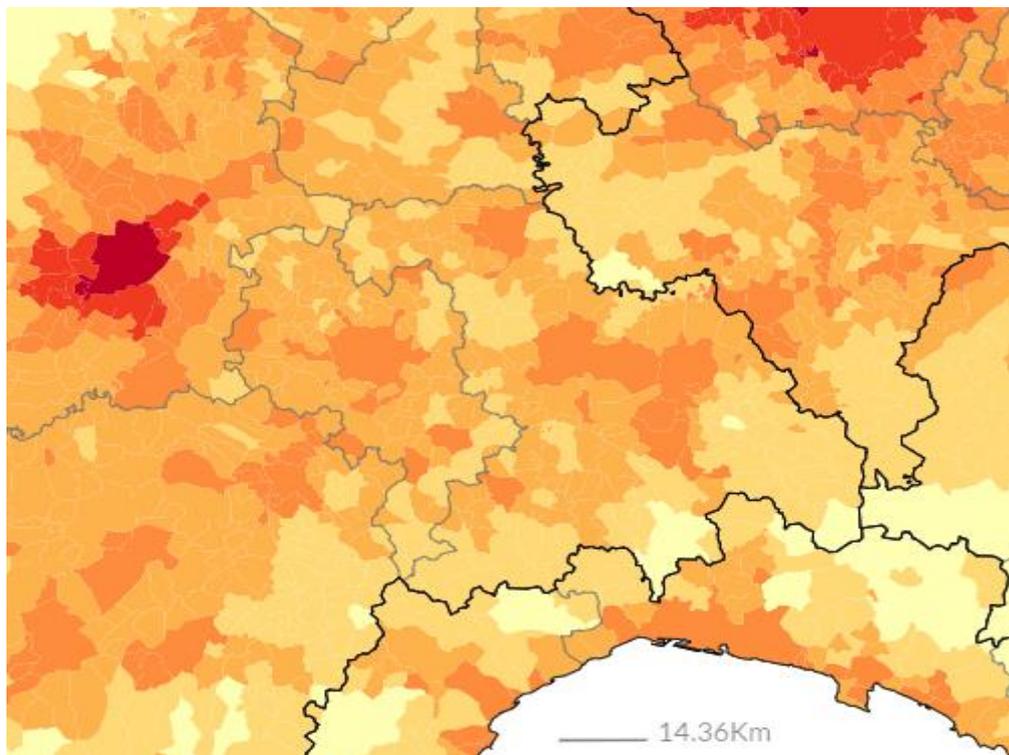
% Densità popolazione 2001

% Densità popolazione 2011

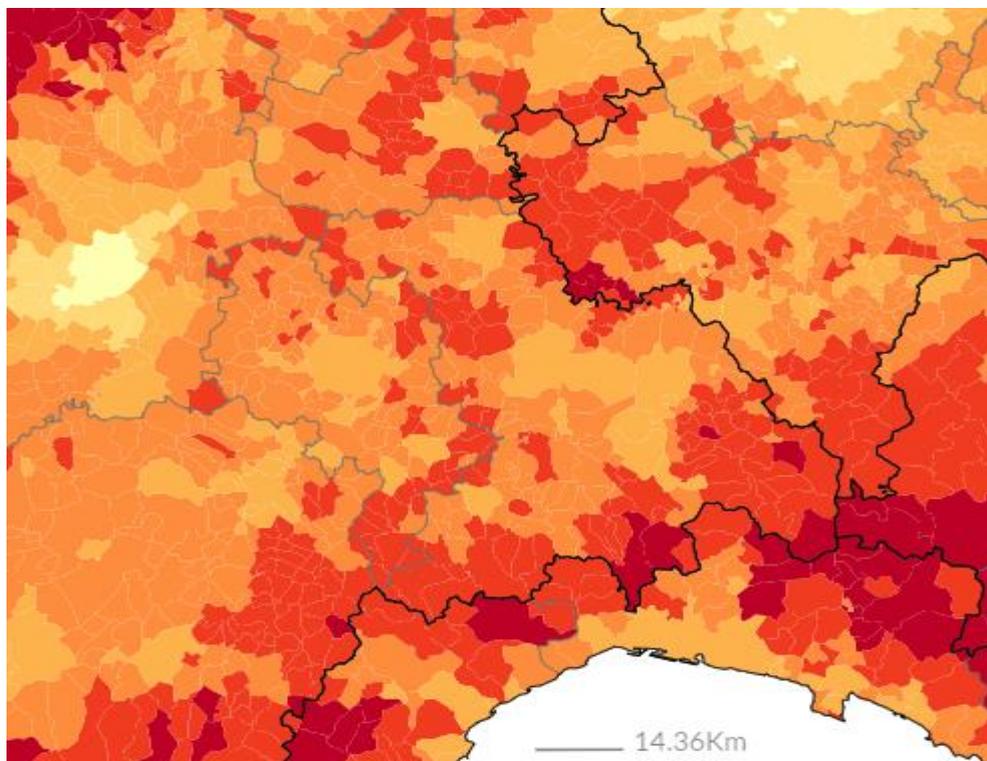
Milano	10704	Milano	11095
Casale Monf.to:	547	Casale Monf.to:	533
Pavia :	1470	Pavia :	1430
Torino:	9215	Torino:	9210
Asti:	621	Asti:	635
Vercelli:	745	Vercelli:	739
Alessandria:	560	Alessandria:	580
Voghera:	784	Voghera:	780
Novi Ligure:	653	Novi Ligure:	665
Genova:	3321	Genova:	3317
Alba:	869	Alba:	920
Acqui Terme :	743	Acqui Terme:	776
Tortona:	367	Tortona :	387
Novara:	1313	Novara:	1303
Ovada:	441	Ovada:	466

Figura n.38-39

Dati relativi alla % di consumo di suolo 2012



Dati relativi alla % di Non consumo di suolo 2012



Fonte: elaborazione tratta dal Progetto di Ricerca di Interesse Nazionale "Territori Post-Metropolitani come forme urbane emergenti: le sfide della sostenibilità, abitabilità e governabilità", www.postmetropoli.it, su dati Istat - Censimento generale della popolazione e delle abitazioni 2011

Consumo di suolo 2012

Non consumo di suolo 2012

Milano	47.80	Milano	52.20
Casale Monf.to:	13.40	Casale Monf.to:	86.60
Pavia :	19.80	Pavia :	80.20
Torino:	57.60	Torino:	42.40
Asti:	14.20	Asti:	85.80
Vercelli:	15.80	Vercelli:	84.20
Alessandria:	13.60	Alessandria:	86.40
Voghera:	17.10	Voghera:	82.90
Novi Ligure:	15.20	Novi Ligure:	84.80
Genova:	20.20	Genova:	79.80
Alba:	16.80	Alba:	83.20
Acqui Terme :	13.80	Acqui Terme:	86.20
Tortona:	14.10	Tortona :	85.90
Novara:	18.00	Novara:	82.00
Ovada:	9.50	Ovada:	90.50

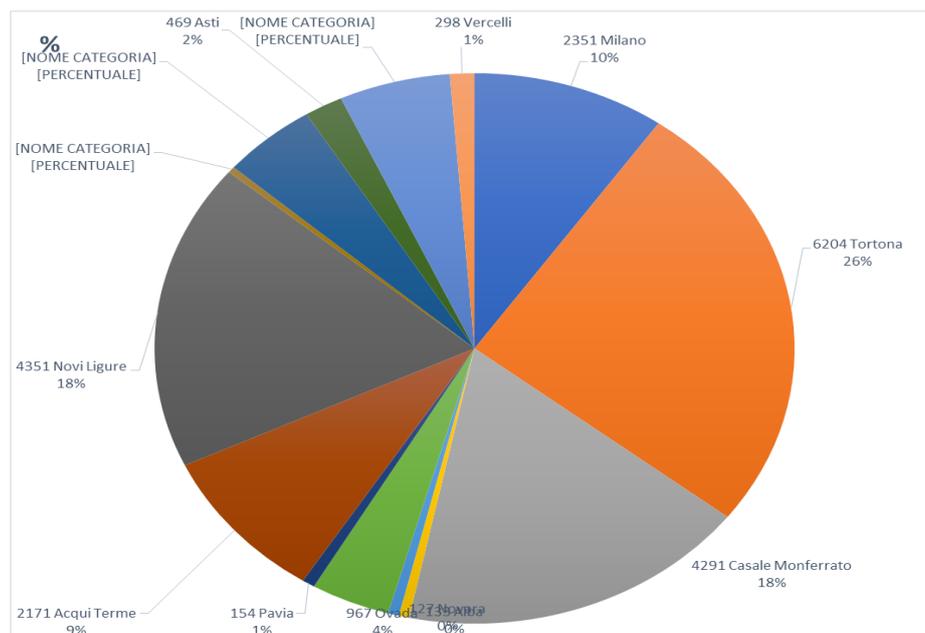
Dati relativi agli spostamenti per motivi di lavoro della Provincia di Alessandria

Residenza Provincia	Numero Lavoratori	Comune dove vanno a lavorare	%
AL	2.351	Milano	6,48
AL	6.204	Tortona	17,10
AL	4.291	Casale Monferrato	11,83
AL	127	Novara	0,35
AL	133	Alba	0,37
AL	967	Ovada	2,66
AL	154	Pavia	0,42
AL	2.171	Acqui Terme	5,98
AL	4.351	Novi Ligure	11,99
AL	88	Savona	0,24
AL	1.149	Genova	3,17
AL	469	Asti	1,29
AL	1.355	Torino	3,73
AL	298	Vercelli	0,82
AL	12.178	Alessandria*	33,56
Totale Lavoratori		36.286	

* Non rappresentato Graficamente

AL	6.092	Lombardia	51,02
AL	1.926	Liguria	16,13
AL	3.922	Altre regioni (Escluse Piemonte, Liguria e Lombardia)	32,85
Tot. Lavoratori Fuori Regione		11.940	

Grafico Spostamenti AL Figura n.40



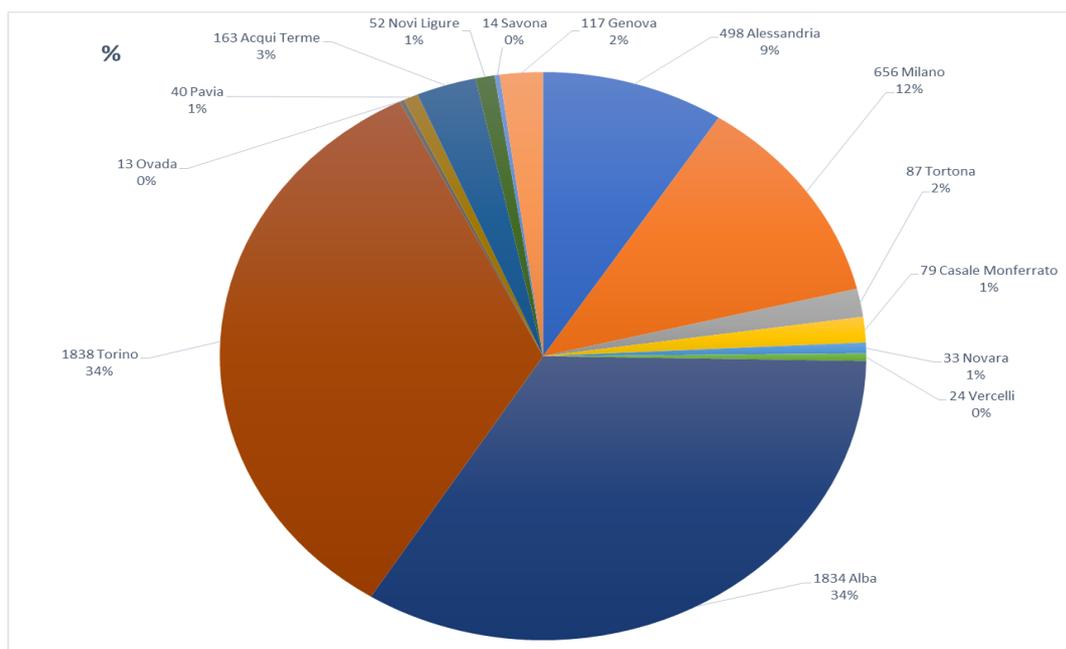
Dati relativi agli spostamenti per motivi di lavoro della Provincia di Asti

Residenza Provincia	Numero Lavoratori	Comune dove vanno a lavorare	%
AT	498	Alessandria	3,38
AT	656	Milano	4,45
AT	87	Tortona	0,59
AT	79	Casale Monferrato	0,54
AT	33	Novara	0,22
AT	24	Vercelli	0,16
AT	1.834	Alba	12,44
AT	1.838	Torino	12,47
AT	13	Ovada	0,09
AT	40	Pavia	0,27
AT	163	Acqui Terme	1,11
AT	52	Novi Ligure	0,35
AT	14	Savona	0,09
AT	117	Genova	0,79
AT	9.292	Asti*	63,04
Totale Lavoratori	14.740		

* Non rappresentato Graficamente

AT	1.370	Lombardia	42,85
AT	280	Liguria	8,76
AT	1.547	Altre regioni (Escluse Piemonte, Liguria e Lombardia)	48,39
Tot. Lavoratori Fuori Regione	3.197		

Grafico Spostamenti AT Figura n.41



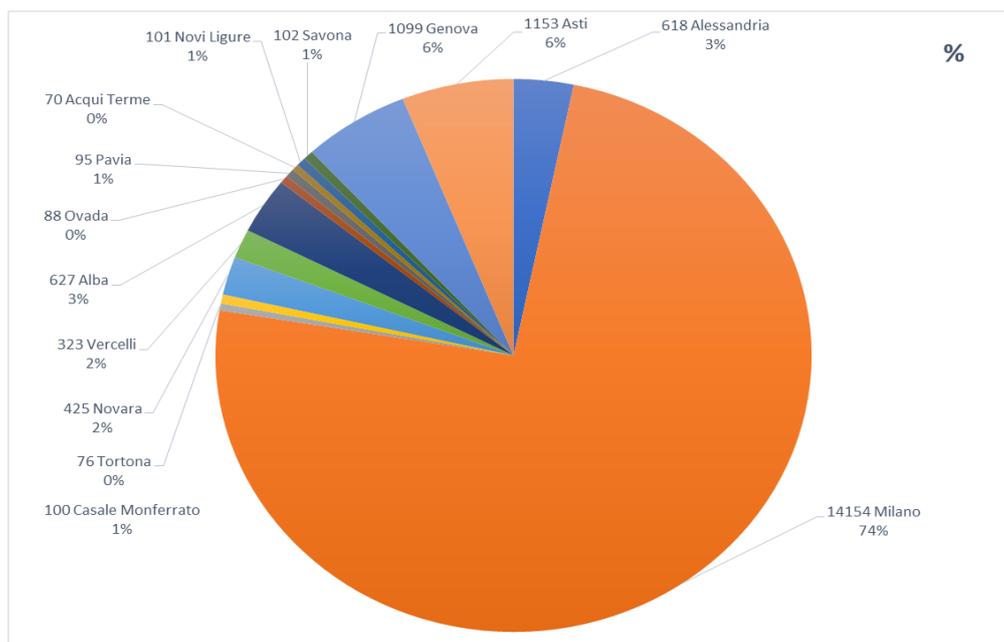
Dati relativi agli spostamenti per motivi di lavoro della Provincia di Torino

Residenza Provincia	Numero Lavoratori	Comune dove vanno a lavorare	%
TO	618	Alessandria	0,36
TO	14.154	Milano	8,35
TO	76	Tortona	0,04
TO	100	Casale Monferrato	0,06
TO	425	Novara	0,25
TO	323	Vercelli	0,19
TO	627	Alba	0,37
TO	88	Ovada	0,05
TO	95	Pavia	0,06
TO	70	Acqui Terme	0,04
TO	101	Novi Ligure	0,06
TO	102	Savona	0,06
TO	1.099	Genova	0,65
TO	1.153	Asti	0,68
TO	150.508	Torino*	88,77
Totale Lavoratori	169.539		

* Non rappresentato Graficamente

TO	24.514	Lombardia	43,78
TO	2666	Liguria	4,76
TO	28.813	Altre regioni (Escluse Piemonte, Liguria e Lombardia)	51,46
Tot. Lavoratori Fuori Regione	55.993		

Grafico Spostamenti TO Figura n.42



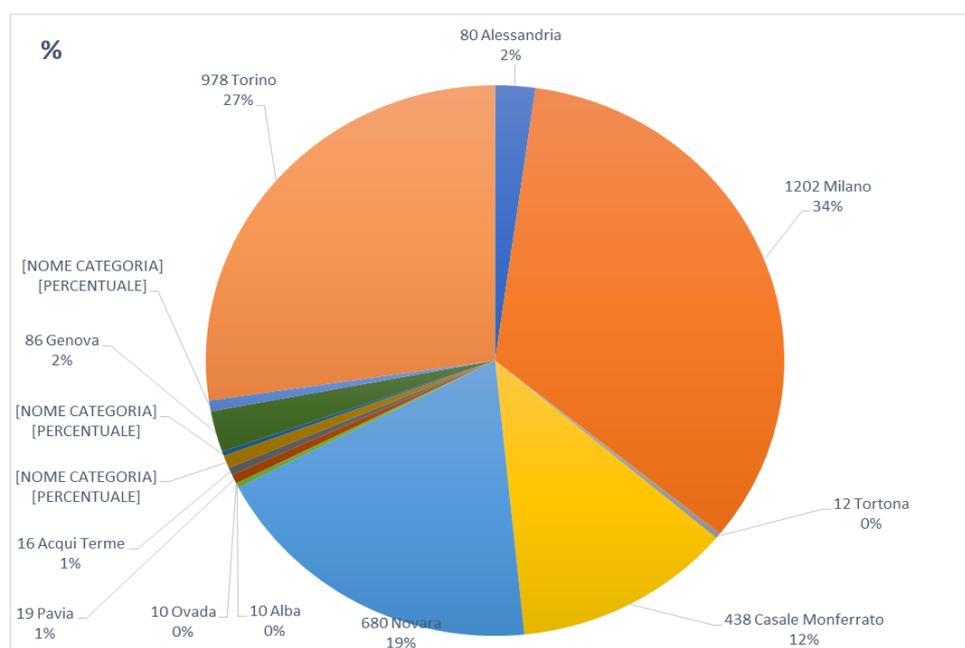
Dati relativi agli spostamenti per motivi di lavoro della Provincia di Vercelli

Residenza Provincia	Numero Lavoratori	Comune dove vanno a lavorare	%
VC	80	Alessandria	0,92
VC	1.202	Milano	13,80
VC	12	Tortona	0,14
VC	438	Casale Monferrato	5,03
VC	680	Novara	7,81
VC	10	Alba	0,11
VC		Ovada	0,00
VC	19	Pavia	0,22
VC	16	Acqui Terme	0,18
VC	27	Novi Ligure	0,31
VC	9	Savona	0,10
VC	86	Genova	0,99
VC	23	Asti	0,26
VC	978	Torino	11,23
VC	5.127	Vercelli*	58,88
Totale Lavoratori	8.707		

* Non rappresentato Graficamente

VC	2.601	Lombardia	55,96
VC	179	Liguria	3,85
VC	1.868	Altre regioni (Escluse Piemonte, Liguria e Lombardia)	40,19
Tot. Lavoratori Fuori Regione	4.648		

Grafico Spostamenti VC Figura n.43



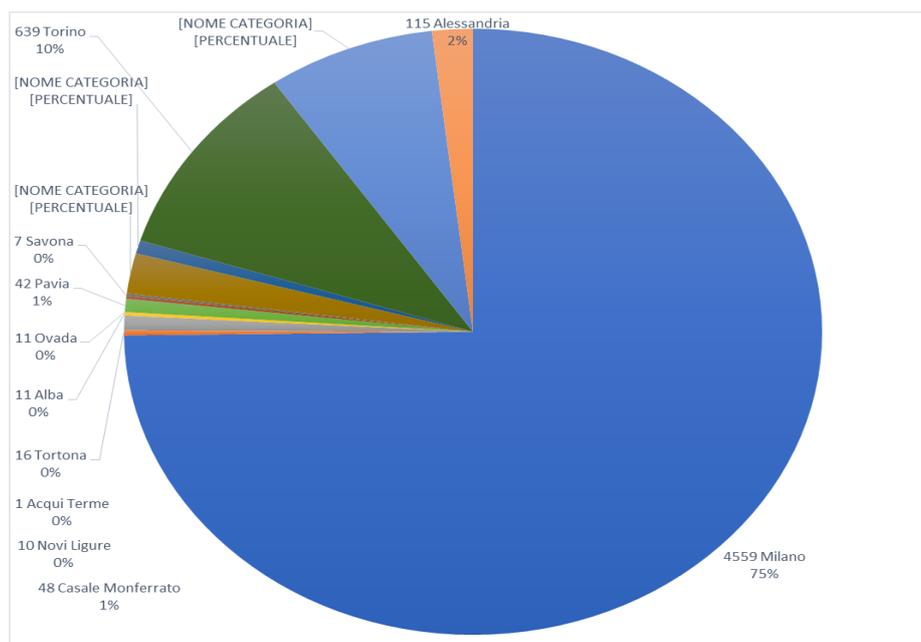
Dati relativi agli spostamenti per motivi di lavoro della Provincia di Novara

Residenza Provincia	Numero Lavoratori	Comune dove vanno a lavorare	%
NO	4.559	Milano	23,09
NO	16	Tortona	0,08
NO	48	Casale Monferrato	0,24
NO	11	Alba	0,06
NO		Ovada	0,00
NO	42	Pavia	0,21
NO	1	Acqui Terme	0,01
NO	10	Novi Ligure	0,05
NO	7	Savona	0,04
NO	131	Genova	0,66
NO	43	Asti	0,22
NO	639	Torino	3,24
NO	472	Vercelli	2,39
NO	115	Alessandria	0,58
NO	13.649	Novara*	69,13
Totale Lavoratori	19.743		

* Non rappresentato Graficamente

NO	12.722	Lombardia	77,36
NO	265	Liguria	1,61
NO	3.458	Altre regioni (Escluse Piemonte, Liguria e Lombardia)	21,03
Tot. Lavoratori Fuori Regione	16.445		

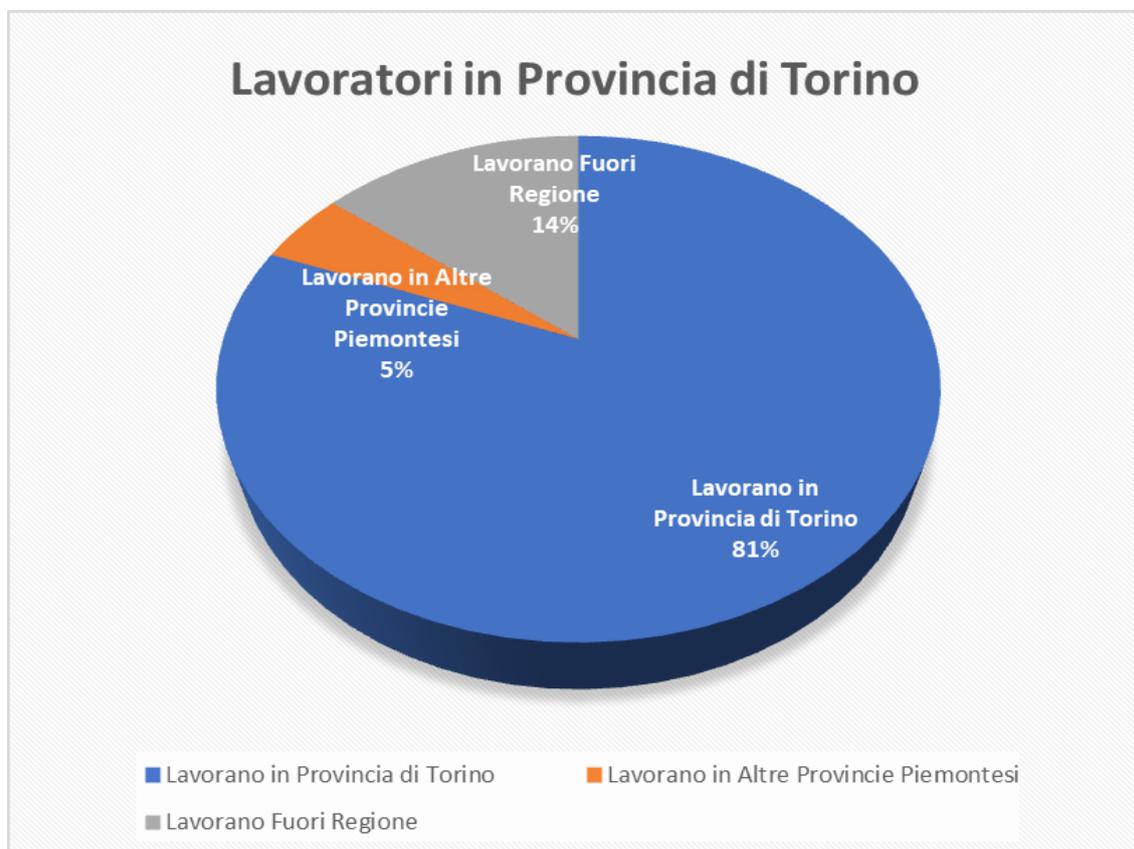
Grafico Spostamenti NO Figura n.44



Lavoratori residenti nella Provincia di Torino

TO	Lavoratori	%
Lavorano in Provincia di Torino	319.693	81
Lavorano in Altre Provincie Piemontesi	18.688	5
Lavorano Fuori Regione	55.993	14
Totale	394.374	

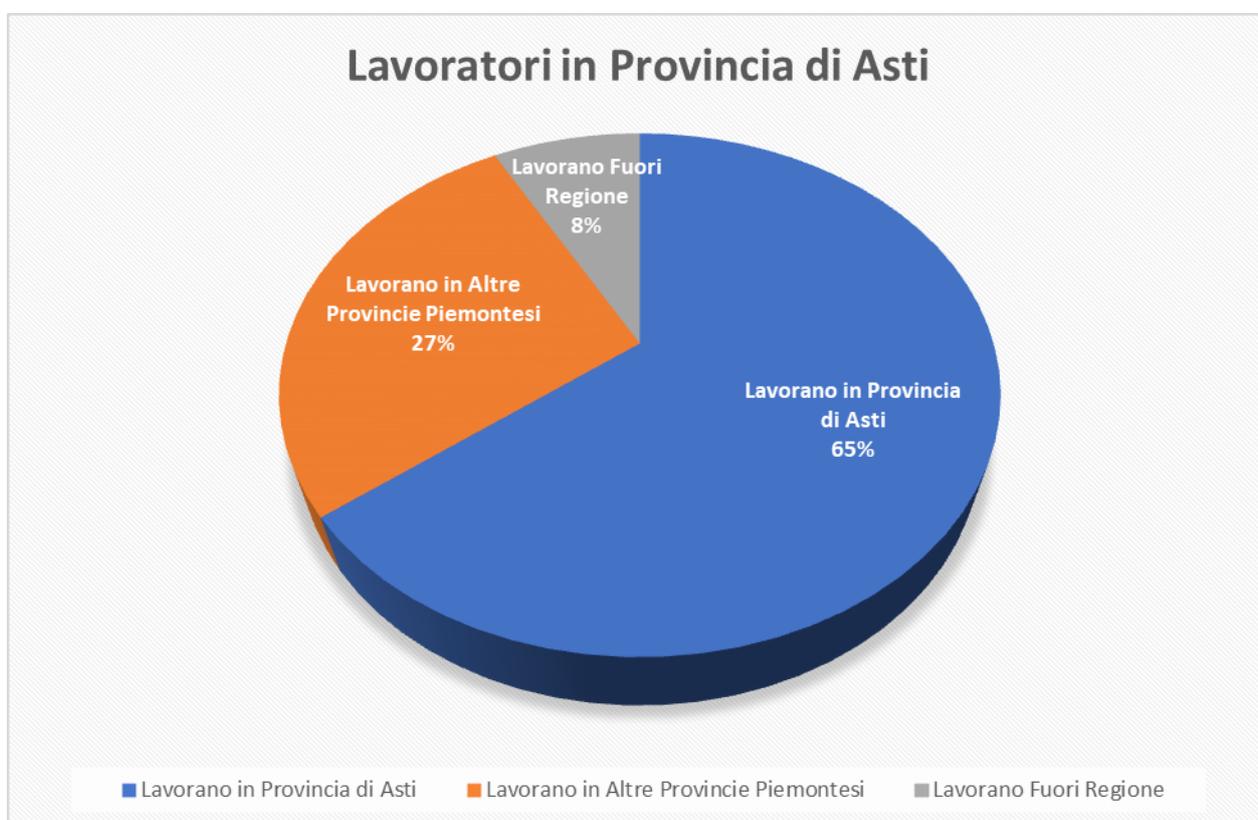
Figura n.45



Lavoratori residenti nella Provincia di Asti

AT	Lavoratori	%
Lavorano in Provincia di Asti	25.852	65
Lavorano in Altre Province Piemontesi	10.979	27
Lavorano Fuori Regione	3.197	8
Totale	40.028	

Figura n.46



Lavoratori residenti nella Provincia di Alessandria

AL	Lavoratori	%
Lavorano in Provincia di Alessandria	51.830	74
Lavorano in Altre Provincie Piemontesi	6.132	9
Lavorano Fuori Regione	11.940	17
Totale	69.902	

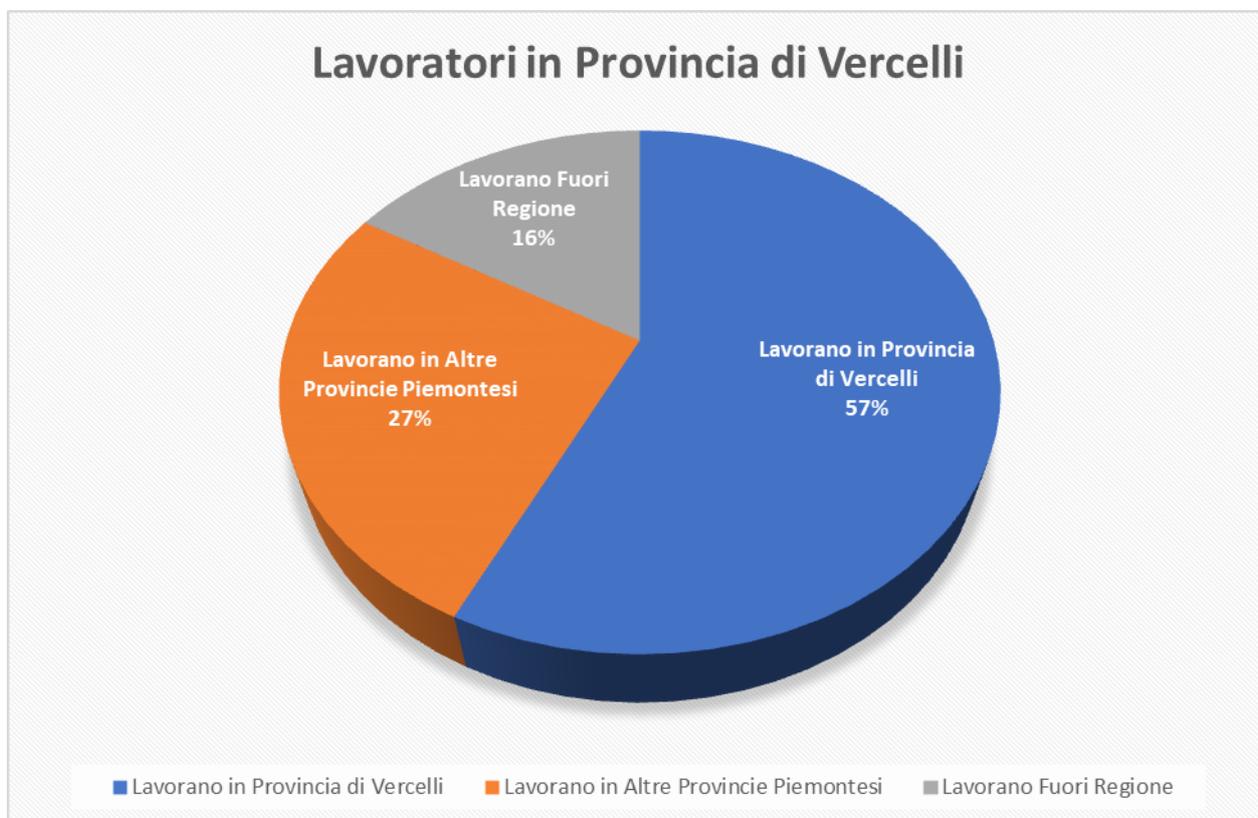
Figura n.47



Lavoratori residenti nella Provincia di Vercelli

VC	Lavoratori	%
Lavorano in Provincia di Vercelli	16.212	57
Lavorano in Altre Provincie Piemontesi	7.536	27
Lavorano Fuori Regione	4.648	16
Totale	28.396	

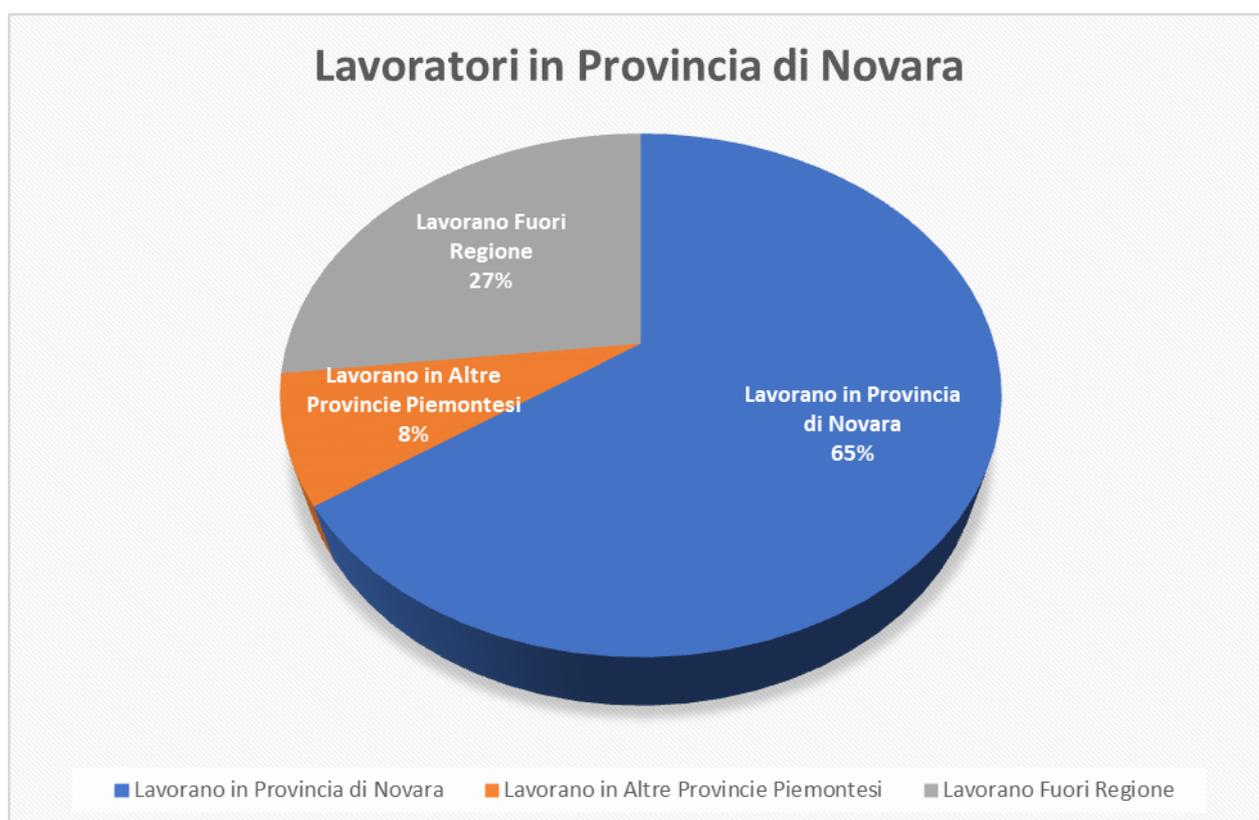
Figura n.48



Lavoratori residenti nella Provincia di Novara

NO	Lavoratori	%
Lavorano in Provincia di Novara	39.996	65
Lavorano in Altre Provincie Piemontesi	4.837	8
Lavorano Fuori Regione	16.445	27
Totale	61.278	

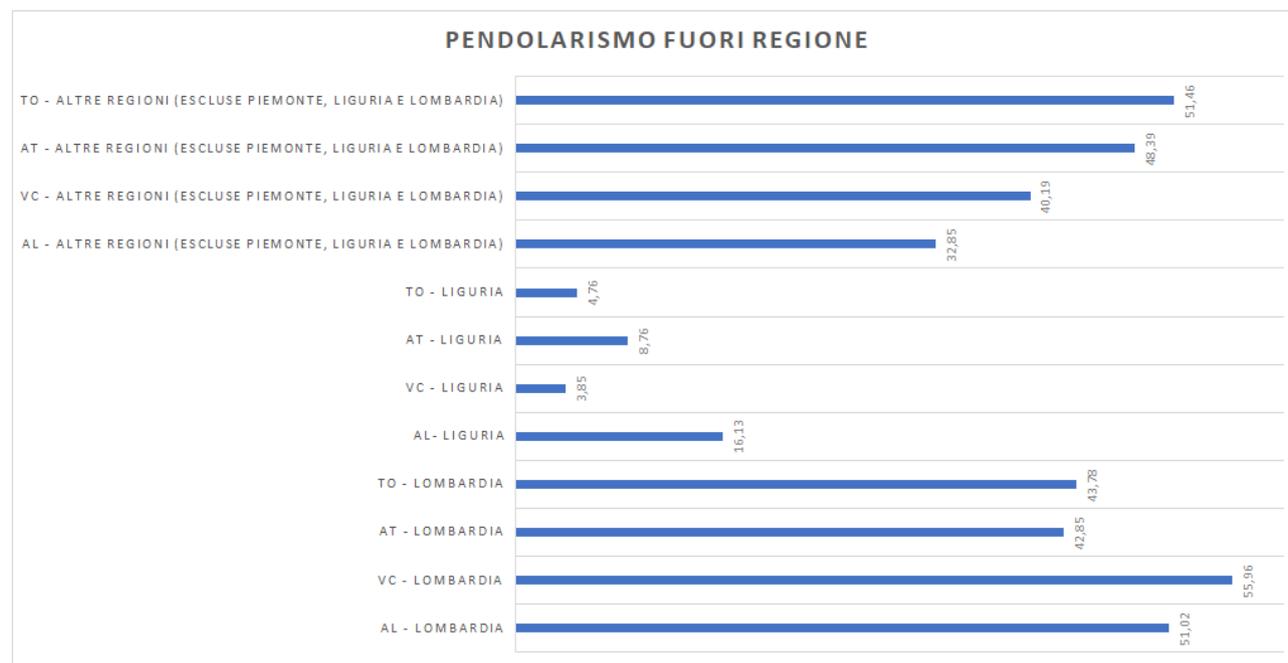
Figura n.49



Pendolarismo dalla Provincia fuori dal Piemonte

Dalla Provincia a Fuori Regione	%
AL - Lombardia	51,02
VC - Lombardia	55,96
AT - Lombardia	42,85
TO - Lombardia	43,78
AL- Liguria	16,13
VC - Liguria	3,85
AT - Liguria	8,76
TO - Liguria	4,76
AL - Altre regioni (Escluse Piemonte, Liguria e Lombardia)	32,85
VC - Altre regioni (Escluse Piemonte, Liguria e Lombardia)	40,19
AT - Altre regioni (Escluse Piemonte, Liguria e Lombardia)	48,39
TO - Altre regioni (Escluse Piemonte, Liguria e Lombardia)	51,46

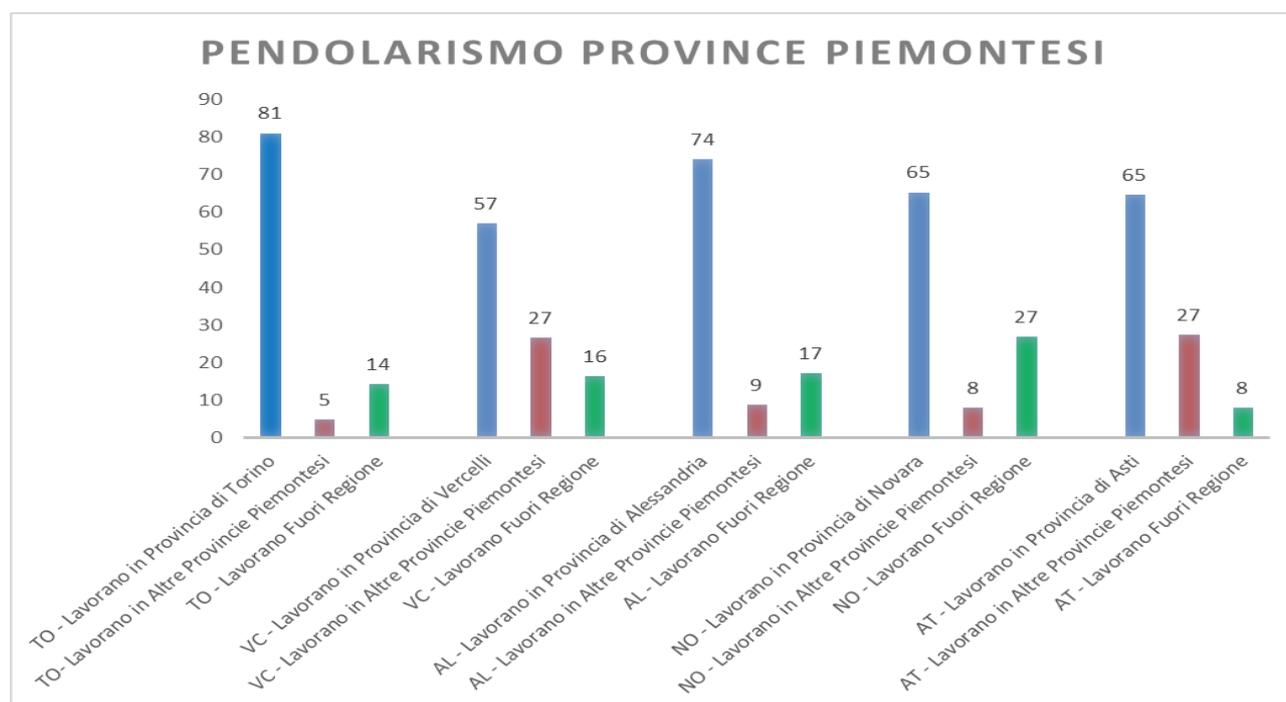
Figura n.50



Pendolarismo Piemontese

	%
TO - Lavorano in Provincia di Torino	81
TO- Lavorano in Altre Provincie Piemontesi	5
TO - Lavorano Fuori Regione	14
VC - Lavorano in Provincia di Vercelli	57
VC - Lavorano in Altre Provincie Piemontesi	27
VC - Lavorano Fuori Regione	16
AL - Lavorano in Provincia di Alessandria	74
AL - Lavorano in Altre Provincie Piemontesi	9
AL - Lavorano Fuori Regione	17
NO - Lavorano in Provincia di Novara	65
NO - Lavorano in Altre Provincie Piemontesi	8
NO - Lavorano Fuori Regione	27
AT - Lavorano in Provincia di Asti	65
AT - Lavorano in Altre Provincie Piemontesi	27
AT - Lavorano Fuori Regione	8

Figura n.51



Prezzi al M/q 2012-2020 e redditi medi

	Dati rete Internet (tra cui borsinoimmobiliare.it)		Dati posmetropoli (2012)	
	Euro/MQ 2020	Reddito Mese 2020	Euro/MQ 2012	Reddito Mese 2012
Alessandria	640,00	1.794,42 €	918,00	1.747,67 €
Milano	2820,00	2.835,17 €	3005,00	2.570,75 €
Tortona	688,00	1.918,08 €	976,00	1.886,58 €
Casale	622,00	1.718,42 €	921,00	1.681,92 €
Novara	850,00	1.901,83 €	1117,00	1.925,92 €
Vercelli	917,00	1.798,50 €	1182,00	1.799,08 €
Alba	1166,00	1.916,67 €	1407,00	1.916,42 €
Asti	1072,00	1.583,00 €	1384,00	1.713,00 €
Torino	1908,00	1.916,83 €	2751,00	1.896,17 €
Ovada	713,00	1.697,33 €	981,00	1.652,58 €
Pavia	1551,00	2.266,25 €	1859,00	2.227,25 €
Acqui Terme	689,00	1.680,75 €	980,00	1.638,25 €
Novi Ligure	687,00	1.769,08 €	989,00	1.727,58 €
Savona	1800,00	2.275,00 €	2313,00	1.806,08 €
Genova	1261,00	1.486,83 €	2652,00	1.871,25 €
Voghera	1024,00	1.905,25 €	1281,00	1.814,58 €

Figura n.52



Figura n.53

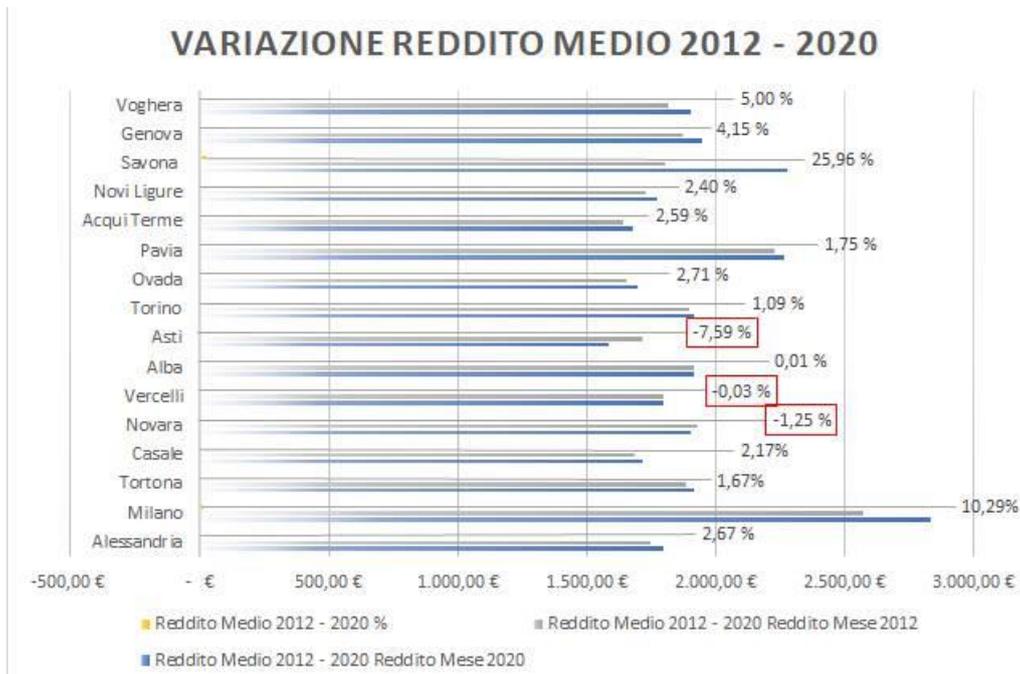


Figura n.54



SITOLOGIA

Database “POSTMETROPOLI” – Atlante dei territori - www.postmetropoli.it;

Statistiche Istat - www.istat.it

Lega Ambiente : Rapporto “ Pendolarità 2018” - www.legambiente.it

“ La città post-Covid”-Luca Garavaglia- pubblicazione sul sito www.treccani.it,

Valore immobiliare delle abitazioni : www.borsinoimmobiliare.it

BIBLIOGRAFIA

“Città dei flussi. I Corridoi territoriali in Italia” – Luca Garavaglia edizione 2017