

ATLAS



32

Rivista quadrimestrale
Viermonatliche
Zeitschrift

Anno-Jahr XVII
dicembre-Dezember 2007

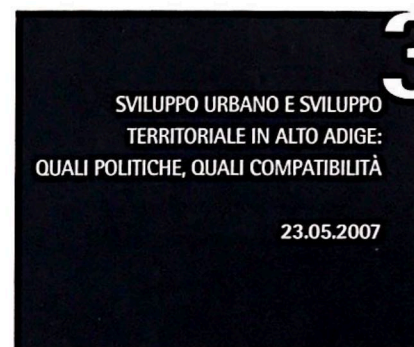
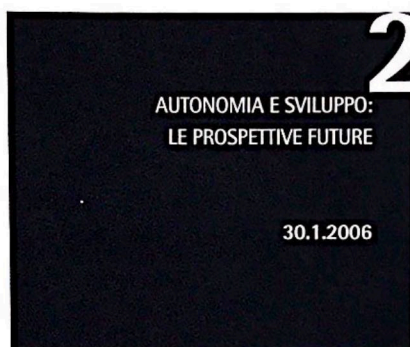
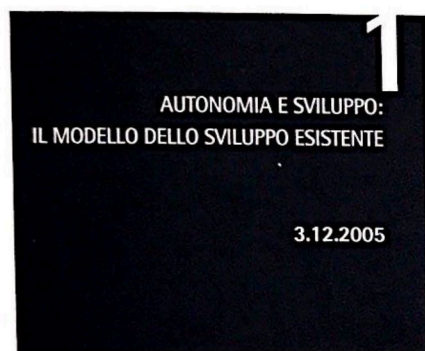
ALTO ADIGE
SÜDTIROL
INU

AUTONOMIA E SVILUPPO
Tre convegni organizzati dalle ACLI

INDICE

4 Le ragioni del Convegno delle ACLI del 23 maggio 2007

Italo Ghirigato



6 SINTESI DELLA RELAZIONE

di Giorgio Pasquali

7 SINTESI DELLA RELAZIONE

di Silvano Bassetti

10 FATTORI DI SUCCESSO E CRITICITÀ DEL MODELLO DI SVILUPPO ECONOMICO ALTOATESINO

Andrea Zeppa

12 UNA NUOVA POLITICA TERRITORIALE PER L'ALTO ADIGE

Peter Morello

16 INTRODUZIONE AI TEMI DEL CONVEGNO

Giorgio Pasquali

18 INTRODUZIONE AI TEMI DEL CONVEGNO

Andrea Zeppa

20 SINERGIE TRA CAPOLUOGO E CONTESTO PROVINCIALE

Peter Morello

23 CITTÀ E TERRITORI LUNGO IL CORRIDOIO DEL BRENNERO: UNO SGUARDO SOVRA- REGIONALE NELLA PROSPETTIVA DELLA COOPERAZIONE COMPETITIVA

Corrado Diamantini

31 AREE URBANE E AREE RURALI: DA VINCOLO AD OCCASIONE DI SVILUPPO INTEGRATO

Silvano Bassetti

34 BOLZANO DISEGNA IL DOMANI - DOCUMENTO PRELIMINARE AL PIANO URBANISTICO

Francesco Sbetti

40 LA CITTÀ VISTA DALLA PROVINCIA: UN TENTATIVO DI SINTESI POLITICA

Luis Durnwalder

CITTÀ E TERRITORI LUNGO IL CORRIDOIO DEL BRENNERO: UNO SGUARDO SOVRA-REGIONALE NELLA PROSPETTIVA DELLA COOPERAZIONE COMPETITIVA

Corrado Diamantini

Le note che seguono intendono soltanto segnalare – proponendosi pertanto di sollecitare ulteriori riflessioni e non di fornire una qualche risposta - due questioni tra loro interdipendenti. Si tratta da un lato del ruolo ricoperto dalle città che si situano lungo l'asta dell'Adige in relazione ai territori su cui insistono e dall'altro della competizione territoriale cui queste stesse città e i loro territori sono continuamente sollecitati. La prospettiva che viene indicata è quella di alternare la competizione con la cooperazione, soprattutto quando si presentano temi di importanza strategica a fronte dei quali i singoli sistemi territoriali non appaiono sufficientemente attrezzati. Il riferimento, nella parte iniziale, alle sole città e territori del segmento italiano del corridoio del Brennero dipende solo dalla incompletezza delle informazioni a disposizione per quanto riguarda gli ambiti territoriali situati più a nord.

1. Le città e i territori

Lungo il segmento italiano del corridoio del Brennero si dispone un sistema assiale di città di piccole e medie dimensioni – tra le quali si impongono Bolzano e Trento – che vanno a costituire altrettanti nodi connettivi di importanti direttrici che si dipartono trasversalmente dalla Valle dell'Adige o comunque di vie di comunicazione minori che si addentrano nelle valli laterali per esaurirsi alle loro testate. Allo sbocco meridionale del corridoio Verona funge da collettore

e ripartitore di flussi, non solo di merci, proponendosi – per riprendere una immagine già evocata nel settecento da Scipione Maffei – come “porto di mare in terra”.

Storicamente il corridoio ha rappresentato la ragione stessa della nascita e dello sviluppo di queste città, poste a governo di un flusso ininterrotto di merci che dalla Germania e dalle valli alpine discendeva e risaliva il fiume Adige il quale ha costituito, fino a tutta l'età preindustriale, l'infrastruttura principale di questi traffici.

Oggi invece i destini di queste città appaiono, anche se in misura diversa, altrettanto legati a quelli dei loro territori dove, negli ultimi trent'anni, è intervenuto uno sviluppo locale certamente molto differenziato – e qui mi riferisco all'equidistribuzione dello sviluppo intervenuto in Alto Adige, alla specializzazione che caratterizza le valli del Trentino e all'elevata diversificazione dell'economia veronese – ma ugualmente dinamico. In altri termini, una quota rilevante della ricchezza è oggi prodotta dai territori.

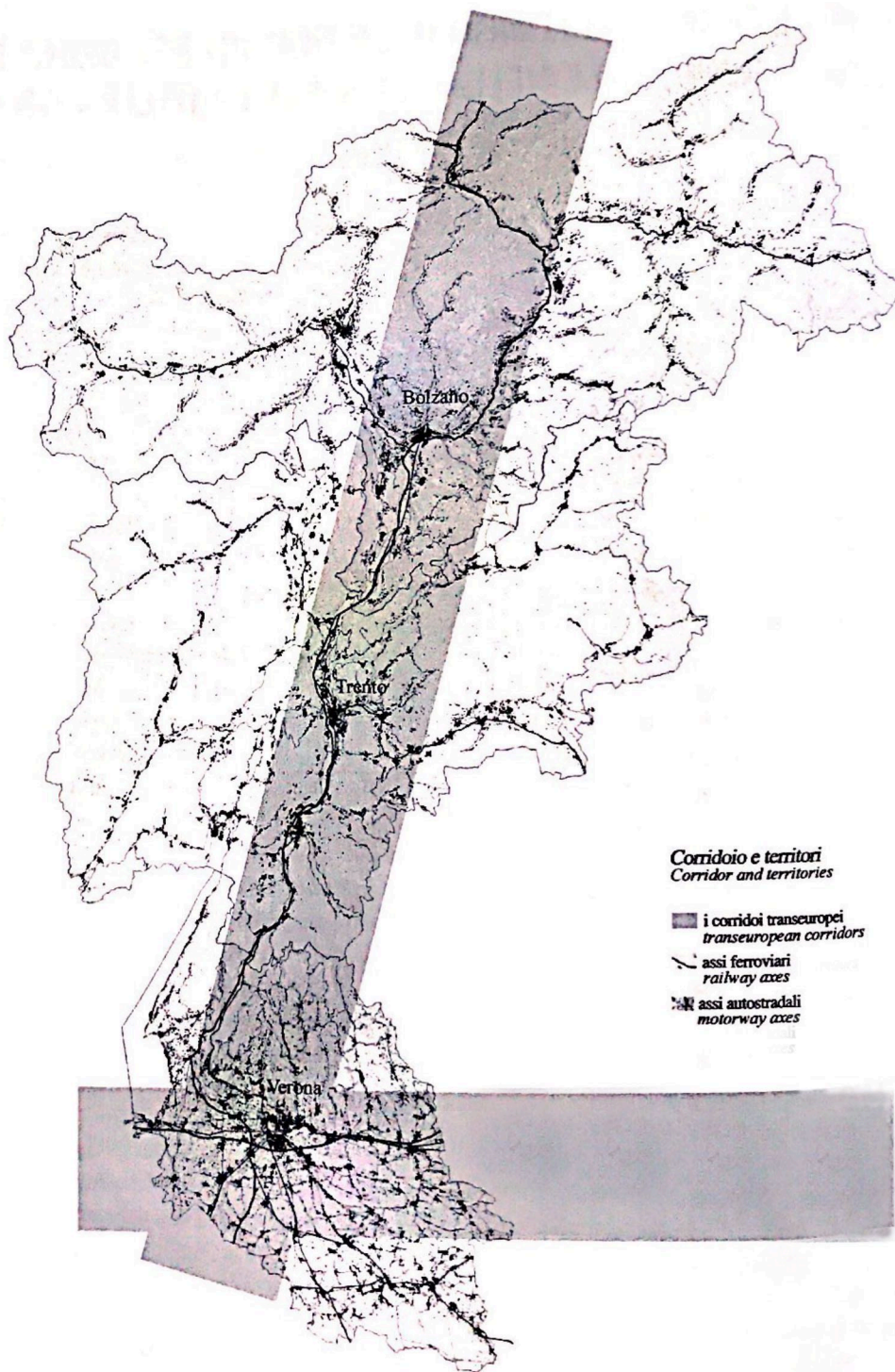
In Alto Adige e in Trentino sono i distretti turistici, i distretti agricoli, le filiere agro-alimentari, le produzioni manifatturiere specializzate che vanno a costituire quelle “multinazionali territoriali” cui si fa riferimento a proposito dei contesti territoriali più competitivi. Analogamente, nel Veronese le produzioni di calzature, di pietre da taglio e da costruzione, di macchinari, di abbigliamento, di prodotti della termomeccanica e ancora quella

agricola e vinicola avvengono nei distretti, anche se qui il motore degli scambi attivati da queste produzioni è da ricercarsi nell'intermediazione commerciale e in particolare nelle attività che intervengono nel Quadrante Europa - uno dei principali “porti” italiani del sistema integrato di intermodalità e logistica - che si situa in ambito cittadino. Analogamente queste città costituiscono oggi, per i loro territori, altrettanti luoghi strategici. E questo perché questi stessi territori pur avendo avviato propri percorsi di sviluppo continuano a presentare un deficit di urbanità.

Infatti, diversamente da quanto è avvenuto in altri contesti del Nord-Est, non si è assistito qui a una evoluzione urbana dei territori in cui si articolano i cicli produttivi o comunque si manifesta, con modalità anche avanzate, lo sviluppo. Si assiste al contrario al manifestarsi di una “doppia velocità”: quella che caratterizza appunto le maggiori città, ossia Bolzano, Trento e Verona e quella che caratterizza gli altri centri.

Questo è percettibile non solo nel Veronese, se non altro per le stesse dimensioni di Verona rispetto a quelle degli altri centri, ma anche in Trentino, dove pure Rovereto svolge una rilevante funzione culturale e nello stesso Alto Adige, dove pure Bolzano si colloca in un sistema urbano policentrico di cui fanno parte città che vantano non solo importanti trascorsi storici - come Bressanone e Merano - ma anche una assoluta rilevanza economica.

Volendo riassumere le ragioni di questa percezione, al di là del precedente rimando al lento mutamento che si registra negli altri centri urbani, si potrebbe dire che le maggiori città sono il luogo - come si rileva delle singole schede ad esse dedicate - in cui convergono le più importanti iniziative, a partire da quelle che hanno a che vedere con la formazione e la ricerca. E questo è dovuto al fatto che le città in questione, oltre che essere il luogo delle decisioni - di gran parte delle decisioni e non solo di quelle pubbliche - sono le uniche che presentano una "massa critica" sufficiente a garantirne il successo. Per fare un esempio, la crescita di Bolzano è stata notoriamente compressa per lunghi anni dalla Provincia autonoma che ha perseguito l'obiettivo della creazione, in Alto Adige, di un sistema urbano policentrico. E questo sia attraverso un controllo delle trasformazioni d'uso del suolo che destinando non poche risorse, oltre che a Merano e a Bressanone, anche a Brunico, a Vipiteno e via via a tutti i centri distribuiti lungo le valli. Ebbene, ciò che si rileva è che mentre un investimento fatto a Bolzano è diventato immediatamente un moltiplicatore di urbanità, un investimento fatto in un altro centro si è tradotto in un vantaggio esclusivamente incrementale.



BOLZANO: UNA CITTÀ IN CERCA DI PROTAGONISMO

di Corrado Diamantini e Peter Morello

Bolzano è una città la cui forma emerge ancora distintamente dai coltivi che la circondano. Tale compattezza non è il prodotto dell'assetto fisico dei luoghi, in quanto sono identificabili margini precisi anche là dove non appaiono barriere fisiche. Se infatti da nord a sud, passando per lo stretto corridoio del Talvera e per lo sbocco della Valle dell'Isarco, i ripidi fianchi delle montagne rappresentano dei margini che disegnano con precisione la conca su cui si distende la città, a ovest e a sud-ovest essa si arresta improvvisamente di fronte alla campagna che si apre sul fondovalle dell'Adige, configurando un assetto urbano che è difficile rinvenire altrove.

Questa forma urbana, che si è mantenuta inalterata negli anni, non è da attribuire solo a un attento controllo delle trasformazioni d'uso del suolo. A monte di questo controllo stanno infatti le vicende peculiari che hanno concorso all'iniziale sviluppo della città e la connotano tuttora come un'espressione di due culture. Culture che sono state anche in conflitto e sono ancora per certi versi alla ricerca di sintesi. Se gli anni dell'egemonia italiana sono segnati dalla creazione della grande zona industriale a sud della città e dall'accentramento delle funzioni terziarie che mantengono la campagna in condizioni di arretratezza, gli anni dell'autonomia sono segnati al contrario

dallo sviluppo della campagna, che viene ad assumere attraverso i grandi e i piccoli centri di vallata funzioni urbane, a scapito della città. In realtà, a ben vedere, questa situazione comincia già a mutare alla fine degli anni settanta.

L'autonomia, che subisce una accelerazione a partire dall'approvazione del secondo statuto, sviluppa un terziario amministrativo - che a sua volta interagisce con il terziario delle professioni - che si insedia nella città. A partire dalla seconda metà degli anni ottanta, il consolidamento delle funzioni amministrative innesca un processo che potrebbe essere definito di riappropriazione della città da parte del gruppo di lingua tedesca.

In questi ultimi anni sono intervenute in città - sospinte dalla Provincia - importanti iniziative legate alla formazione e alla ricerca, come la Libera Università di Bolzano e l'Accademia Europea di Bolzano, oppure museali, come il Museo Archeologico dell'Alto Adige, oppure ancora culturali. In questo caso l'operazione è diversa e, per certi versi, ancora più interessante, in quanto vengono poste le basi di una costruzione culturale in cui è chiamata a riconoscersi la stessa popolazione di lingua tedesca - anche quella che vive nei contesti rurali - che mai ha guardato alla città. Per cui la contrapposizione tra la città e il territorio che la circonda, come contrapposizione tra realtà fisiche distinte oltre che tra gruppi linguistici anche spazialmente separati, in realtà non esiste più. Ad essa si è andata progressivamente

sostituendo la competizione tra le istituzioni urbane - con in testa il Comune - e quelle provinciali, per la guida della città, delle sue funzioni, delle sue trasformazioni, se non del suo stesso destino. E questo nella comune consapevolezza della debolezza complessiva della dotazione urbana dell'Alto Adige in un'epoca, quella della globalizzazione, in cui i flussi possono essere meglio intercettati dalle città. E in questo Bolzano, molto più attrezzata di altre realtà, appare come l'unico terminale plausibile di un territorio totalmente inserito in una filiera internazionale.

La Giunta provinciale ha approvato di recente la modifica del Piano Urbanistico Comunale per l'inserimento di due nuove zone produttive di interesse provinciale a sud della città. Nei 24 ettari previsti si insedieranno aziende industriali e artigianali, del commercio e dei servizi oltre che dei comparti dell'edilizia e dell'autotrasporto. Gli artigiani hanno avanzato la richiesta di poter realizzare una struttura multipiano per circa 40 aziende associate, mentre il Comune intende trasferirvi la nuova sede dei Mercati generali e realizzare un centro logistico per la distribuzione delle merci in ambito urbano. Ancora, verrà creato il Polo Tecnologico di Bolzano (TIS-Techno Innovation South Tyrol), al fine di contrastare e superare le criticità e gli ostacoli che si frappongono nel territorio provinciale all'innovazione. Va infine segnalato il progetto di recupero e riqualificazione delle aree ferroviarie di Bolzano.

TRENTO, CITTÀ DI MEZZO

di Bruno Zanon

Trento è una città di mezzo, collocata in un territorio da sempre di transizione tra nord e sud, tra mondi culturali differenti, tra il fondovalle e la montagna. E' una città medio-piccola che non può crescere ma non può nemmeno rimanere estranea ai processi di sviluppo, che deve rimanere attaccata alle proprie tradizioni ma deve sapere innovarsi. Queste condizioni rappresentano una sfida politica che ha visto di volta in volta risposte di attesa e di spinta verso un cambiamento accelerato, quasi mai di equilibrata innovazione.

La città si sta consolidando come il luogo centrale di una provincia che nel corso degli ultimi decenni ha visto cambiamenti importanti di natura economica, sociale e territoriale. Il passaggio ad una economia terziaria nel corso degli ultimi due decenni ha rafforzato il ruolo di Trento, sia per la crescita ulteriore del comparto pubblico sia per lo sviluppo di settori del terziario produttivo ed innovativo. Anche la ricollocazione di attività e funzioni industriali, commerciali e, soprattutto residenziali, sul territorio non ha indebolito il ruolo del capoluogo, anche se ora il sistema appare fortemente segnato da reti locali di interazione basate su una vivace mobilità veicolare. Le basi

del relativo successo di Trento appaiono risiedere nella multifunzionalità e nel ruolo del settore pubblico. Si tratta di fattori solo in parte solidi, in quanto non emergono attività trainanti e il peso del pubblico può limitare la competitività. Per contro, la presenza dell'Università e di alcuni centri di ricerca – ultimo quello della Microsoft – appare il fattore di innovazione principale, che può consentire di sostenere prospettive future interessanti. Ad esempio, la quota apprezzabile di aziende del settore informatico è da addebitarsi, almeno in parte, alla presenza di centri di formazione e di ricerca.

I caratteri della città sono solo in parte riconoscibili dall'esterno e su questo negli ultimi anni si è operato in modo specifico sia nel quadro di politiche di programmazione e di marketing territoriale che in quello di più tradizionali campagne di promozione in campo turistico. Va citato, in particolare, il processo di pianificazione strategica, i cui esiti sono stati peraltro abbastanza modesti dal punto di vista operativo, pur intrecciandosi alla revisione del PRG e ad iniziative consistenti di riorganizzazione fisica della città che hanno previsto la collocazione di alcune nuove attrezzature che intendono sostenere nuove funzioni urbane, quali il Science Center. In generale, le connessioni della città appaiono garantite, più che dalla innovazione delle reti fisiche, dalla accresciuta mobilità individuale,

dall'incremento dei flussi di informazione, dalla presenza di attività "pesanti", come l'Università, ma anche da una molteplicità di attività di minore dimensione e dalla riorganizzazione di interi settori terziari (quali, ad esempio, quello bancario e quello assicurativo) che hanno ricollocato attività che tradizionalmente si chiudevano entro dimensioni locali (la Cassa di Risparmio, la compagnia di assicurazione locale) entro circuiti nazionali ed internazionali.

Negli ultimi anni Trento ha messo in campo alcune grandi opzioni relative ad operazioni di riorganizzazione del sistema urbano. In particolare, è in gioco la risistemazione di un vasto comparto lungo il fiume Adige che parte dalle aree poste accanto al centro storico che vanno dallo stabilimento ex Italcementi, del gasometro, dal comparto ex Michelin, dallo stadio attuale fino a estese aree militari (la cui ricollocazione richiede l'occupazione di una vasta plaga agricola a sud della città) ed ad altre aree interstiziali.

Si mescolano qui iniziative "visibili" a scala sovralocale ed operazioni di rilievo urbano. Così, mentre l'ospedale si rivolge alla dimensione provinciale, lo Science Center intende rappresentare un attrattore per utenti da fuori regione, integrandosi con le offerte culturali e formative già in essere ed in parte con l'offerta turistica.

VERONA, UNA CITTÀ IN PROGRESSIONE

di Roberto Pasini

Come posizione geografica, Verona sorge nel punto di incontro di due linee primarie: la linea pedemontana a nord della Pianura Padana e l'asta del secondo maggior fiume d'Italia, l'Adige. Uscendo dalla sua valle alpina alla Chiusa, prima di affrontare l'aperta pianura il fiume è deviato verso est e trattenuto lungo il piede dei rilievi prealpini dai depositi morenici dell'anfiteatro gardense, prima, e poi dall'enorme riporto ghiaioso portato a valle dalle alluvioni delle ere glaciali. Raggiunto il livello della pianura a Parona, il paleoalveo diviene molto esteso e il fiume, scaricandovi le grandi masse d'acqua dovute al suo regime torrentizio, in antico si sfibrava in tanti canali, consentendo il guado, e indugiava in meandri fino alle Basse di S. Michele, per poi cercare la strada del mare. Come punto attrezzato di passaggio del fiume Verona diviene il fulcro di una raggiera di strade che collegano le regioni limitrofe. A partire dallo stato unitario si afferma progressivamente il ruolo più rilevante della città, nel cui territorio vanno a intersecarsi alcune delle più importanti direttrici di traffico del Nord Italia e va a posizionarsi uno dei maggiori interporti e centri intermodali italiani, il Quadrante Europa. Verona svolge anche una importante

funzione produttiva. La produzione agricola ha stimolato a suo tempo la nascita della maggiore zona artigianale-industriale della città, la ZAI, orientata alla promozione dell'agro-industria. La ZAI, per la propria posizione strategica rispetto alle principali infrastrutture, ha subito attirato molti tipi industrie, specialmente dei settori più leggeri e dinamici, che hanno finito con il saturarla. Per cui, sempre nel comune di Verona, si è costituita una seconda zona industriale più periferica, detta la Bassona dal nome della località, orientata verso ovest e quindi ormai proiettata verso le zone produttive di Bussolengo e Villafranca e verso il grande polo infrastrutturale del Quadrante Europa. C'è poi la funzione culturale. Il salto di qualità nella vita culturale della città è stato compiuto con l'istituzione dell'Università. Un secondo polo culturale è rappresentato dai festival estivi, musicali e teatrali, dell'anfiteatro Arena e del Teatro Romano, che attirano masse di spettatori, integrati dalle stesse attività nelle stagioni invernali presso i teatri cittadini. Verona ha conquistato il quarto posto tra le città italiane più visitate, dopo Roma, Venezia e Firenze. Questa posizione è sicuramente determinata dallo scambio con il turismo di massa estivo sul Lago di Garda, ma un grossissimo ruolo la città lo svolge comunque con il suo patrimonio di tradizione e di storia, con la ricchezza e varietà del tessuto architettonico e con l'attrezzatura

museale cui si associa l'attività espositiva. Come tutte le città investite negli scorsi decenni dall'industrializzazione, Verona deve fare i conti con le dismissioni dell'industria e la conseguente riqualificazione di vaste aree cittadine. Tutte le proposte del nuovo PRG - ora Piano di Assetto Territoriale - prevedono per la vecchia ZAI in tutto o in parte il superamento del ruolo produttivo e la formazione di una nuova centralità con funzioni di eccellenza, tipiche del cosiddetto terziario avanzato: da quelle amministrative a quelle finanziarie, di servizio alle imprese, espositive, culturali. Il mercato ortofrutticolo si è già trasferito nella nuova sede in fregio alle tangenziali e i Magazzini Generali stanno per essere demoliti. In continuità fisica si ha poi l'enorme area del parco ferroviario, già disponibile dopo il suo spostamento nel Quadrante Europa. Altre aree in riconversione, sempre in ZAI, riguardano impianti privati, come le Officine Adige e la Manifattura Tabacchi. Considerando anche la Fiera, lungo l'asse che va dal casello autostradale alla stazione ferroviaria la riconversione riguarda un ambito di centinaia di ettari, strategicamente posizionato sulla cerniera fra il centro murato e i quartieri periferici, destinato a ospitare il centro nevralgico della metropoli in formazione.

Detto questo le città – ma è quasi superfluo soffermarsi su questo aspetto – compensano il deficit di urbanità dei territori producendo servizi avanzati, sviluppando innovazione, smistando flussi e svolgendo in ultima analisi un ruolo chiave negli scenari competitivi. Rimane da stabilire se le singole città e i singoli sistemi territoriali, quello altoatesino, trentino e veronese, siano destinati a competere comunque e dovunque anche tra di loro oppure, come è auspicabile, possano adottare una prospettiva in cui la competizione possa alternarsi, su terreni specifici, con la cooperazione. E questo per rispondere a sfide globali cui forse, se non altro per la dimensione di alcune dotazioni, non sono attrezzati.

E questo a partire da esperienze – poche ma comunque significative - già maturate in tal senso.

2. Un terreno consolidato di cooperazione tra città e territori: il tema dei flussi lungo il corridoio del Brennero

Ragioni storiche, politiche e culturali si sono frapposte a lungo all'attivazione di azioni comuni a queste città e, per il loro tramite, a questi territori. Anche se si può osservare che là dove sono prevalse ragioni di opportunità economica sono state attivate forme di collaborazione tra attori sia pubblici che privati – altoatesini, trentini e veneti - che hanno portato, come nel caso del *Dolomiti Superski*, alla creazione del più grande carosello sciistico del mondo.

Una cosa analoga è accaduta – e sta accadendo - anche per quanto riguarda il corridoio del Brennero. E non poteva essere altrimenti data la rilevanza che questa naturale via di collegamento tra il Nord e il Sud d'Europa riveste, oltre che nel passato, nel presente e nel futuro delle città e dei territori che essa attraversa.

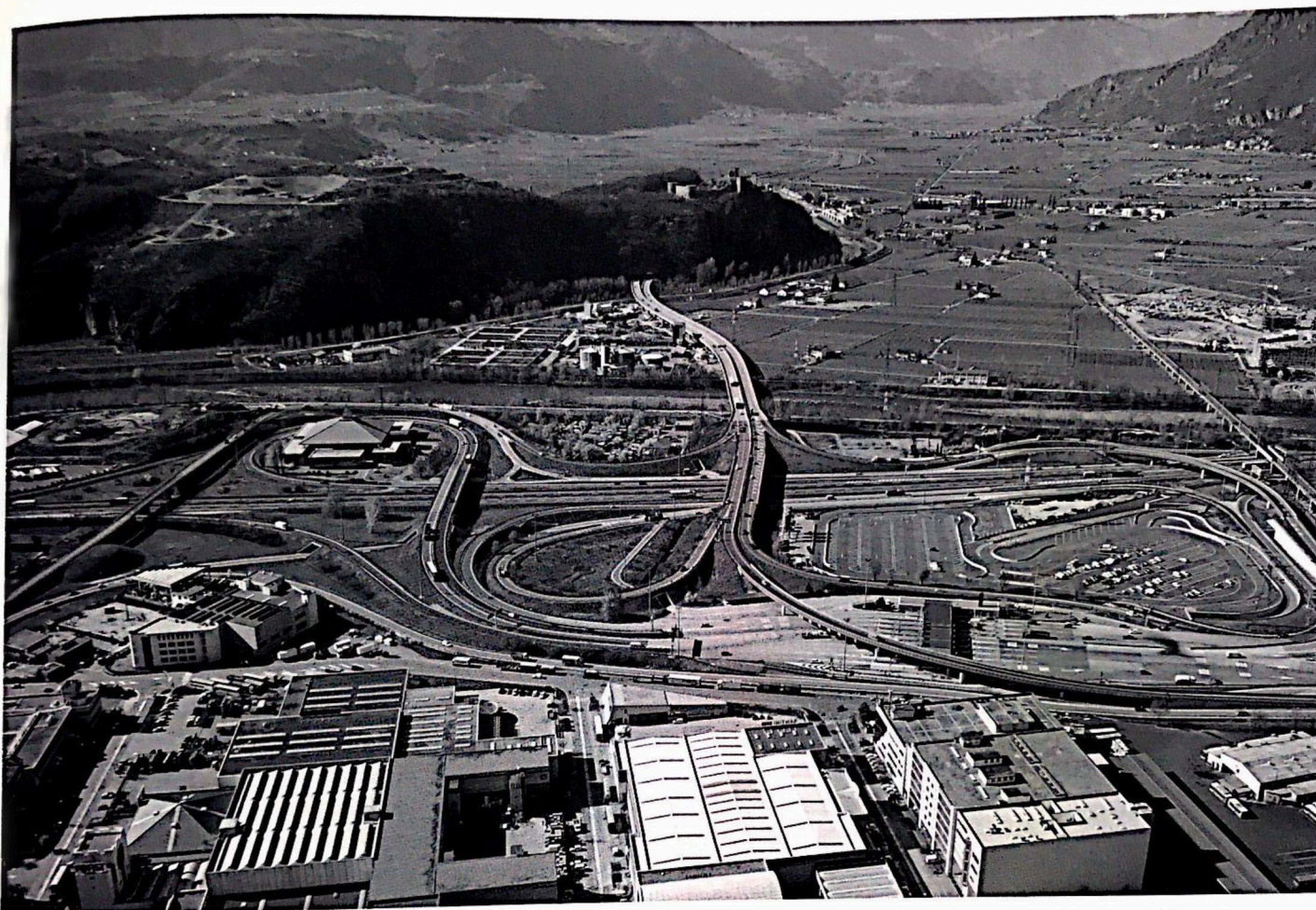
L'obiettivo di creare un collegamento

ferroviario veloce tra la Valle dell'Inn e la Valle dell'Adige risale indietro nel tempo, quando ancora si trattava di creare le condizioni per rinsaldare i legami e gli scambi tra le società insediate lungo questi solchi vallivi. Successivamente – siamo negli anni ottanta – si vede nell'avvicinamento dei territori posti dall'una e dall'altra parte delle Alpi un modo per incentivare gli scambi, in particolare tra il Veneto e la Baviera. A metà degli anni novanta questa linea ferroviaria – che si avvale del tunnel del Brennero – diventa un progetto europeo di cui viene attivato l'iter di realizzazione. E' del 1996, infine, la creazione della *Brenner Basis Tunnel*, una società europea partecipata da Rete Ferroviaria Italiana, dalla Repubblica Austriaca e dal Land Tirolo che ha lo scopo di promuovere lo studio e la progettazione della galleria di base del Brennero.

Si tratta quindi di una idea che è stata coltivata a suo tempo anche in ambito locale e dalla quale sono scaturite ipotesi di intervento che vedono da tempo coinvolte le stesse amministrazioni. Ne è un esempio la Comunità d'Azione Ferrovia del Brennero, un organismo sorto nel 1991 e al cui interno collaborano le Province e i Land dei territori attraversati oltre che le Camere di Commercio di Verona, Trento, Bolzano, Tirolo e Baviera. Il fine di questa collaborazione è duplice: da un lato concordare scelte comuni relativamente al potenziamento della linea ferroviaria esistente e alla costruzione della nuova linea del Brennero e dall'altro tenere informate le popolazioni che vivono lungo la ferrovia dell'evoluzione di tale realizzazione. Nella Comunità d'Azione si sono andati confrontando molteplici interessi che, fino a questo momento, hanno finito con il convergere. Tra questi interessi emerge da un lato quello dei territori posti dall'una e dall'altra parte delle Alpi, che accentrano

origine e destinazione dei flussi. Dall'altro quello dei territori attraversati, investiti da un flusso di merci – il quale utilizza prevalentemente il trasporto su gomma – che si vuole deviare, almeno in parte, su rotaia. Il protagonismo dei territori - senza considerare al momento quelli più interessati, in ragione delle funzioni esercitate, al potenziamento della ferrovia – va comunque oltre il governo dell'emergenza. Con riferimento, in particolare, al Trentino e all'Alto Adige si può dire che da sempre l'attraversamento delle due province ha rappresentato allo stesso tempo un fattore penalizzante e un'opportunità economica che va oltre il pure rilevante flusso di persone che si indirizza verso le aree turistiche. Senza andare troppo all'indietro nel tempo, la realizzazione dell'autostrada del Brennero ha favorito la rilocalizzazione oppure la crescita di imprese di trasporto, che in breve tempo hanno raggiunto posizioni di guida nel mercato.

Ma è sul terreno del governo dei processi e, in questo ambito, delle grandi infrastrutture di trasporto che questo protagonismo si rivela con maggior forza. Per averne un'idea basti considerare che l'Autostrada del Brennero Spa è controllata per oltre il 50% dalla Regione Autonoma Trentino - Alto Adige, dalle due Province autonome e dai Comuni di Trento e di Bolzano. Ora, questa società oltre ad avere la concessione dell'A22, detiene rilevanti quote azionarie di altre società di trasporto, anche ferroviario, ed è interessata alla realizzazione dell'autostrada Cremona-Mantova Sud e, in prospettiva, a quella dell'autostrada Mantova Nord-Chioggia. In altri termini, a fronte dei grandi flussi di traffico che attraversano i territori alpini, questi ultimi rispondono non ricorrendo ai tradizionali – e forse spuntati - strumenti di governo del territorio ma attraverso



l'investimento di capitali nelle società preposte alla loro gestione. Per cui ritroviamo le Province autonome nel capitale di società strategiche, a partire dalla Brenner Basis Tunnel, fino ad arrivare alla Società Aeroporto Catullo di Verona Villafranca Spa, che controlla, oltre a uno scalo che è oramai di riferimento per la provincia di Verona e per le province di Brescia, Mantova, Vicenza, Rovigo, Trento e Bolzano, anche lo scalo Gabriele D'Annunzio-Montichiari, nel Bresciano. E ancora, vanno richiamate le molteplici iniziative delle imprese locali di costruzione le quali, per il tramite di consorzi puntano a entrare nel grande business della realizzazione dei lavori sia del tunnel di base che degli altri tratti della nuova linea ferroviaria. Tornando al corridoio il protagonismo dei territori si manifesta anche con riferimento alle soluzioni progettuali che vengono prospettate per l'alta capacità ferroviaria. Si è andata delineando infatti – ponendo

nettamente in discussione il progetto proposto da Rete Ferroviaria Italiana – una comune propensione delle due Province autonome nei confronti di una soluzione che contempra, quanto più possibile, l'interramento in galleria dei nuovi binari. E questo per evitare che lo scopo principale dell'opera, che per le due Province autonome è appunto quello di trasferire il traffico pesante dalla gomma alla rotaia ai fini di migliorare la vivibilità complessiva dei territori interessati, non venga eluso con la conseguenza di aggravare la situazione esistente.

Forti in ogni caso di una grande esperienza in materia di gestione dei flussi, i tre territori auspicano unitariamente che tutta la mobilità del corridoio possa venire riorganizzata da una specifica *authority* al fine di creare sinergie fra le varie reti stradali, ferroviarie, energetiche e delle comunicazioni in una prospettiva di sostenibilità ed economicità dei trasporti.

3. Uno scenario di cooperazione: il governo dei flussi

In questo quadro possono venire inserite altre due iniziative. Quella relativa alla realizzazione a Isola della Scala, e quindi nel Veronese, di un interporto e quella della realizzazione, a Nogarole Rocca, del Polo Logistico Verona Sud, che punta a diventare uno dei maggiori centri di logistica d'Europa. Si tratta, in quest'ultimo caso, di un'opera che viene realizzata in un'area di 300 mila metri quadri situata al confine tra le province di Verona e di Mantova, all'incrocio tra i corridoi "5" e "1" e in prossimità della A15, ossia la nuova bretella autostradale che collegherà, proprio a Nogarole, l'Autobrennero con il Tirreno. Tra i soggetti promotori di queste due iniziative troviamo nel caso di Isola Scala l'Autostrada del Brennero e nel caso di Nogarole Rocca, accanto a società veronesi e mantovane, Interbrennero Spa, ancora una società partecipata per il 70% dalle Province

di Trento e di Bolzano e dalla Regione Autonoma Trentino-Alto Adige.

Molto chiara la motivazione di questo tipo di iniziative fornita da Interbrennero: "L'obiettivo non è solo la creazione di una piattaforma logistica, ma la razionalizzazione della movimentazione delle merci, cercando di spostarle su rotaia e il più possibile lontano dal Trentino, in modo tale che il loro transito sul territorio locale avvenga secondo forme più razionali, governate ed armonizzate". Il Trentino, nella partita dell'intermodalità e della logistica, ha attivato comunque una propria iniziativa. A Trento opera infatti un interporto - l'Area Interportuale di Roncafort - che assorbe una parte non trascurabile del traffico generato dalle imprese localizzate in provincia. Nell'area sono già previsti, sia per gli incrementi di traffico che già si registrano, sia per le opportunità che potrebbero presentarsi con la realizzazione del Corridoio I, il quadruplicamento degli spazi utilizzati per l'intermodalità e la costruzione di una stazione logistica. I settori maggiormente interessati appaiono quello agro-alimentare, che è orientato all'esportazione e quello del legno, che è invece orientato all'importazione. La futura realizzazione del Corridoio I, che ha compiuto un primo passo con il finanziamento dei lavori di costruzione della galleria di servizio del Tunnel del Brennero, ha quindi attivato, nei territori in esame, molteplici iniziative che ruotano attorno alla mobilità delle merci e alla direzione a distanza di esse. E' fuori dubbio che, dal punto di vista dell'assetto territoriale, le realizzazioni in atto nel Veronese - tra le quali rientrano anche l'interporto ferroviario di Domegliara e i centri intermodali di S.

Bonifacio, di Legnago e di Nogara - sono destinate a incidere profondamente quanto meno sulla Bassa Pianura Veronese e in particolare su una parte di essa rimasta relativamente ai margini delle grandi trasformazioni intervenute altrove nel territorio provinciale. A bene osservare, le nuove aree dell'intermodalità e della logistica si vanno a collocare proprio in una fascia in cui i contesti di eccellenza appaiono assenti, anche in ragione della crisi che ha colpito uno dei distretti di punta del Veronese, quello del mobile d'arte, situato proprio tra la Transpolesana e la statale del Brennero. Ed è proprio in prossimità del Polo Logistico di Nogarole Rocca che si diparte tra l'altro la nuova autostrada che dovrebbe innervare il tratto veronese del corridoio di collegamento tra il sistema dei porti dell'Alto Tirreno e l'asse del Brennero (Ti.Bre). Ed è sempre da lì che si diparte, come ricordato, il collegamento tra lo stesso asse del Brennero e la direttrice che da Verona muove verso Venezia. La sensazione è che se si tralasciano i contesti prealpini, l'insieme dell'Alta e della Bassa Pianura veronesi si stiano attrezzando a diventare un'area a elevata integrazione di servizi di trasporto, di produzione e di commercializzazione, potendo contare su "riserve" di territorio che in contesti più maturi appaiono sconosciute. In questo quadro di rilevanti trasformazioni emerge il problema dello scarso coordinamento tra tutte queste iniziative, che appaiono scaturire più da invenzioni imprenditoriali che non da un progetto di territorio. Per fare un esempio, il Piano Territoriale Provinciale di Verona - ora comunque in fase di revisione - pur contemplando un assetto infrastrutturale

che tende a fare sinergere le varie parti di territorio - oltre che a garantirne gli opportuni collegamenti con l'esterno - prevede lo scalo intermodale di Domegliara, i centri merci intermodali di S. Bonifacio e di Legnago, ma non il polo logistico di Nogarole Rocca - località in cui è contemplato invece un ambito produttivo - e neppure l'interporto di Isola della Scala, località dove invece non è contemplato alcun intervento. Ancora, queste due iniziative sono sorte indipendentemente dalla presenza del Quadrante Europa, nel senso che solo recentemente è intervenuto un accordo tra i loro promotori e l'interporto di Verona. In altri termini questi centri, che vengono ad assumere un ruolo di grandi attrattori oppure un ruolo di guida di flussi a forte valenza territoriale, sembrano sorgere, come una fabbrica qualsiasi, in assenza di una adeguata interazione tra soggetti pubblici e privati.

Da qui l'opportunità, considerato anche il fatto che i promotori di queste iniziative appaiono essere una sorta di *longa manus* di soggetti anche pubblici, che esse vengano ricondotte - in un quadro di cooperazione tra i territori - a una sede comune di governo dei flussi, cui peraltro rimanda la stessa richiesta di una *authority*, oltre che di coordinamento delle iniziative che dai flussi prendono avvio. In questo quadro appare urgente l'attivazione di meccanismi di cooperazione soprattutto tra i soggetti che fanno riferimento alle Province di Trento e di Bolzano e quelli che fanno capo alle istituzioni veronesi, in relazione appunto alle iniziative collegate all'intermodalità e alla logistica che stanno prendendo piede sia nella Bassa Veronese che a Trento.