UNIVERSITÁ DEGLI STUDI DI PADOVA

DIPARTIMENTO DI INGEGNERIA CIVILE EDILE E AMBIENTALE

TESI DI LAUREA MAGISTRALE IN INGEGNERIA CIVILE

"I FATTORI DELL'ACCESSIBILITÁ NEI TERRITORI DI MONTAGNA "

"Accessibility's factors in mountain regions"

Laureanda: Milena Greifenberg Matricola: 1013197

Relatore: Prof. Ing. Luca Della Lucia

Anno Accademico 2012-2013

INDICE

CAP. 1 La politica dei trasporti e i suoi effetti sullo sviluppo 3
CAP. 2 Il concetto di accessibilità 5
2.1 Indicatori di accessibilità 8
2.1.1 Indicatori basati sull'utilità: i modelli gravitazionali 9
2.1.2 Indicatori basati sull'utilità: i modelli di utilità aleatoria 9
2.1.3 Indicatori basati sul numero di opportunità: i modelli iscocronici 10
CAP. 3 L'accessibilità nelle Alpi 11
CAP. 4 Obiettivi e Descrizione metodologica 13
4.1 Modelli di accessibilità nella Comunità Europea 13
4.2 Modelli di accessibilità nei territori di montagna 18
CAP. 5 Modelli di accessibilità dei singoli Stati 21
5.1 Modelli di accessibilità in Austria 21
5.1.1 Implicazioni dell'accessibilità per l' ÖROK 26
5.1.2 Il parere degli esperti 27
5.2 Modelli di accessibilità in Svizzera 30
5.2.1 Studi proposti dal BFS 30
5.2.2 Studi proposti dall'ARE 33
5.2.3 Altri studi sul tema dell'accessibilità 40
5.2.4 Il parere degli esperti 41
5.3 Modelli di accessibilità in Italia 44
CAP.6 Sintesi dei risultati 49
6.1 L'accessibilità di livello C 53
CAP. 7 La situazione italiana 55
7.1 Caratteristiche del turismo 55
7.1.1 Le sei fasi del turismo 55
7.1.2 Diversi modelli di sviluppo e mercati turistici 57
7.1.3 Quand'è che una località turistica diventa centro urbano? 60
7.2 L'urbanizzazione nelle Alpi 61
7.3 La Convenzione delle Alpi come portatrice di una politica alpina europea 62
7.4 Criteri di individuazione dei centri regionali 64
7.4.1 Le comunità comprensoriali Altoatesine 65

7.4.2 Individuazione dei centri regionali altoatesini 67
7.4.3 Le fonti per l'Alto Adige 71
7.4.4 Le comunità comprensoriali trentine 73
7.4.5. Individuazione dei centri regionali trentini 76
7.4.6 Le fonti per il Trentino 78
7.4.7 Le comunità montane venete 80
7.4.8 Individuazione dei centri regionali veneti 82
CAP. 8 Rappresentazione cartografica 84
8.1 Offerta turistica 85
8.2 Distribuzione di scuole e biblioteche 87
8.3 Distribuzione servizi finanziari 88
8.4 Distribuzione servizi sanitari 89
8.5 Considerazioni 90
CAP. 9 Conclusioni 91
APPENDICE 95
FONTI BIBLIOGRAFICHE 97

Introduzione

L'accessibilità: condizione necessaria e sufficiente per lo sviluppo?

Non è facile definire il concetto di accessibilità nonostante l'argomento coinvolga l'esperienza quotidiana di chi si muove per diversi tipi di attività. Lo viviamo, per esempio, quando rimaniamo bloccati nel traffico per andare al lavoro. Sempre più persone sono infatti costrette ad effettuare spostamenti giornalieri casa-lavoro e ad entrare nella schiera dei cosiddetti "pendolari". Ma anche coloro che si muovono per effettuare altre attività come lo shopping o l'andare in vacanza, sperimentano l'importanza del fattore "accessibilità". Se gli vogliamo dare più ampio respiro, si può notare come questo fattore influenzi non solo i singoli individui ma intere regioni, sistemi economici e addirittura nazioni intere.

Il complesso tema dell'accessibilità è sempre stato ritenuto un tema centrale nell'identificare le potenzialità di sviluppo di territori e comunità. E' noto come già al tempo degli antichi Romani, le regioni che avevano collegamenti stradali con il centro del potere, erano avvantaggiate rispetto a quelle che non li avevano. Inoltre si attribuiva grande importanza alla costruzione delle strade per garantire la governabilità dei territori più distanti. Se al tempo dei Romani, l'accessibilità era vista come un fattore di potere, nel Medioevo diventò invece la base per costruire rapporti commerciali ed estendere la propria rete di influenza. Nel Medioevo infatti, i territori provvisti di buone vie di comunicazione terrestri e marittime, hanno potuto sviluppare una ricca attività commerciale. Con l'industrializzazione il concetto di accessibilità ha esteso ulteriormente il suo significato: se prima era visto come base per il potere e per lo sviluppo del commercio, ora lo si interpreta quale fattore generale di sviluppo del territorio. Molte impostazioni di ricerca sullo sviluppo del territorio considerano l'accessibilità come uno fra i fattori principe.

Lo sviluppo del territorio viene studiato infatti inserendolo nel contesto dell'accessibilità. Da un lato si parla di componenti fisiche come strade, ferrovie e aeroporti, come tipologie di servizi ed anche in termini di accessibilità virtuali attraverso le reti telematiche (internet in primis). Tutti questi aspetti vanno ad incidere sulla struttura del territorio.

Da quanto detto si può intuire quante sfumature e aspetti diversi siano raccolti nella parola "accessibilità". Per esempio, avere una buona infrastruttura telematica può far in modo che, regioni periferiche, possano diventare poli attrattori per lavoratori telematici. Anche sul piano delle infrastrutture dei trasporti bisogna suddividere i diversi livelli di accessibilità: da un lato si

hanno i grandi progetti come ad esempio “Stuttgart 21” oppure il “NFTA” in Svizzera(*), dall’altro lato abbiamo invece l’accessibilità legata a quelle infrastrutture che garantiscono la qualità del trasporto regionale e dei servizi in genere. Con il tema dell’accessibilità, molto spesso si trova a fare i conti anche la politica. Quali implicazioni hanno gli investimenti nei grandi progetti infrastrutturali? Chi ci guadagna? Non sarebbe meglio investire sullo sviluppo delle infrastrutture dei trasporti a livello locale per migliorare i servizi per la popolazione che vive nelle zone periferiche ? Da queste domande si vede come l’argomento “accessibilità” sia complesso e abbia molti aspetti che devono essere indagati, ognuno dei quali porta a conclusioni e implicazioni differenti ma che inevitabilmente si condizionano a vicenda.

Allo stato attuale, con l’avvento di potenti strumenti di comunicazione come il digitale e con la notevole crescita dei costi economici ed ambientali per la realizzazione di infrastrutture fisiche è opportuno interrogarsi su quali siano le forme di accessibilità più significativamente correlate allo sviluppo economico e culturale dei territori. E il tema è particolarmente sentito nel caso delle riflessioni sul futuro delle zone di montagna. Si tratta di una questione molto delicata con riferimento al contesto alpino ed agli aspetti che correlano l’accessibilità dei territori di montagna alle tematiche dello sviluppo economico e sociale. Le Alpi, con la loro posizione geografica centrale in Europa , e al tempo stesso territori periferici per i singoli Stati, si presentano come soggetto particolare per sviluppare i vari significati del concetto di accessibilità. Quale sarà lo sviluppo futuro del territorio alpino? Se da la politica europea, attraverso la realizzazione di imponenti opere infrastrutturali si propone di abbattere la barriera delle Alpi per collegare velocemente le più grandi metropoli, dall’altra, a livello regionale, si vede come territori con scarsa accessibilità tendano ad essere abbandonati.

In questo lavoro di tesi abbiamo indagato l’esistenza di studi e ricerche qualificati che hanno affrontato il probelma di inquadrare il tema dell’accessibilità ai territori montani. Le esperienze più significative sono state condotte in Austria e Svizzera dove l’incidenza della questione “montagna” è ovviamente più rilevante. Si tratta di esperienze che possono essere utili anche per estendere il tipo di riflessioni anche ai territori montani delle regioni italiane dove invece sono praticamente assenti lavori di analisi specifica.

(*)Negli anni Novanta viene presentato al pubblico un progetto per far diventare Stoccarda il nuovo 'cuore d'Europa' con 57 km di nuovi binari. Si tratta del più grande progetto di sviluppo dei trasporti in ambito europeo, che collegherà direttamente Stoccarda con il resto d'Europa, agganciandosi alla linea Parigi-Bratislava. **NFTA** è la cosiddetta Nuova ferrovia trasversale alpina che permetterà di accorciare le distanze tra il nord e il sud dell’Europa grazie a collegamenti ferroviari veloci. Elementi centrali del progetto sono le due gallerie di base attraverso il San Gottardo (57 km) e il Lötschberg (34,6 km).

CAP. 1 La politica dei trasporti e i suoi effetti sullo sviluppo

Le teorie economiche neoclassiche e neoliberali vengono utilizzate oggigiorno dalla politica come base per l'interpretazione dello sviluppo del territorio. Spesso queste interpretazioni sono utilizzate con riferimento al semplice concetto per cui con la costruzione di infrastrutture dei trasporti si abbattono le barriere di mercato e al tempo stesso si favorisce un'economia omogenea sul territorio. Investimenti nelle infrastrutture dei trasporti vengono quindi giustificati appellandosi alle teorie economiche neoclassiche. Nonostante nei Paesi industrialmente più evoluti, gli investimenti nelle infrastrutture abbiano solo effetti marginali sul miglioramento dell'accessibilità, si continua a ritenere solida la relazione tra l'investimento in infrastrutture e la crescita demografica-economica. Sotto quest'ottica la politica dei trasporti gioca un ruolo centrale nelle politiche regionali. Le infrastrutture dei trasporti vengono viste come mezzo, per la politica regionale, per ridurre le disparità tra centro e periferia.

Anche in campo europeo, la costruzione di infrastrutture dei trasporti e il miglioramento dell'accessibilità ricopre un ruolo importantissimo. Nel 1978 come primo passo, è stato costituito un organo specifico per le infrastrutture dei trasporti ed è stata adottata una procedura di consultazione per coordinare lo sviluppo dei collegamenti stradali e ferroviari in campo europeo. Per lungo tempo la Comunità europea non ha saputo o voluto attuare la politica comune dei trasporti prevista dal trattato di Roma. Il consiglio dei Ministri non è stato capace, per quasi trent'anni, di tradurre in azioni concrete le proposte della Commissione. Solo quando nel 1985 la Corte di Giustizia ha ufficialmente riconosciuto le carenze del Consiglio, gli Stati membri hanno accettato che la Comunità europea operasse i necessari interventi legislativi. Il trattato di Maastricht ha successivamente rafforzato le basi politiche, istituzionali e di bilancio della politica dei trasporti. Il Parlamento europeo, ha un ruolo insostituibile nel promuovere iniziative in materia, come dimostra la decisione storica, adottata nel dicembre 2000, di aprire completamente il mercato del trasporto ferroviario di merci entro il 2008. Il trattato di Maastricht ha inoltre introdotto il concetto di reti TEN (Trans European Network), permettendo di sviluppare uno schema di riferimento delle infrastrutture di trasporto a livello europeo oggetto di finanziamenti comunitari. Nel dicembre del 1992 è stato pubblicato il primo libro bianco della Commissione dal titolo "Lo sviluppo futuro della politica comune dei trasporti". Concetto chiave del documento (1)è l'apertura del mercato dei trasporti. In una decina di anni, con la sola eccezione del settore ferroviario, tale obiettivo è stato praticamente raggiunto. L'apertura, di cui hanno beneficiato soprattutto le imprese, ha indotto in

Europa un aumento del traffico più che proporzionale rispetto a quello dell'economia. I primi significativi progressi della politica comune dei trasporti si sono concretizzati in una riduzione significativa dei prezzi per i consumatori, accompagnata da un aumento della qualità di servizi e della gamma di alternative disponibili, che ha cambiato lo stesso stile di vita e di consumo dei cittadini europei. La mobilità è passata in media dai 17 km al giorno per persona del 1970 ai 35 km del 1998 ed è ormai considerata un vero e proprio diritto acquisito. Per quanto l'apertura del mercato dei trasporti abbia, nel corso dell'ultimo decennio, registrato enormi successi, non va dimenticato che la realtà del mercato interno rende difficile accettare distorsioni di concorrenza, dovute alla mancanza di armonizzazione in campo fiscale e sociale. (2)

La politica comune dei trasporti non si è purtroppo sviluppata in modo armonioso ed il sistema dei trasporti europeo si trova oggi a dover affrontare una serie di difficoltà:

- La crescita squilibrata dei diversi modi di trasporto. Tale crescita riflette in parte la miglior capacità di adattamento di determinati modi alle esigenze dell'economia moderna, ma in molti casi essa è dovuta anche alla mancata internalizzazione dei costi esterni nei prezzi del trasporto e all'inosservanza di talune normative sociali e di sicurezza (soprattutto nel trasporto stradale).
- Congestione di determinati grandi assi stradali e ferroviari, dei centri città e degli aeroporti
- Problemi ambientali

Nonostante queste problematiche, nell'Agenda della Comunità europea è previsto un ulteriore sviluppo della mobilità e dell'accessibilità come requisiti fondamentali per lo sviluppo della comunità e dei singoli Stati. Attualmente la Commissione europea sta pensando di investire altri 50 miliardi di euro dal 2014 al 2020 per lo sviluppo della rete trans-europea. Se da un lato la politica europea dei trasporti vuole perseguire l'obiettivo di crescita dettato dal trattato di Lisbona, dall'altro cerca di contribuire alla creazione di un'unica politica di sviluppo territoriale europea come previsto dal trattato di Goteborg. Dietro la questione della rete trans-europea si nasconde l'idea di raggiungere l'obiettivo, attraverso la realizzazione delle infrastrutture dei trasporti, di creare una coesione sociale ed economica della Comunità europea, nella quale si cerchi di eliminare le disparità tra Stati e al tempo stesso collegare aree remote con le regioni centrali della Comunità europea.

CAP. 2 Il concetto di accessibilità

Risulta essere molto importante definire il concetto di accessibilità poiché è quello che evidenzia maggiormente la dipendenza tra il sistema delle attività localizzato in un territorio ed il sistema dei trasporti che lo serve. È altresì importante definire delle misure per tradurre il concetto di accessibilità in indicatori numerici che tengano conto sia del sistema socio-economico che del sistema dei trasporti. (3)

Le misure di accessibilità permettono di simulare e valutare scenari territoriali e trasportistici differenti. Molte sono le definizioni di accessibilità che si trovano in letteratura:

- "*L'accessibilità è l'opportunità che ha un individuo (o una tipologia di individui), in una determinata zona, di prendere parte ad una particolare attività (o insieme di attività) localizzata sul territorio*" (Hansen ,1959)

- *"L'accessibilità di un punto del sistema è una funzione della sua ubicazione nello spazio, rispetto agli altri punti del sistema* (Hack, 1976), *ed implica una misura di vicinanza relativa, in termini o di collegamento spaziale diretto o di tempo (costo) di viaggio"* (De Lannoy, 1978)

- *"L'accessibilità è il beneficio netto ottenuto dagli utenti nell'utilizzo del sistema dei trasporti e del sistema delle attività"* (Leopardi, 1978)

- *"L'accessibilità denota la facilità con cui ogni attività può essere raggiunta"* (Burns, 1979)

- *"L'accessibilità è la facilità e la convenienza di fruire di opportunità spazialmente distribuite con una scelta di viaggio"* (U.S. Department of Environment, 1996)

In sintesi si può definire l'accessibilità come la facilità di soddisfare delle esigenze in luoghi diversi di un territorio per un soggetto che si trova in un certo luogo. L'accessibilità dipende quindi:

- dal luogo in cui si trova il soggetto,
- dalla distribuzione delle attività sul territorio,
- dal sistema di trasporto che collega la zona di riferimento alle altre zone del territorio.

L'accessibilità può poi essere di due tipi: attiva o passiva.

L'accessibilità attiva si riferisce all'esigenza di svolgere delle attività (shopping, andare al cinema, andare al lavoro, ecc…) da parte di un soggetto che si trova in una certa zona.

L'accessibilità passiva invece si riferisce all'esigenza di essere raggiunti dai possibili fruitori (clienti, addetti, fornitori, ecc…) di un'attività che si trova in una certa zona.

Da quanto detto si evince che la definizione di accessibilità risulta duplice a seconda che essa sia definita come "facilità di raggiungere" una serie di opportunità, o "facilità di essere raggiunti"da un insieme di contatti (clienti o consumatori).

Per "facilità di raggiungere" si intende la facilità di raggiungere una destinazione o una serie di possibili destinazioni. Per questo motivo l'accessibilità attiva è detta *origin accessibility.*

Per "facilità di essere raggiunti" si intende la facilità con cui una data destinazione (ufficio, scuola, ospedale, negozio, ecc…) può essere raggiunta partendo da un'origine o da una serie di origini. Per questo motivo l'accessibilità passiva è detta *destination accessibility o facility accessibility*.

La valutazione dell'accessibilità attività richiede che sia definito:

- il soggetto dell'accessibilità (chi o cosa sta godendo dell'accessibilità)
- la natura, il numero, la posizione e la qualità delle opportunità (attività) da considerare (cos'è che il soggetto sta raggiungendo)
- la separazione tra il soggetto e l'opportunità
- le caratteristiche fisiche, monetarie e altre qualità misurabili dello spostamento consentito dal sistema di offerta di trasporto (tempo di percorrenza, costo monetario, frequenza, ecc…).

L'accessibilità attiva può essere relativa o integrale.

L'accessibilità attiva relativa a_{od} tra due zone è la misura della facilità per un utente localizzato in "o" di andare a svolgere delle attività in "d"; dipende dal costo generalizzato medio per il superamento della separazione spaziale fra "o"e "d" e dal numero di attività presenti in "d".

Esempio: per il modo auto

a_{od} = addetti$_d$ * tempo$_{od}^{-1}$ oppure

a_{od} = addetti$_d$ * exp (-β_1 tempo$_{od}$ -β_1 costo monetario$_{od}$)

L'accessibilità attiva integrale AA_o di una zona è la misura della facilità per un utente localizzato in "o" di svolgere un'attività in una qualunque delle zone del territorio.

$$AA_o = \sum_{d=1}^{nd} a_{od}$$

I concetti di accessibilità attiva relativa e integrale sono raccolti nella matrice delle accessibilità attive tra le zone.

Poli regionali		1	2	...	d	d+1	...	n_d	$AA_o = \sum_{d=1}^{nd} a_{od}$
	1	a_{11}	a_{12}	...	a_{2d}	$a_{1\,d+1}$	...	a_{1nd}	AA_1
	2	a_{21}	a_{22}	...	a_{2d}	$a_{2\,d+1}$	...	$a_{2\,nd}$	AA_2
	...	...	...	...	...	...	...	...	...
	o	a_{o1}	a_{o2}	...	a_{od}	$a_{o\,d+1}$	...	$a_{o\,nd}$	AA_o
	o+1	$a_{o+1\,1}$	$a_{o+1\,2}$	...	$a_{o+1\,d}$	$a_{o+1\,d+1}$	...	$a_{o+1\,nd}$	AA_{o+1}
	...	...	...	...	...	...	...	...	...
	n_o	$a_{no\,1}$	$a_{no\,2}$	...	$a_{no\,d}$	$a_{no\,d+1}$	...	$a_{no\,nd}$	AA_{no}

La valutazione dell'accessibilità passiva richiede che sia definita:

- la natura dell'attività la cui accessibilità deve essere misurata
- la natura, il numero, la posizione e la relativa importanza degli utenti (chi deve raggiungere la destinazione)
- la separazione tra destinazione e i suoi visitatori
- le caratteristiche fisiche, monetarie e altre qualità misurabili dello spostamento consentito dal sistema di offerta di trasporto.

L'accessibilità passiva può essere relativa o integrale.

L'accessibilità passiva relativa a'_{od} tra due zone è la misura della facilità per un'attività localizzata in "d" di essere raggiunta da tutti i possibili fruitori presenti in "o"; è funzione del costo generalizzato medio necessario per il superamento della separazione spaziale tra "o" e "d" e del numero di fruitori presenti in "o" (es. residenti)

Esempio: per il modo auto

a'_{od} = popolazione$_o$ * tempo$_{od}^{-1}$ oppure

a'_{od} = popolazione$_o$ * exp (-β_1 tempo$_{od}$ -β_1 costo monetario$_{od}$)

L'accessibilità passiva integrale AP_d di una zona è la misura della facilità di essere raggiunti da tutti i possibili fruitori presenti sul territorio di un'attività che si trova in una certa zona "d".

$$AP_d = \sum_{o=1}^{no} a'_{od}$$

I concetti di accessibilità passiva relativa e integrale sono raccolti nella matrice delle accessibilità passiva tra le zone.

Poli regionali	1	2	...	d	d+1	...	n_d
1	a'_{11}	a'_{12}	...	a'_{2d}	$a'_{1\,d+1}$	...	a'_{1nd}
2	a'_{21}	a'_{22}	...	a'_{2d}	$a'_{2\,d+1}$	...	$a'_{2\,nd}$
...	...	...	...	...	...	...	...
o	a'_{o1}	a'_{o2}	...	a'_{od}	$a'_{o\,d+1}$	...	$a'_{o\,nd}$
o+1	$a'_{o+1\,1}$	$a'_{o+1\,2}$	...	$a'_{o+1\,d}$	$a'_{o+1\,d+1}$	...	$a'_{o+1\,nd}$
...	...	...	...	...	...	...	...
n_o	$a'_{no\,1}$	$a'_{no\,2}$	...	$a'_{no\,d}$	$a'_{no\,d+1}$	...	$a'_{no\,nd}$
$AP_d = \sum_{o=1}^{no} a'_{od}$	AP_1	AP_2	...	AP_d	AP_{d+1}	...	AP_{nd}

2.1 Indicatori di accessibilità

Due sono le tipologie di indicatori di accessibilità:

- indicatori di accessibilità basati sull'utilità
- indicatori di accessibilità basati sulle opportunità

Appartengono alla prima categoria i modelli gravitazionali, i modelli LOS e i modelli di utilità aleatoria.

Alla seconda categoria appartengono invece i modelli iscocronici e i modelli di percezione delle opportunità.

2.1.1 Indicatori basati sull'utilità: i modelli gravitazionali

Questi modelli interpretano con un'analogia gravitazionale i rapporti tra le diverse attività localizzate su un territorio. L'accessibilità globale di una zona risulta direttamente proporzionale alle opportunità del luogo d ed inversamente proporzionale ad un attributo di costo, funzione della separazione spaziale tra le due zone. L'accessibilità integrale risulta quindi pari a :

$$AA_o = \sum_{d=1}^{n} K_d^{\beta} \cdot f(c_{od})$$

dove:

K_d indica la misura delle attività e servizi localizzati nella zona d

β è un parametro del modello

$f(c_{od})$ è una funzione di impedenza, ad esempio $f(c_{od}) = c_{od}^{-\alpha}$

2.1.2 Indicatori basati sull'utilità: i modelli di utilità aleatoria

Si parla di modelli di scelta di destinazione. L'ipotesi di base è che l'utente si comporti razionalmente. Posto di fronte alla necessità di effettuare uno spostamento, considerate tutte le alternative disponibili che costituiscono il suo insieme di scelta, egli selezionerà la destinazione che percepisce come quella di utilità massima. La probabilità che l'individuo j scelga l'alternativa i è pari alla probabilità che l'utilità dell'alternativa "i" sia maggiore dell'utilità dell'alternativa "m"

$$P_{ij} = P(U_{ij} \geq U_{mj})$$

$$P_{ij} = P(V_{ij} + \epsilon_{ij} \geq V_{mj} + \epsilon_{mj})$$

$$P_{ij} = P(\epsilon_{mj} - \epsilon_{ij} \leq V_{ij} - V_{mj})$$

Dove:

U = utilità percepita

V = utilità sistematica

ϵ = residuo aleatorio

Usando un modello logit, la probabilità di scelta della destinazione d è pari a:

$$P(odm) = \exp(V_{odm}/\theta) / \sum \exp(V_{od'm}/\theta)$$

L'accessibilità integrale risulta pari a:

$$AA_o = \ln \sum_{odm} \exp (V_{odm})$$

2.1.3 Indicatori basati sul numero di opportunità: i modelli iscocronici

Sono tra i modelli di accessibilità più semplici. Per tali modelli, l'accessibilità integrale attiva AA_o e passiva AP_d è pari alla somma di tutte le attività presenti nelle zone raggiungibili entro una prefissata soglia, di solito temporale.

$$AA_o = \sum_{d=1}^{n} W_{od} \cdot K_d$$

$$AP_d = \sum_{o=1}^{n} W_{od} \cdot P_o$$

Dove:

W_{od} = 1 se a < soglia, W_{od} = 0 altrimenti

K_d indica la misura delle attività e servizi localizzati nella zona d

P_o indica il numero di possibili fruitori dell'attività, localizzati nella zona o

In questo modello il sistema dei trasporti funge da vincolo rispetto alla misura di accessibilità. Le soglie inoltre vanno scelte (stimate) in funzione delle opportunità percepite. Un cinema, ad esempio, se si trova ad una distanza temporale superiore alle due ore , non è percepito come un alternativa di scelta.

Le soglie si stimano in base alla funzione delle attività e del tempo/costo di accesso massimo. Bisogna inoltre fissare diverse soglie in base alla tipologia di attività. Per ciascuna attività si fanno delle ipotesi sui valori massimi di accesso e sul modo di trasporto.

CAP. 3 L'accessibilità nelle Alpi

La maggior parte delle zone alpine si deve confrontare con il problema del calo demografico e della costante perdita di posti di lavoro. Per questo motivo si vede, nel miglioramento dei collegamenti di questi territori, una possibile soluzione del problema.

Le Alpi costituiscono un contesto economico e sociale un po' *sui generis* e sono pochi gli studi in grado di documentare adeguatamente gli effetti dell'accessibilità che tengano conto della particolare condizione delle diverse aree montane. Nelle zone alpine, dominano le piccole città e si rileva l'assenza di metropoli rilevanti in ambito sia statale che europeo. L'area alpina è inoltre tutt'altro che omogenea esistendo forti direttrici di transito insieme a zone periferiche caratterizzate a volte da basso sviluppo ed a volte (apparentemente a parità di condizioni di accessibilità) da buone economie basate sul turismo. Un modello specifico per l'accessibilità alle Alpi a quanto sembra non è ancora stato trovato e potrebbe contribuire alla comprensione della correlazione del fattore "accessibilità" sullo sviluppo delle aree alpine.

Viste le considerazioni appena fatte, il concetto di accessibilità nella zona alpina deve essere sviluppato non seguendo la strada delle "distanze" in km, bensì in quella del "tempo di viaggio" poiché le strade di montagna comportano diverse velocità di percorrenza. Per la scelta degli indicatori da utilizzarsi nello studio, la posizione delle Alpi crea notevoli problemi: i territori alpini sono ad esempio considerati come zone periferiche per i singoli Stati ma sono di fatto zone centrali in campo europeo. Per proseguire bisogna quindi prima andare a definire quali siano i diversi piani del concetto di accessibilità. Questo è particolarmente importante perché le indagini sull'accessibilità possono avere implicazioni molto differenti tra loro a seconda degli effetti considerati.

Ad esempio l'accessibilità può essere rappresentata sul piano della qualità degli approvvigionamenti intesi come servizi per la popolazione (accessibilità ai servizi). Dall'altra parte le scelte imprenditoriali sono influenzate da altri tipi di accessibilità come accessibilità al mercato del lavoro, accessibilità alle materie prime, accessibilità ai mercati finali (distribuzione). Risulta quindi importante individuare i diversi piani del concetto di accessibilità con i relativi obiettivi, significati e compiti perché questi diversi livelli vengono molto spesso confusi e mescolati tra di loro. Seguendo l'impostazione di autorevoli studi condotti nelle regioni alpine da organismi Austriaci e Svizzeri, per l'accessibilità nell'arco alpino (4) si possono individuare tre livelli di scala (da macro a micro) che hanno differenti significati in relazione ai concetti di accessibilità:

- **Livello A :** In questo livello si analizza l'accessibilità riferita alle grandi città europee. Vengono misurate pertanto le distanze dai più grandi centri funzionali e dai luoghi più popolati in Europa. In questo caso, una buona accessibilità significa un buon collegamento ai centri dell'economia globale. Vengono quindi individuate delle macroregioni che devono la loro dinamicità economica al mercato globale e il cui sviluppo economico è determinato sul piano europeo o mondiale. Vengono quindi identificate delle regioni che a livello europeo sono facili o difficili da raggiungere a partire da questi poli. In questo caso, l'accessibilità gioca un ruolo importante nel calcolo di una buona situazione concorrenziale e quindi nello sviluppo economico su piano europeo.

- **Livello B :** In questo livello viene rappresentata l'accessibilità come distanza dai maggiori centri di lavoro misurando la distanza dai grandi centri. Una buona accessibilità significa un buon collegamento tra grandi città e città periferiche. In questo caso vengono quindi individuati dei "capoluoghi" con le loro zone periferiche, le cui caratteristiche economiche dipendono da processi regionali e/o interregionali.

- **Livello C :** In questo livello viene rappresentata l'accessibilità delle aree periferiche e sub-urbanizzate rispetto ai loro centri regionali. Vengono misurate le distanze dalle sedi regionali che hanno funzioni di offerta. A questo livello si evidenzia il fatto che il sostentamento di queste zone viene determinato su piccola scala e contribuisce a uno sviluppo economico decentrato.

L'accessibilità del livello A costituisce un mezzo per analizzare in che misura le zone alpine siano connesse all'economia europea e mondiale. Il problema principale è quello di vedere se tale livello sia effettivamente cruciale per un positivo sviluppo regionale come si evince dagli attuali modelli elaborati a livello europeo e nazionale.

L'accessibilità del livello C analizza invece il livello degli approvvigionamenti a livello regionale. Il problema principale è quello di vedere in che misura una buona accessibilità su piccola scala sia in grado di influenzare lo sviluppo regionale.

Un'altra domanda a cui rispondere è rappresentata dal rapporto tra questi due livelli. Quali ruoli hanno queste due dimensioni nei singoli Stati? Come vengono influenzati questi due aspetti dalla politica?

CAP. 4 Obiettivi e Descrizione metodologica

Un tentativo organico di ricercare delle risposte alle questioni appena descritte si trova nel lavoro di tesi di dottorato del Dott. Phd. Frieder Voll dal titolo "*Die Bedeutung des Faktors Erreichbarkeit für den Alpenraum"* (traduzione: Il significato del fattore accessibilità per il territorio alpino). Ci si propone di presentare una sintesi della metodologia usata ed esporre i risultati ottenuti. Oltre a ciò ci si propone di estendere l'analisi a livello C a due ambiti di interesse per le regioni Trentino-Alto Adige e Veneto per capire se l'approccio adottato in alcune regioni alpine (di Austria e Svizzera in primo luogo) sia estendibile e proponibile nella nostra realtà. Seguendo il metodo adottato nella tesi di dottorato, nel prossimo capitolo verranno analizzati gli studi esistenti di accessibilità dei singoli Stati con riferimento al territorio alpino. Verranno presentati gli obiettivi che venivano perseguiti dai singoli studi e il riassunto degli stessi nonché le conclusioni a cui si è pervenuti. In alcuni casi inoltre gli studi sono stati integrati con il parere di esperti del settore.

Ad una prima fase di raccolta dati attraverso studi del settore già esistenti, segue una parte di elaborazione di un modello di accessibilità valido per le regioni sopra indicate.

Prima di entrare nello specifico bisogna però andare ad analizzare il contesto generale in cui si inserisce lo studio dell'accessibilità dell'arco alpino. La prima cosa da farsi è quindi vedere come viene affrontato il tema dell'accessibilità in alcuni lavori dell'Unione Europea..

4.1 Modelli di accessibilità nella Comunità Europea

Prima di analizzare i modelli di accessibilità e le loro implicazioni nei singoli Stati, vengono analizzati i modelli che configurano le Alpi come spazio contiguo. Queste rappresentazioni sono interessanti per l'arco alpino perché analizzano tutto il territorio europeo e studiano le posizioni vantaggiose nel territorio; contengono quindi importanti implicazioni sotto l'aspetto dell'accessibilità alle metropoli europee.

Definizione degli obiettivi:

Molti studi dell'accessibilità a livello europeo sono realizzati dall'ESPON (European Spatial Planning Observation Network). Si tratta di una rete di organismi di ricerca fondata nel 2002 dagli Stati membri dell'Unione Europea con il compito di monitorare e meglio capire lo sviluppo territoriale degli Stati membri in modo tale da sviluppare un'adeguata politica europea di sviluppo territoriale. Oltre agli Stati della Comunità Europea, a questa rete aderiscono anche

la Norvegia, la Svizzera, il Liechtenstein e l'Islanda. La maggior parte delle aree rilevanti dell'arco alpino sono coperte da studi dell'Espon. Accanto ad altri indicatori, gli studi sull'accessibilità, nei resoconti dell'ESPON, giocano un ruolo fondamentale. Gli elaborati dell'ESPON sono inoltre una base importante per l'assegnazione potenziale delle sovvenzioni ai singoli territori.

Nel 2006 Espon ha pubblicato un resoconto sugli indicatori di "concorrenza" e "coesione" in ambito europeo. Nel 2009 segue una pubblicazione sui trends di accessibilità in Europa.

In tutte le indagini, gli indicatori vengono rappresentati sul livello di scala "NUTS-3". Questo livello di scala è l'unità standard di tutti gli studi di Espon. Il livello di scala è molto approssimativo e quindi bisogna tener conto che si perdono spesso le peculiarità regionali. Il metodo utilizzato per l'analisi dell'accessibilità è basato sul concetto che zone con molti abitanti e che hanno buoni collegamenti con grandi centri ottengono un valore elevato nella scala dell'accessibilità. Zone scarsamente popolate e difficili da raggiungere ottengono un indice basso o negativo:

" For businesses, the accessibility of cities where their real and potential clients and suppliers are concentrated is a major factor. The calculation of the number of cities of more than 100.000 inhabitants accessible by car in a certain amount of time underlines the fact that specific geographical conditions seem to play a major role. For example, mountainous areas like the Massif central in France, the Alps in Austria or the Carpathian mountains, have poor accessibility to cities " (5)

Dalla figura 1 risulta chiaro come, attraverso questa metodologia, le zone dell'Europa centrale godono di un valore migliore dei parametri rispetto alle aree europee periferiche. Questi valori rispecchiano la distribuzione della popolazione in Europa. Osserviamo come le regioni scandinave hanno un indice di accessibilità scarso così come presentano un indice di accessibilità relativamente basso anche le aree alpine austriache e svizzere.

Nonostante il livello di scala sia grossolano e quindi lo studio per la regione alpina sia poco dettagliato, si può comunque notare come lungo gli assi di transito, come ad esempio l'Autostrada del Brennero, i valori di accessibilità siano migliori rispetto alle regioni sprovviste di collegamenti autostradali.

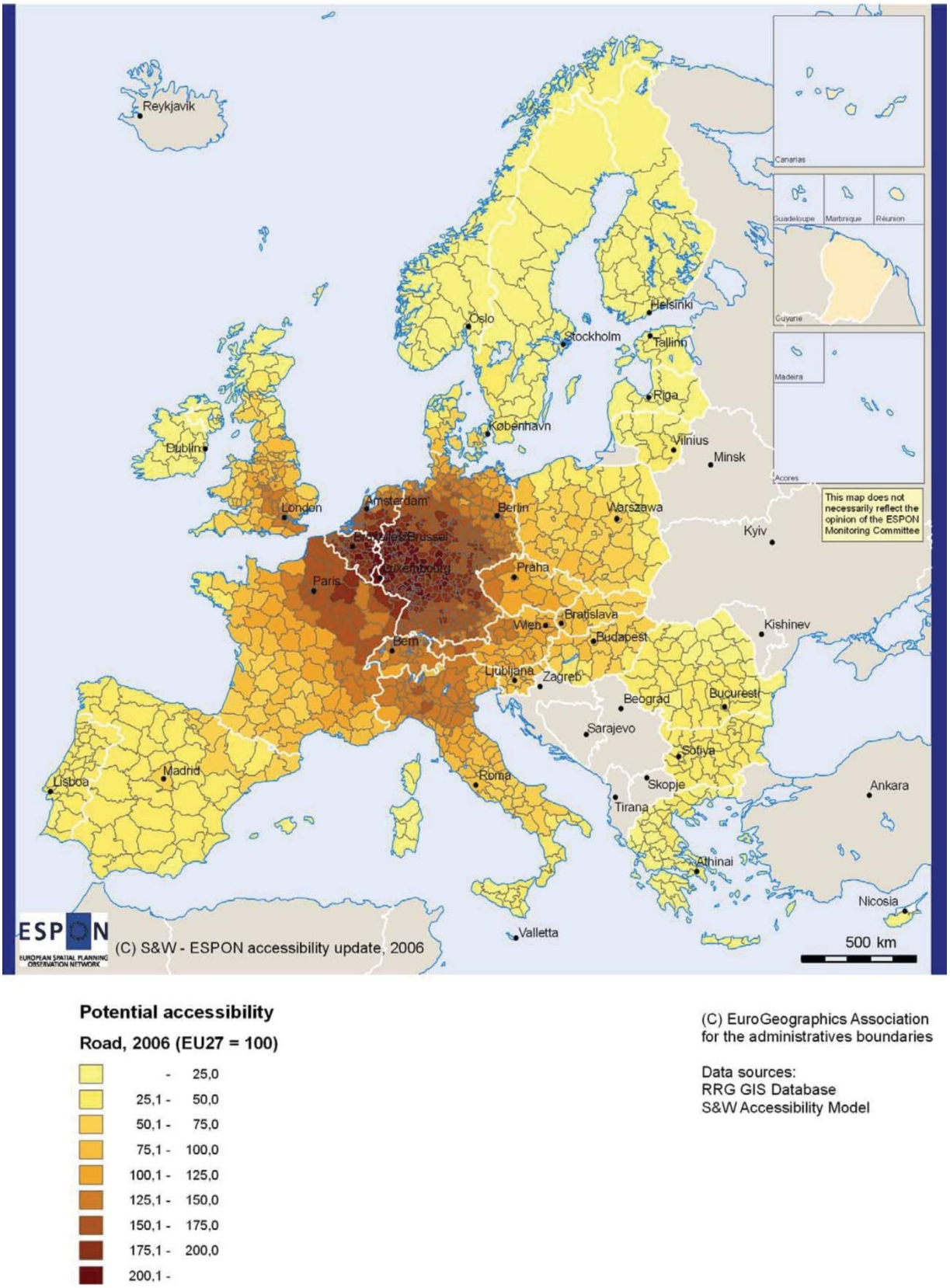


Figura 1: Accessibilità in base alle rete stradale del 2006

Dagli studi dell'Espon si evince implicitamente che, ad una popolazione numerosa insediata in un territorio accessibile, viene assegnata una maggiore crescita economica potenziale e una maggiore prosperità in generale:

"*L'importanza del ruolo delle infrastrutture di trasporto per lo sviluppo territoriale nella sua forma più semplificata implica che le aree con un migliore accesso ai materiali e al mercato saranno, a parità di altre condizioni, più produttive, più competitive e quindi vincenti rispetto ad aree più remote. L'accessibilità alla popolazione è vista come un indicatore della dimensione del mercato per i fornitori di beni e servizi."* (6)

Questa idea rispecchia le teorie economiche neo-liberali incentrate sullo stretto legame tra "vicinanza dei territori" e "opportunità di sviluppo" .

Purtroppo le indagini dell'accessibilità dell'Espon non vengono incentrate sulla raccolta dati che potrebbe influenzare le scelte di investimento da parte degli imprenditori ma sono volte a porre le basi di decisione per una politica di concorrenza e coesione europea:

"*Accessibilty plays a significant role in European policy discussion related to the development of regions and cities as well as the European territory as such. In several European policy documents over the last decade, latest in the European Commission Green Paper on Territorial Cohesion and in the Territorial Agenda of the Eu involving all EU Member States, accessibility is seen as key factor in improving the territorial balance in Europe and the attractiveness of Member States, their Regions and Cities. Transport infrastructure improvement might be an important policy instrument to promote regional economic development.*" (7)

Alla luce di quanto detto, negli studi di Espon si va a considerare il rapporto tra l'accessibilità e un indicatore considerato lo specchio della crescita economica cioè il PIL.

Questo indicatore rispecchia solo parzialmente la qualità dello sviluppo regionale e la crescita di un territorio in senso più generale, aspetti che vengono quindi completamente trascurati. Territori come la Scandinavia che nella realtà hanno un forte sviluppo dal punto di vista economico e territoriale pur non avendo un buon livello di accessibilità, vengono interpretati da Espon semplicemente come eccezioni alla regola.

Negli studi proposti da Espon non viene indagata la teoria per la quale regioni che si trovano lontano da centri urbani molto popolosi abbiano uno sviluppo regionale molto intenso favorito proprio dalla loro posizione isolata. I territori, per i quali non vale l'accoppiata sviluppo-accessibilità, vengono in prima istanza identificati come eccezioni.

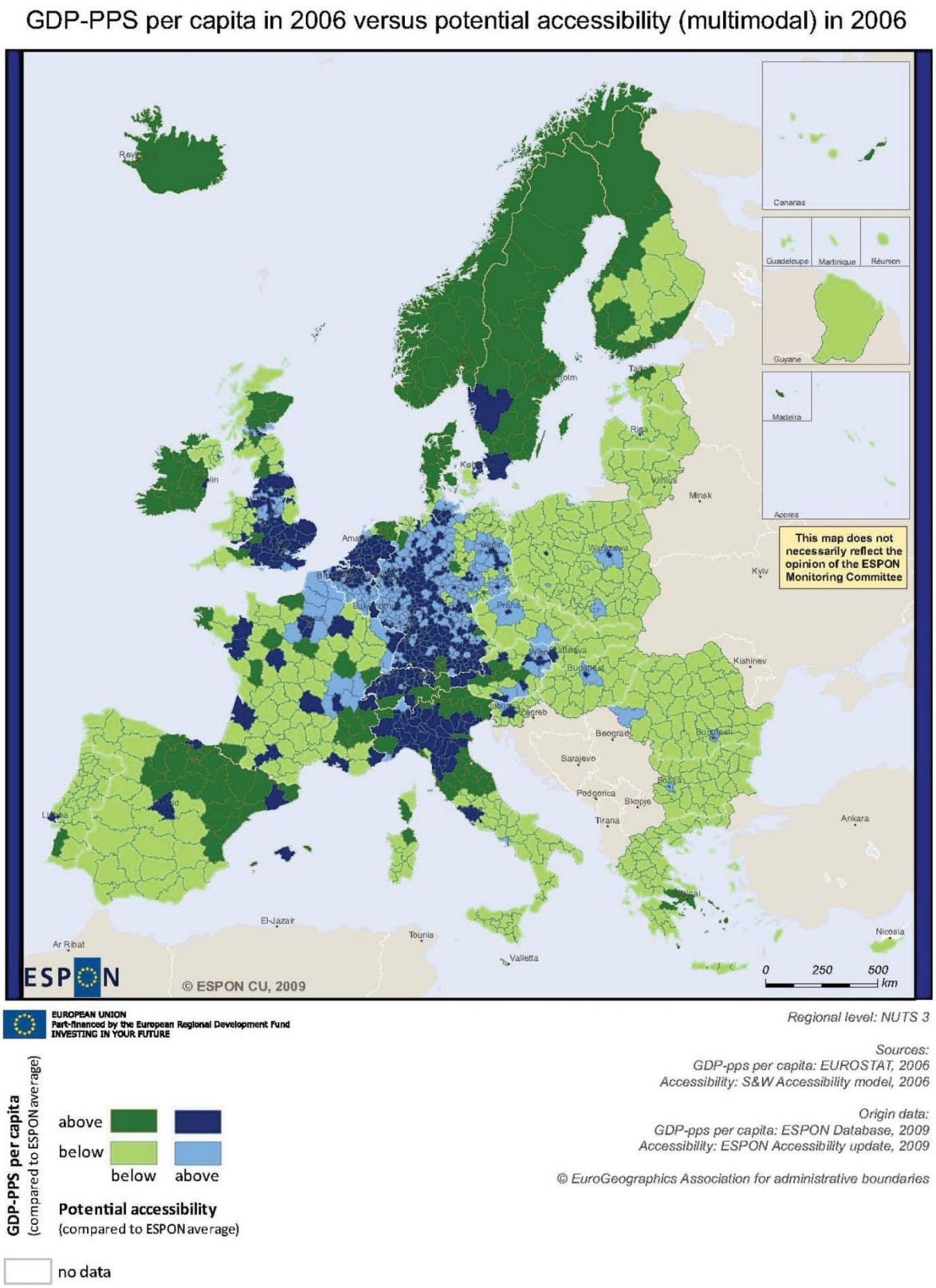


Figura 2: Confronto tra accessibilità e PIL in Europa

Nonostante la Figura 2 sembri evidenziare una scarsa correlazione tra i parametri di accessibilità e quelli di sviluppo, nelle relazioni recenti di Espon, il tema dell'accessibilità viene visto ancora come punto centrale nella politica di sviluppo territoriale europea.

Ancora una volta si lega uno sviluppo positivo dei territori con la loro vicinanza alle città, in particolare con le grandi metropoli europee (MEGAs): *la competitività in Europa dipende fortemente dalle grandi città e dalle aree metropolitane dove le imprese possono beneficiare di economie di scala e di una rete di collegamento al mercato globale. Le aree metropolitane necessitano di buoni collegamenti tra di loro e col mercato globale. Il numero e la qualità dei collegamenti ai centri urbani e ai centri delle grandi attività sono il prerequisito per un efficiente integrazione di tutte le zone dellEU.* (8)

Ci sembra di poter concludere che un solo modello non sia capace di rendere ragione delle dinamiche di sviluppo alle diverse scale. Per i territori di montagna il modello generale riteniamo che sia ancora meno adeguato ad indicare i fattori critici per le politiche di sviluppo da proporre.

4.2 Modelli di accessibilità nei territori di montagna

In uno studio del **Nordregio** (Nordic Centre for Spatial Development), commissionato dalla Commissione Europea e inerente le zone montane europee, viene affrontato il tema della rappresentazione dell'accessibilità ai comuni di montagna. Si è andati a cercare il cosiddetto "Potenziale di approccio" ; ciò significa andare a vedere quante persone di questi territori non sono raggiungibili. Naturalmente le regioni europee periferiche se la cavano peggio rispetto a gran parte delle aree alpine che godono di una posizione centrale in Europa e di buoni collegamenti con le metropoli alpine. In questo studio del Nordregio si vedono positivi contesti di sviluppo per esempio nel turismo: " *The expansion of transport networks is an essential means of decreasing the effects of peripherality, and is also vital for the development of tourism, a major component of the economy in many mountain areas. A number of mountain ranges and massifs are quite well served with motorways: particularly the Alps, the Appennines and the middle mountains of Germany.*" (9)

In un ulteriore studio effettuato dall'**European Environment Agency** viene usato nuovamente il concetto di "Potenziale di approccio" per la rappresentazione dell'accessibilità. Nello studio, il cui titolo è "Economia e Accessibilità" (10), si raggiungono conclusioni simili a quelle ottenute nello studio del Nordregio.

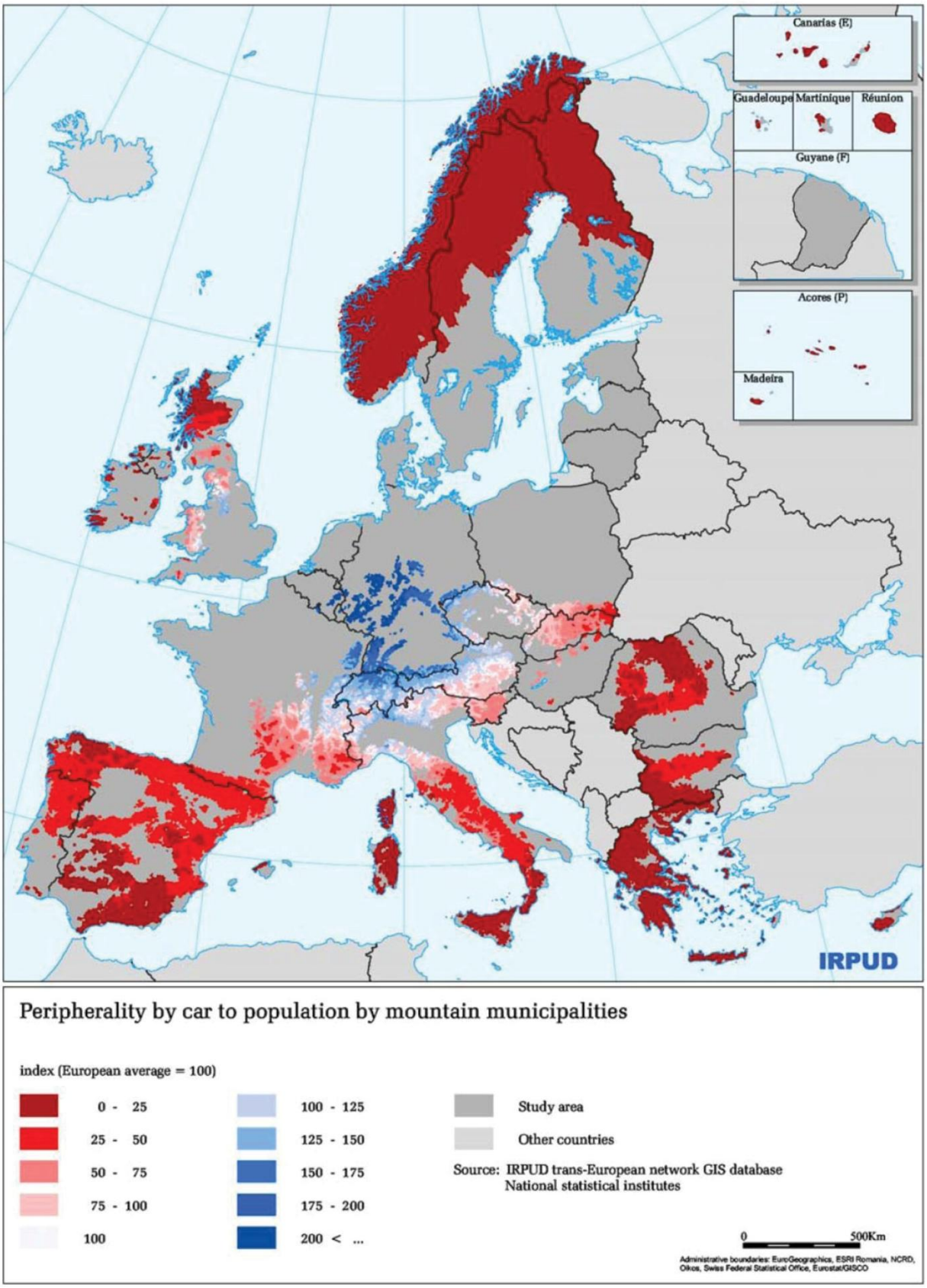


Figura 3. Posizione dei comuni di montagna (fonte: NORDREGIO)

Accanto ai resoconti relativi alle zone montane in Europa, ci sono anche studi specifici sull'arco alpino realizzati da REGALP. Il livello di scala scelto per queste indagini è sempre il "NUTS-3" e quindi, anche in questo caso i risultati che si ottengono sono piuttosto aggregati. Ciò premesso, la conclusione tratta da questo studio è che solo quei territori densamente popolati e che si trovano in una posizione geografica favorevole possono essere considerati attrattivi per il futuro.

Accanto agli studi che interpretano il tema dell'accessibilità come fattore positivo per lo sviluppo, ce ne sono altri che indagano questo fattore sotto altri aspetti: il rapporto sullo stato delle Alpi del 2007 (Convenzione delle Alpi), che ha indagato la tematica "traffico e mobilità" nelle Alpi, aveva come obiettivo quello di elaborare un rapporto critico che analizzasse questa tematica. In questo caso l'accessibilità non è stata usata per spiegare lo sviluppo del territorio ma si sono analizzate le conseguenze sul traffico provocate dal miglioramento dell'accessibilità dovuto alla costruzione di nuove opere stradali. Il traffico automobilistico indotto dal miglioramento dell'accessibilità tra grandi città e regioni periferiche viene visto come un grosso problema. Risulta chiaro come questa deduzione sia da contemperare con la teoria secondo cui un buon sviluppo regionale richiede una buon accessibilità:

"*L'analisi a livello regionale ha mostrato la struttura altamente eterogenea della Alpi. I comuni prosperi sono localizzati spesso vicino a zone in fase di spopolamento. In questo caso il fattore di accessibilità non è quindi da intendersi come indicatore di una posizione geografica vantaggiosa, come negli studi a livello europeo, ma come indicatore che valuta l'accesso al mercato del lavoro regionale e interregionale nonché ai servizi in genere.*" (11)

Vari sono gli studi esistenti che utilizzano l'accessibilità come indicatore di sviluppo della società, dell'economia e dell'ambiente. Nella rappresentazione dell'Alpenatlas si è deciso di non legare il valore di accessibilità con indicatori tipo la crescita demografica. C'e da tenere presente però che una buona accessibilità a vie di transito apre la possibilità alla popolazione a maggiori opportunità di lavoro, di scelta della residenza nonché garantisce una facilità di approvvigionamento e di accesso ai servizi. Si indaga per la prima volta l'accessibilità a livello regionale.

CAP. 5 Modelli di accessibilità dei singoli Stati

In questo capitolo verranno analizzati alcuni modelli di accessibilità sviluppati dai singoli Stati che presentano aree alpine sul proprio territorio. Si tratta di verificare una possibile base di partenza per sviluppare un modello valido per l'intero arco alpino.

5.1 Modelli di accessibilità in Austria

Tutti i maggiori studi relativi all' accessibilità del territorio austriaco sono realizzati dall'ÖROK (Österreichische Raumordnungskonferenz – Conferenza austriaca per la tutela del territorio). È importante capire come viene definito il concetto di accessibilità in Austria in maniera tale da poter confrontare gli studi austriaci con gli studi di altri Stati.

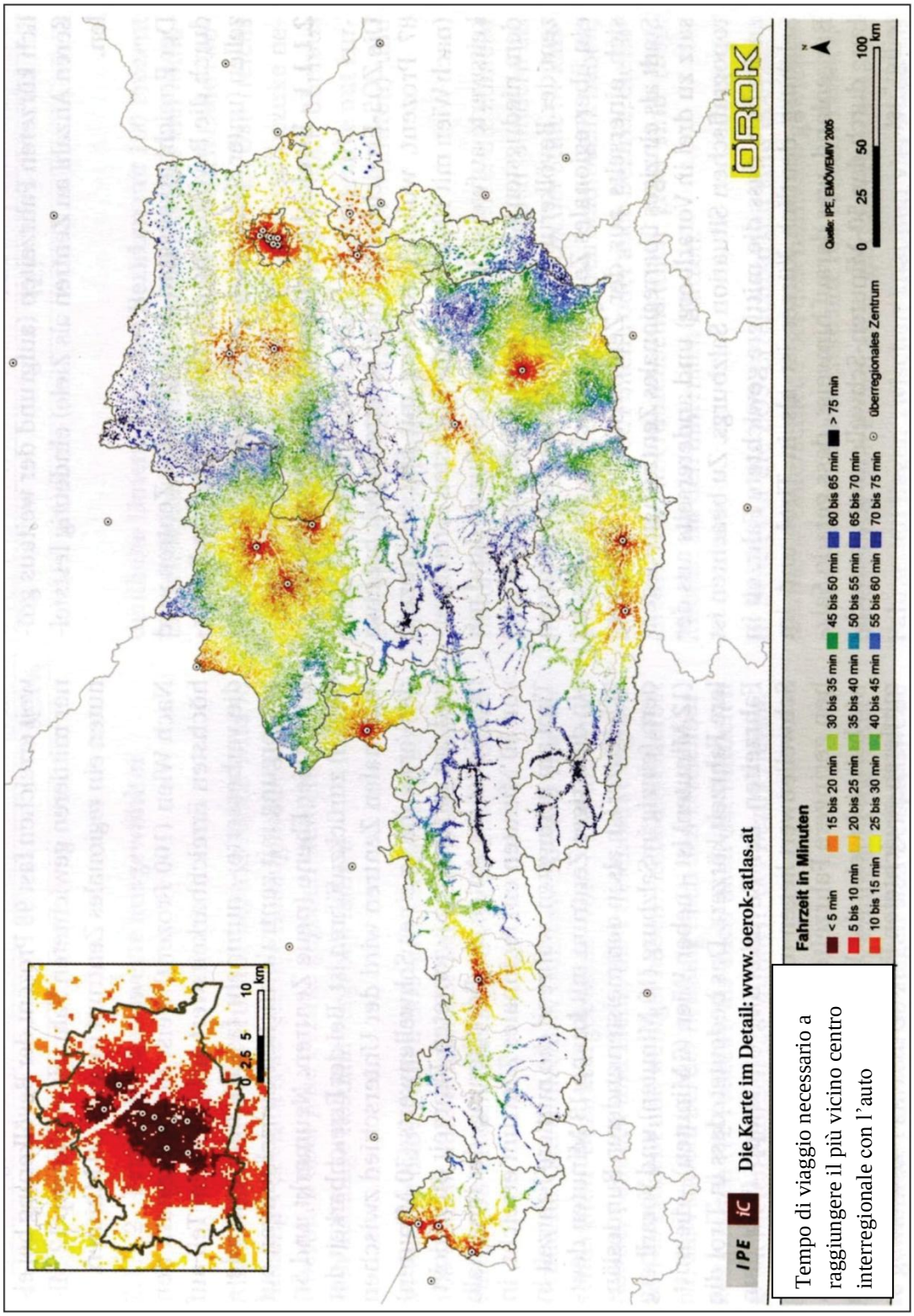
L'ÖROK pubblicò il primo studio sulle condizioni dell'accessibilità in Austria nel 1997/98 a cui ne seguì un altro nel 2005. In entrambi gli studi il concetto di accessibilità viene focalizzato sul tema dei servizi alle persone piuttosto che sui servizi alle imprese:

"*L'accessibilità ai centri regionali e interregionali è un elemento fondamentale per la qualità dei servizi alla popolazione attraverso gli enti pubblici così come per la possibilità di partecipazione a offerte di formazione/specializzazione e al mercato del lavoro.*" (12)

Il fulcro dello studio non riguarda quindi il tempo necessario a raggiungere tutte le persone in un determinato territorio, ma ci si concentra su quella parte di popolazione che riesce a raggiungere un determinato luogo in un tempo prestabilito. In entrambi gli studi si afferma che il miglioramento dell'accessibilità soprattutto ai centri interregionali porti a una riduzione delle disparità a livello regionale e a un miglioramento delle possibilità di sviluppo territoriale.

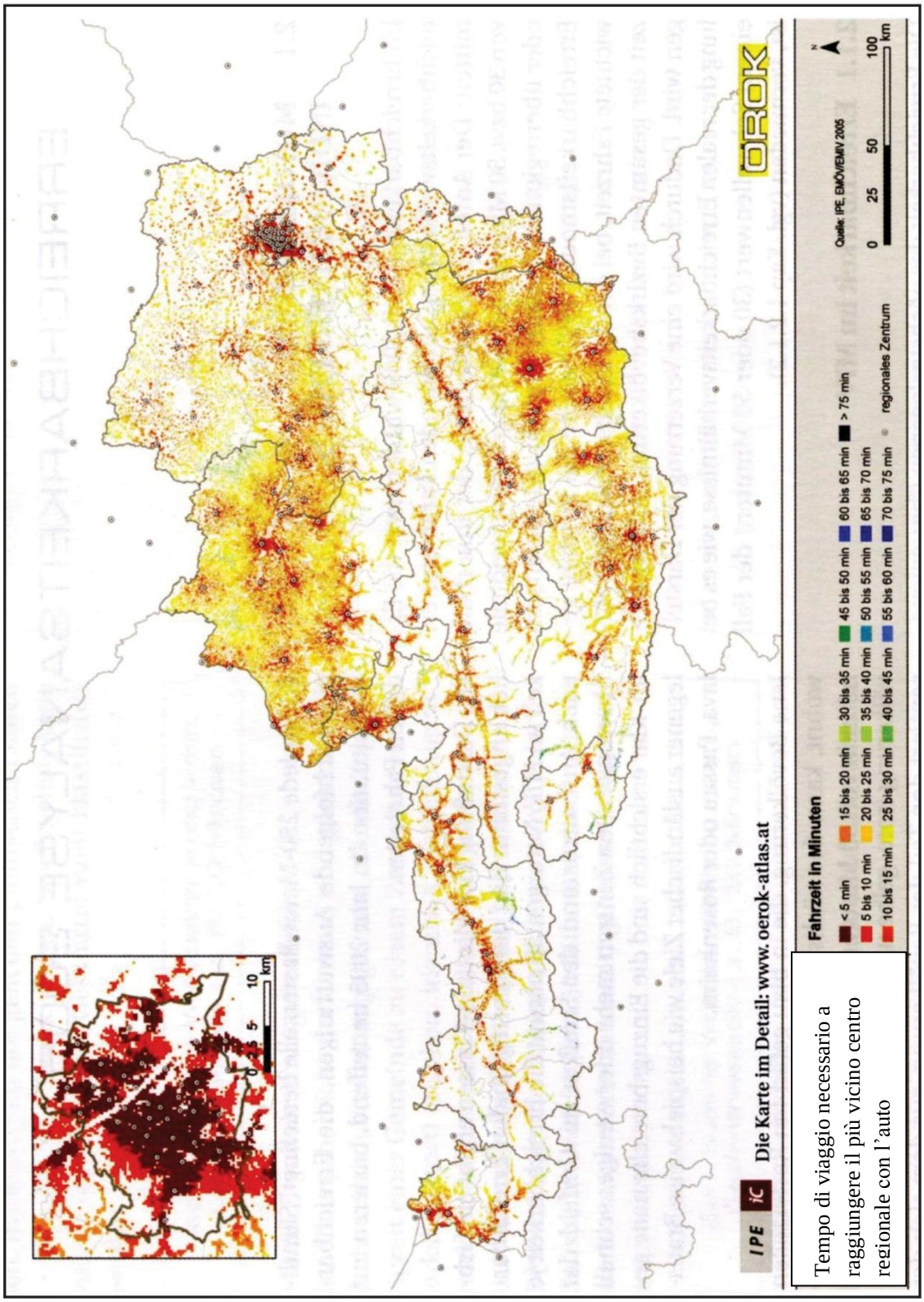
I calcoli effettuati nello studio del 2005 si basano sull'analisi della popolazione presente in un raggio di 250 metri. Risultano quindi essere più accurati di qualsiasi indagine a livello comunale e indipendenti dai confini amministrativi. Viene perciò identificato il cosiddetto "grado di accessibilità" in base alla parte di popolazione che è in grado di raggiungere in un tempo prefissato il centro regionale/interregionale più vicino secondo le condizioni di traffico nei giorni feriali. In Austria vengono identificati i centri secondo 8 diversi gradi di centralità dove il livello 8 è il più elevato e corrisponde alla capitale Vienna. Vengono anche definiti quei centri, a livello regionale, che sono centri di servizi e vengono attribuiti al livello 3 o superiori. Fanno parte di questa categoria i capoluoghi di comprensorio che possono avere grandezze variabili a livello di popolazione (dai 5000 ai 10000 abitanti).

Come soglia ragionevole di tempo di viaggio necessario per raggiungere il centro regionale sono stati scelti i 30 minuti. A livello interregionale l' ÖROK ha scelto i centri di categoria 5 o superiore. Appartengono a questa classe i capoluoghi di regione (Bregenz, Eisenstadt, Graz, Innsbruck, Klagenfurt, Linz, Salzburg, St. Polten, Vienna). Come soglia di tempo si sono scelti i 50 minuti. Nelle figure 4 e 5 sono rappresentati i tempi di viaggio stimati dall' ÖROK qui di seguito e rappresentano il tempo necessario per raggiungere rispettivamente il centro interregionale e regionale più vicino utilizzando il mezzo di trasporto privato. Se si confrontano i dati dello studio del 2005 con quelli del 1997, si può notare come l'accessibilità interregionale sia migliorata sostanzialmente rispetto a quella regionale.



Tempo di viaggio necessario a raggiungere il più vicino centro interregionale con l'auto

Figura 4. Accessibilità ai centri interregionali in Austria (fonte: ÖROK 2007)



Tempo di viaggio necessario a raggiungere il più vicino centro regionale con l'auto

Figura 5. Accessibilità ai centri regionali in Austria (fonte: ÖROK 2007)

A livello regionale (Vedi Tabella1), il 98% della popolazione riesce a raggiungere un centro regionale entro il tempo prestabilito di 30 minuti. Se si vanno a confrontare le diverse regioni in base ai risultati ottenuti a livello di accessibilità regionale si può vedere che la regione Tirolo, nonostante sia quella che dal 1997 ha migliorato maggiormente la propria accessibilità, è quella che si trova all'ultimo posto con il 93% di popolazione. Accanto a Vienna , si pone la Stiria col 99% seguita da Salisburgo col 98%. Ciò si spiega perché in Stiria sono nati dei nuovi centri con funzioni centralizzate a livello regionale come ad esempio Neumarkt e St. Gallen.

Vicino al grado di accessibilità è importante considerare, a completamento dello studio, la media dei tempi di viaggio. Da qui si può vedere come il Tirolo, nonostante abbia la percentuale di popolazione servita più bassa, ha un'ottima media per il tempo di viaggio (escludendo Vienna si trova al terzo posto) pari a 13 minuti.

Classifica	Regione	Accessibilità luoghi livello 3	Media tempi di viaggio in minuti
1	Wien	100%	6,2
2	Steiermark	98,80%	12,8
3	Salzburg	97,90%	10,5
4	Niederösterreich	97,90%	13,2
5	Oberösterreich	97,70%	13,4
6	Voralberg	97,00%	11,9
7	Kärnten	96,40%	13,2
8	Burgenland	96,00%	14,1
9	Tirol	92,60%	12,7
	Austria in totale	97,80%	11,6
	Austria senza Vienna	97,20%	12,9

Tabella 1: Grado di accessibilità ai centri regionali e tempi medi di viaggio

A livello interregionale (vedi Tabella 2), l'88% della popolazione riesce a raggiungere il più vicino centro interregionale entro la soglia dei 50 minuti. Se si confrontano le regioni si vede come il Voralberg disponga della migliore accessibilità interregionale grazie alle città di Bregenz, Dornbirn e Feldkirch. La regione che occupa l'ultimo gradino per quanto riguarda l'accessibilità è Salisburgo col 73,6%, preceduta dal Tirolo con una percentuale del 74,2%.

Da notare però come a livello di tempi di viaggio la media vari sensibilmente tra il Voralberg (33,3 min) e il Tirolo (35,5 min).

Classifica	Regione	Accessibilità luoghi livello 5	Media tempi di viaggio in minuti
1	Wien	100%	8,2
2	Voralberg	97,80%	15,2
3	Oberösterreich	91,40%	26,8
4	Kärnten	88,80%	27,5
5	Niederösterreich	87,10%	29,4
6	Steiermark	79,60%	32,7
7	Burgenland	77,10%	35,2
8	Tirol	74,20%	35,5
9	Salzburg	73,60%	33,3
	Austria in totale	87,50%	25,6
	Austria senza Vienna	84,50%	29,7

Tabella 2: Grado di accessibilità ai centri interregionali e tempi medi di viaggio

5.1.1 Implicazioni dell'accessibilità per l' ÖROK

Dopo aver presentato gli studi di accessibilità realizzati dall' ÖROK, rimane da vedere in che modo l'accessibilità possa essere considerata come parametro per lo sviluppo del territorio e quali siano le prospettive di sviluppo per l'Austria in rapporto all'accessibilità. In questo caso gioca un ruolo fondamentale il cosiddetto ÖREK (concetto di sviluppo territoriale austriaco).

Secondo l' ÖREK "*lo sviluppo territoriale a livello europeo è influenzato notevolmente dai provvedimenti attuati dalla politica dei trasporti. L'obiettivo è quello di migliorare l'accessibilità sul piano regionale in modo tale da creare le condizioni base per un positivo sviluppo economico*" (13). L'accessibilità su grande scala viene reputata importante per tutti i settori economici dell'Austria, anche per il turismo nelle aree periferiche. In Austria è presente però solo una metropoli di livello europeo che è Vienna. Il resto del territorio è dominato da insediamenti periferici e da piccole cittadine. Per l' ÖREK questo rappresenta un grande problema: "*Gli studi hanno mostrato un legame tra l'accessibilità interregionale/metropolitana e la dinamicità economica delle regioni. In particolare si vede come il reddito regionale e il potere d'acquisto dipendano dall'accessibilità.*"

Sulla base di queste considerazioni, secondo l'ÖREK, l'Austria deve migliorare le proprie infrastrutture dei trasporti di tipo primario. "*L'Austria ha bisogno di una rete dei trasporti*

in grado di collegare i più grandi centri statali tra di loro e con gli agglomerati dei vicini Stati esteri e ha bisogno di una rete in grado di abbattere le disparità regionali trasmettendo i vantaggi di una migliorata accessibilità anche alla rete secondaria." Come si evince da questa posizione, l'ÖREK vede nel miglioramento dell'accessibilità a livello macroscopico la possibilità di abbattere le disparità a livello territoriale.

Come già detto in precedenza, poiché in Austria c'è solo una metropoli, per quanto riguarda l'accessibilità alle metropoli viene richiesto uno sviluppo policentrico con una dominanza di Vienna come città internazionalmente riconosciuta. "*La dichiarazione di uno sviluppo policentrico significa che, nel contesto austriaco, anche le piccole aree urbanizzate, devono raggiungere un livello tale da avere rilevanza internazionale. L'attrattività di queste aree deve essere perseguita attraverso il miglioramento dell'accessibilità su larga scala.*"

Sul piano invece dell'accessibilità regionale, e quindi sul piano dei servizi base per la popolazione, viene richiesto all'Austria uno sviluppo territoriale sempre di tipo policentrico, nel quale i servizi a livello regionale possano essere garantiti dall'appoggio di più centri. La richiesta di un buon livello dei servizi nelle aree periferiche e di una migliore redditività deve essere soddisfatta attraverso un miglioramento dell'accessibilità ai centri locali. Le opportunità di lavoro e gli enti di approvvigionamento e dei servizi in genere, devono essere poi riuniti nei centri regionali.

5.1.2 Il parere degli esperti

Negli studi dell' ÖROK si può vedere come lo studio dell'accessibilità a livello interregionale sia stato affrontato su un livello di scala molto ridotto, con maggiore dettaglio, rispetto agli altri Stati così come è stato tralasciato completamente lo studio dell'accessibilità alle metropoli.

Secondo RIEDL, DEUSSNER e FRIEDWAGNER (vedi appendice), intervistati da Frieder Voll, durante la redazione della tesi di dottorato "Die Bedeutung des Faktors Erreichbarkeit"fur den Alpenraum", la funzionalità e la centralità dei centri interregionali non è determinata dalla presenza dei centri di lavoro. I centri interregionali devono garantire prestazioni di servizio in termini di sedi universitarie, amministrazioni, scuole superiori, ospedali. La soglia temporale di 50 minuti non è stata pensata come distanza temporale limite per i pendolari ma sotto la prospettiva dei servizi.

Come spiegazione al fatto che non siano stati realizzati studi di accessibilità di tipo A (collegamento con le grandi aree metropolitane) viene addotta la particolare situazione dell'Austria: "*Oltre a Vienna, non esistono altre metropoli. Con questo dato di partenza, un'analisi di accessibilità per lo sviluppo territoriale austriaco basato sull'accessibilità alle metropoli, sarebbe un'analisi del tutto limitata. Lo sviluppo del territorio è di competenza federale. Ciò significa che in questo caso gli attori sono le regioni che non hanno interesse alcuno ad analizzare l'accessibilità alle metropoli. Ecco perché gli studi effettuati si concentrano sui centri regionali. Si tratta quindi di analizzare i servizi: accessibilità agli ospedali, scuole, uffici pubblici. Questi sono gli elementi centrali.*" (HIESS, 2009)

Come si evince da questi pareri, l'accessibilità di livello A non è ritenuta rilevante nel caso Austriaco. Si passa quindi ad analizzare l'accessibilità a livello interregionale.

Risulta interessante indagare il rapporto tra accessibilità interregionale e sviluppo regionale. I pareri degli esperti intervistati sono in questo caso discordanti.

Deussner identifica le regioni con una cattiva accessibilità interregionale come potenziali regioni problematiche. In questo caso il turismo viene visto come unica possibilità di sviluppo. Nonostante l'intenzione dello studio dell' ÖROK fosse quello di rappresentare il livello dei servizi, Deussner afferma che la soglia dei 50 minuti risulta essere adatta anche per il traffico giornaliero pendolare: "*di norma questa soglia identifica un mercato del lavoro attrattivo. In questo caso si ha una grande scelta di diversi posti di lavoro. Questa soglia può essere utilizzata per identificare le cosiddette "regioni di pendolari".*

Hasslacher esprime, per contro, il rischio che con un miglioramento dell'accessibilità a livello interregionale ci sia una riduzione della cosiddetta "protezione della distanza". Secondo questa idea, lo sviluppo viene spiegato con la scarsa accessibilità ai grandi centri. Lo sviluppo viene perseguito, in questi casi, attraverso il miglioramento del potenziale endogeno di un territorio e non attraverso il potenziamento dei collegamenti.

Pfefferkorn fa riferimento alle condizioni specifiche delle Alpi: "*I comuni di valle, che si trovano nella periferia di Innsbruck, hanno mostrato un forte sviluppo. In questi territori c'è stato un sostanziale aumento dei posti di lavoro, perché in questo caso i posti di lavoro sono "usciti" da Innsbruck. Al contrario, i comuni e di tipo principalmente residenziale, hanno vissuto uno spopolamento. Una buona accessibilità interregionale garantisce nello specificum una rivalutazione in termini di posti di lavoro. Questi posti di lavoro lungo la valle dell'Inn, sono posti di lavoro nati sulla base di una*

buona accessibilità dei mezzi pesanti (AA del Brennero) e quindi non possono essere correlati al fenomeno europeo della posizione favorevole lungo gli assi di transito che collegano le metropoli."

Riedl affronta poi il tema sotto l'aspetto turistico: il miglioramento dell'accessibilità porta all'aumento del tasso di turisti che soggiornano solo per pochi giorni. Ciò è particolarmente visibile in Zillertal.

Riassumendo si può dire che una buona accessibilità ai centri interregionali è considerata un fattore positivo in riferimento agli effetti sul mercato e sui pendolari. Due sono però i rischi che si corrono: da un lato c'è la perdita della "protezione della distanza" e quindi la perdita delle basi per uno sviluppo indipendente; dall'altro c'è il pericolo di favorire solo il turismo mordi e fuggi. Risulta chiaro come, con una migliorata accessibilità, vengano avvantaggiati gli impresari degli impianti di risalita e delle ferrovie montane mentre gli alberghi e le infrastrutture turistiche in generale vengano penalizzate.

Si passa ora ad analizzare l'accessibilità ai centri regionali.

Riedl considera la soglia dei 30 minuti per raggiungere un centro regionale, rilevante per lo sviluppo del territorio in Austria. Questi centri comprensoriali con circa 10.000 abitanti, secondo la sua valutazione, rappresentano i centri di lavoro così come i centri dei servizi: "*se questi luoghi non possono essere raggiunti in 30 minuti, si può pensare a un cambio di residenza delle famiglie o anche delle singole persone"*. Risulta evidente come un buon approvvigionamento attraverso i centri regionali sia importantissimo per il mantenimento degli insediamenti decentrati.

"*È importante però anche non orientarsi solamente sulla prospettiva dei centri regionali ma sulla presenza di città importanti per quanto riguarda i servizi nelle valli in maniera da evitare una troppo forte dipendenza dai centri regionali."*

Riedl identifica come comuni problematici non solo quei comuni che hanno una scarsa accessibilità ma anche quelli che si trovano nelle vicinanze di un centro. Se da un lato abbiamo comuni con meno di 2.000 abitanti in periferia, senza fenomeni turistici rilevanti, dall'altro abbiamo piccoli comuni in prossimità dei centri regionali. La prima categoria, a causa delle grandi distanze, soffre la mancanza di strutture di approvvigionamento e di servizio, mentre la seconda ha il problema tendenziale degli approvvigionamenti giornalieri .

Anche Pfefferkorn concorda su queste analisi: "*Si può vedere come nella zona occidentale della regione di Salisburgo non ci siano problemi e questo ha a che fare con il turismo bi-*

stagionale. Dove c'è turismo, indipendentemente dalla grandezza del comune, possono essere mantenute quelle strutture basilari che garantiscono un buon livello dei servizi."

5.2 Modelli di accessibilità in Svizzera

In Svizzera esistono molti studi inerenti il tema dell'accessibilità realizzati da diverse autorità, da gruppi di specialisti o anche da singoli autori. Questi studi analizzano a volte l'intero territorio elvetico mentre, in altri casi, si focalizzano solo su parte di esso. Per questo motivo, i diversi studi seguono impostazioni fra loro differenti: in alcuni ci si occupa degli aspetti relativi agli approvvigionamenti, in altri si cerca di qualificare le diverse tipologie di territorio e in altri ancora l'argomento accessibilità viene affrontato solo per gli aspetti connessi alla politica.

A differenza del caso austriaco, in Svizzera sono diverse le autorità/fonti con cui si ha a che fare per analizzare il tema dell'accessibilità; le due più importanti sono:

- BFS (Bundesamt für Statistik – Ufficio federale di statistica)
- ARE(Bundesamt für Raumentwicklung - Ufficio federale per sviluppo del territorio)

5.2.1 Studi proposti dal BFS

L'ufficio federale di statistica ha pubblicato, in 2 diverse edizioni, i risultati sull'accessibilità in Svizzera.

Nella pubblicazione "Regionale Disparitäten in der Schweiz" (Differenze regionali in Svizzera) vengono individuati gli indicatori che identificano le disparità regionali. In questa analisi gioca un ruolo fondamentale il tema "infrastrutture & prestazioni di servizio".

Il resoconto è molto chiaro nell'affermare che le disparità socio-economiche sono legate all'economia e sono da ricondursi a diversi fattori fra cui il cambiamento delle condizioni di accessibilità, di risorse, alla deregolamentazione dei mercati finanziari e alla liberalizzazione del mercato dei beni e dei servizi.

Per quanto riguarda l'indicatore di accessibilità verso le grandi metropoli si utilizza quello proposto dall'ARE cioè la distanza calcolata in termini di tempo di viaggio. Analizzando questi dati, il BFS afferma che: "*L'accessibilità per gli imprenditori e la mobilità della forza lavoro sono fattori determinanti per la crescita economica regionale. Il miglioramento dell'accessibilità attraverso nuovi progetti infrastrutturali può creare nuovi impulsi per lo sviluppo in generale. Gli effetti reciproci tra traffico, economia e*

sviluppo territoriale non sono però di tipo diretto. L'aumento della mobilità va di pari passo con il peggioramento delle condizioni ambientali e abitative." (14)

Accanto a questo indicatore di accessibilità, il BFS ne individua un altro inerente la qualità degli approvvigionamenti. Viene quindi identificato un indice di accessibilità basato su 22 prestazioni di servizio alla popolazione. I territori identificati con un indice basso hanno un buon livello di servizi.

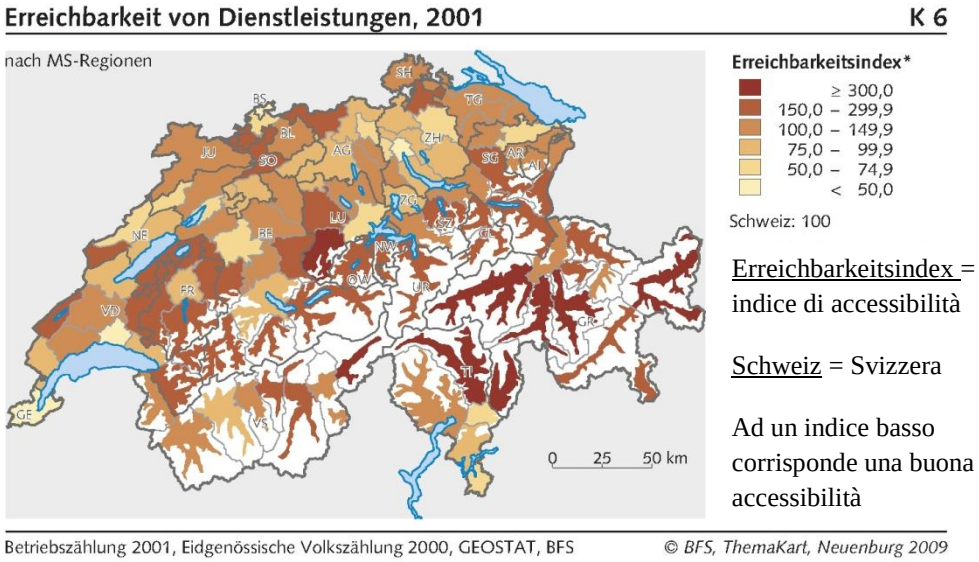


Figura 6. Accessibilità ai servizi in Svizzera (Fonte: BFS 2009)

"*Le disparità negli approvvigionamenti sono notevoli nelle diverse regioni. Le grandi regioni urbane dispongono di un'ampia offerta di servizi. Le regioni urbane di Zurigo, Basilea, Ginevra e Losanna hanno un indice basso. In queste regioni, la popolazione ha accesso diretto ai servizi pubblici e privati. Nelle regioni dell'arco alpino invece l'indice è sensibilmente più alto."*

Gli indici elevati di accessibilità nelle zone montane sono dovuti al fatto che in quest'indice sono contemplate funzioni di servizio elevate che corrispondono a un livello medio di approvvigionamento. Se si considerassero prestazioni di servizio più semplici, cioè quelle che riguardano la vita quotidiana (es. accessibilità ai negozi), i territori periferici avrebbero indici più bassi rispetto alle zone sub-urbane.

Nel secondo studio del BFS vengono analizzate nello specifico le 22 prestazioni di servizio per la popolazione. In questo caso non si va quindi ad individuare un indicatore di

mobilità ma si qualifica l'accessibilità al suo livello più basso cioè sotto l'aspetto dell'accessibilità ai servizi . Si è andati quindi a misurare le distanze dai 22 tipi di servizi.

"I siti cittadini approfittano, rispetto ai territori rurali, di una migliore accessibilità ma ciò non avviene per tutti i servizi con la stessa proporzione. Se si analizza la differenza di distanza tra i centri cittadini e i territori periferici dai servizi postali si vede una differenza di 288 m mentre dagli studi medici la differenza sale a 1500 m. Per i negozi di alimentari si vede come le grandi regioni turistiche dispongano di un'ottima accessibilità." (15)

Nella figura 7 è rappresentata la percentuale di popolazione che si trova a una distanza inferiore al km da un negozio di alimentari.

Servizi alla popolazione: accessibilità ai negozi di alimentari.
Percentuale di popolazione che vive a una distanza massima di un km da un negozio di alimentari (2001)

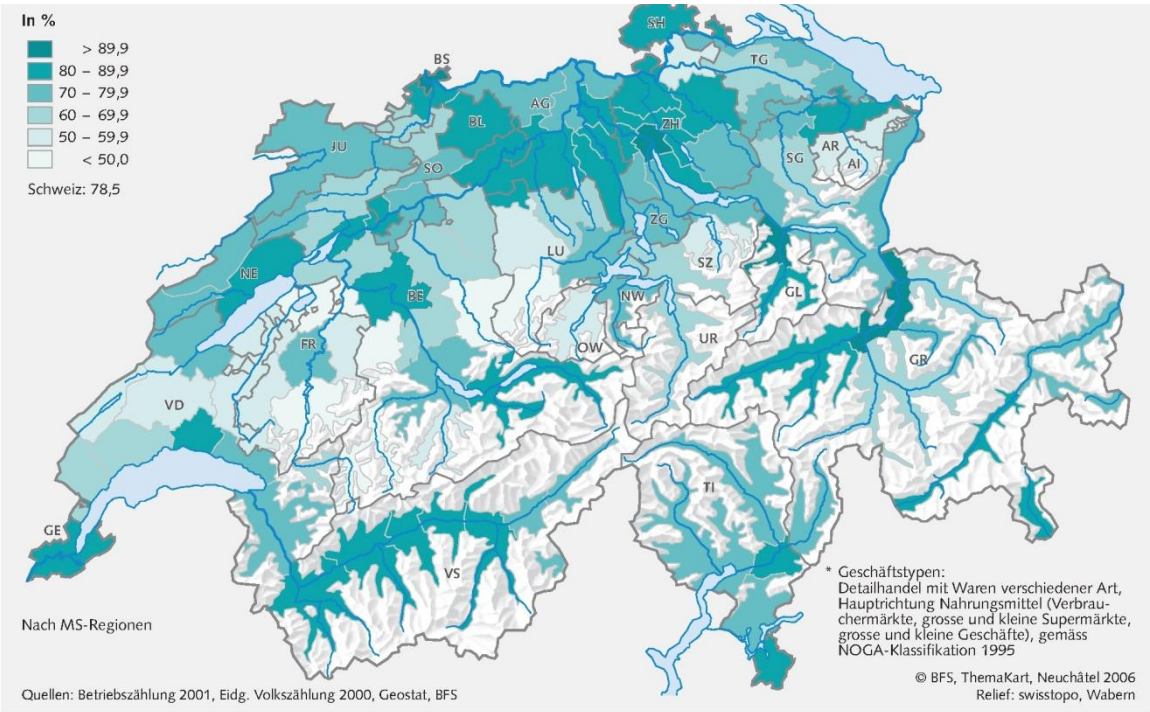


Figura 7. Accessibilità ai negozi di generi alimentari (Fonte: BFS 2006)

Si può quindi notare come le zone turistiche dell'Engandina godano di un buon valore di accessibilità a differenza di alcune zone urbanizzate che non risultano così accessibili.

L'informazione importante che si evince da questo studio è che non è detto che servizi di alto livello, come ad esempio poste, banche ecc.., non siano disponibili nei territori rurali. Se si guardano però altri servizi (scuole, asili nido…) si vede invece come siano

avvantaggiati i territori vicini ai grandi centri urbani. Si può affermare che i servizi siano mediamente più difficili da raggiungere dai territori periferici.

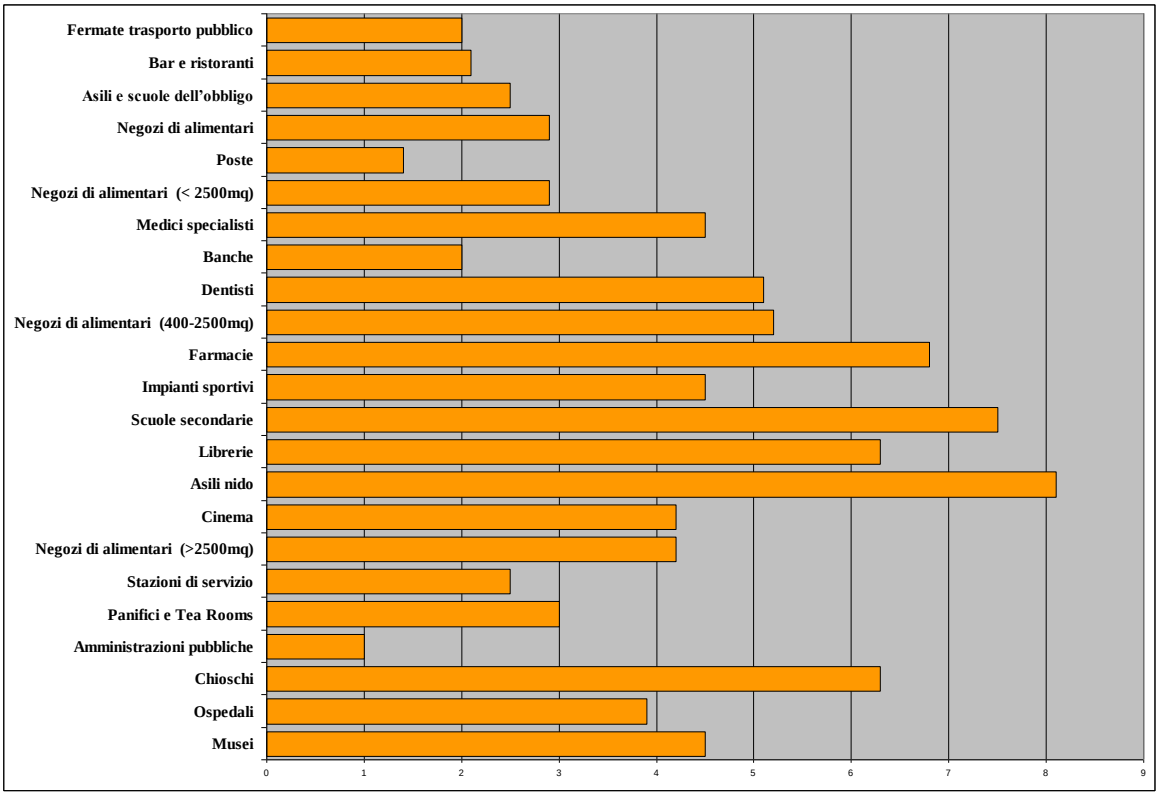


Figura 8. Indice di disparità dell'accessibilità ai servizi tra territori periferici e agglomerati urbani

Per ciò che riguarda i centri turistici si può affermare che sono dotati di una buona disponibilità di certi servizi ma sono manchevoli ad esempio di servizi come scuole secondarie, asili nido ecc… E' ovvio che, a parte i casi particolari, i servizi siano mediamente più difficili da raggiungere dai territori periferici.

5.2.2 Studi proposti dall'ARE

Mentre l'ufficio federale di statistica elabora, nei suoi scritti, i dati, l'interpretazione di questi viene effettuata dall'ufficio federale per lo sviluppo territoriale (ARE).

L'ARE appartiene al dipartimento confederale per l'ambiente, il traffico, l'energia e le comunicazioni (UVEK).

L'ARE è il centro federale che risponde alle domande relative allo sviluppo territoriale, alla politica dei trasporti, alla collaborazione internazionale per quanto riguarda il territorio. Nel resoconto sullo sviluppo territoriale del 2005 (16) ci si proponeva come

obiettivo quello di lanciare un dibattito sullo sviluppo territoriale svizzero che andasse al di là della scala regionale. In questo resoconto si parla di un trend di "metropolizzazione". L'obiettivo dichiarato di questo studio è quello di supportare i decisori politici e gli attori pubblici e privati nelle loro decisioni.
L'accessibilità per l'ARE gioca un ruolo fondamentale per la definizione dei diversi tipi di territori rurali:

"*L'ARE ha realizzato una suddivisione del territorio in tipologie, la quale è orientata ad analizzare il potenziale dei comuni rurali. Questa suddivisione è basata su tre criteri:*

1. *Accessibilità al più vicino agglomerato urbano o a una singola città (valutata sia in termini di trasporto pubblico che privato)*
2. *Potenzialità economica (specialmente turismo)*
3. *Numero di abitanti"*

La suddivisione nelle diverse tipologie è stata realizzata dal BFS con l'aiuto dell'ARE. Per la valutazione del potenziale dei comuni rurali gioca un ruolo fondamentale l'accessibilità. Vengono individuate 3 tipologie diverse di territori (immagine 9):

- Territorio rurale peri-urbano
- Centri Alpini turistici
- Centri rurali periferici

Il concetto di accessibilità diventa fondamentale per definire le tre categorie: i comuni dei territori rurali peri-urbani hanno una buona accessibilità agli agglomerati urbani e sono nella loro area di influenza.

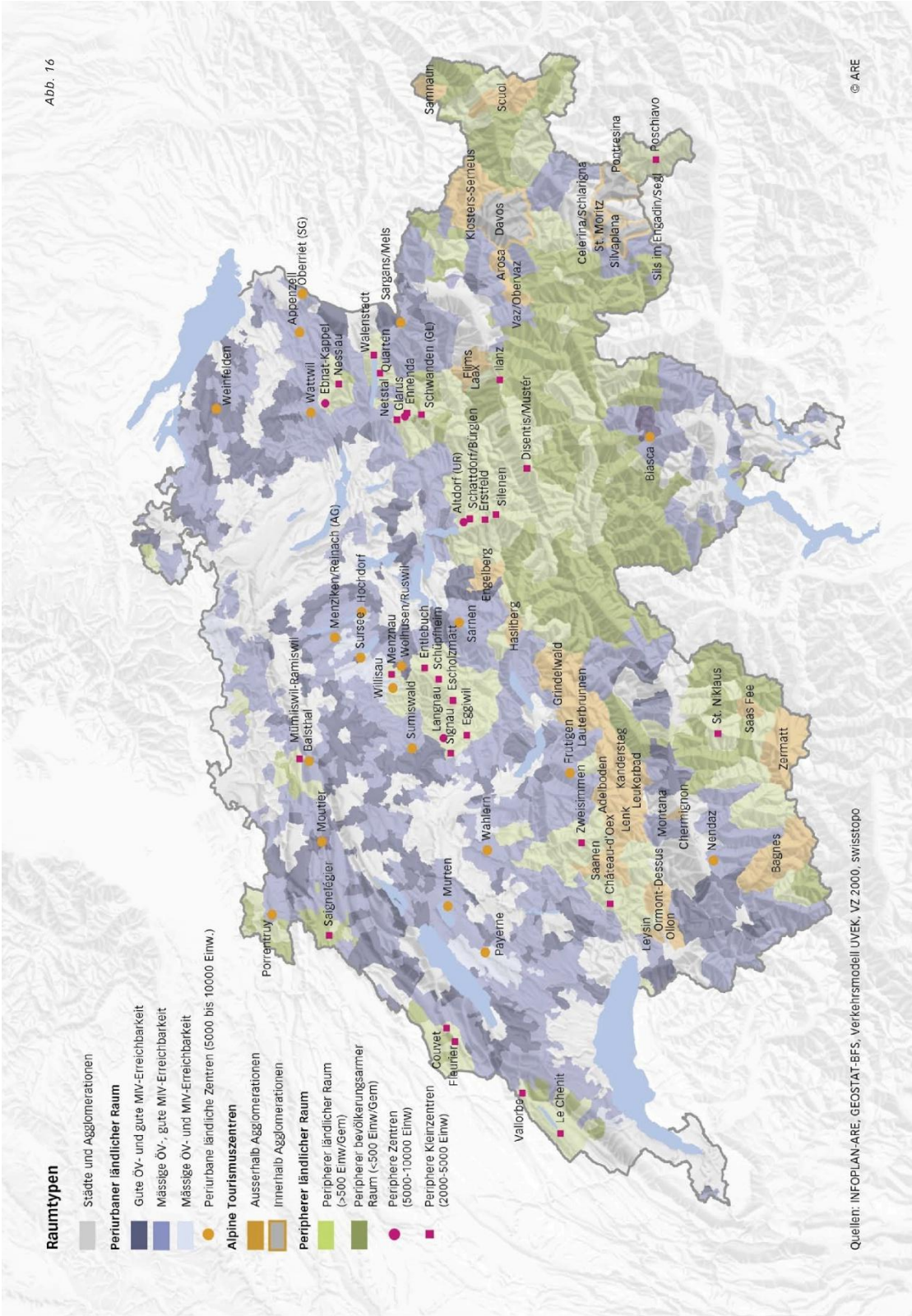


Figura 9. Tipologie di territorio in Svizzera (Fonte: ARE)

"Con un mezzo di trasporto individuale si riesce a raggiungere il più vicino centro urbano, con i suoi posti di lavoro, infrastrutture e servizi in massimo 20 minuti."

Vengono quindi definiti centri peri-urbani quei comuni che hanno una popolazione compresa tra i 5.000 e i 10.000 abitanti e che contemporaneamente si trovano a meno di 15 minuti di distanza dal prossimo agglomerato o singola città.

"Questi centri assumono delle funzioni di tipo centrale e influenzano parte dei territori periferici."

In questa categoria rientrano 1508 Comuni con 1.597.000 abitanti e circa 526.000 posti di lavoro.

Per la definizione dei centri turistici l'accessibilità non viene utilizzata . Il criterio di scelta in questo caso è il numero di posti di pernottamento (minimo 100.000/anno) e una buona dotazione di infrastrutture e servizi. L'accessibilità torna in gioco per la definizione dei territori rurali periferici:

"*Il territorio rurale periferico si trova al di fuori della zona di influenza degli agglomerati. Si ha un ulteriore suddivisione in questa categoria in base al numero di abitanti:*

- *Centri periferici (5.000-10.000 abitanti)*
- *Piccoli centri periferici (2.000-5.000 abitanti)*
- *Altri comuni periferici (500-2.000 abitanti) "*

A differenza degli studi austriaci, in questo caso, l'accessibilità non viene analizzata in prima battuta per monitorare le funzioni i approvvigionamento in base alla centralità dei territori, ma viene usata come indicatore per categorizzare i territori stessi e per vedere se siano dipendenti o meno dalle agglomerazioni.

Nel resoconto dell'ARE sullo sviluppo del territorio, viene utilizzata la mappa del BFS per lo studio dell'accessibilità alle regioni metropolitane. In figura 10 viene raffigurata l'accessibilità alle metropoli svizzere Basilea, Berna, Zurigo e Ginevra.

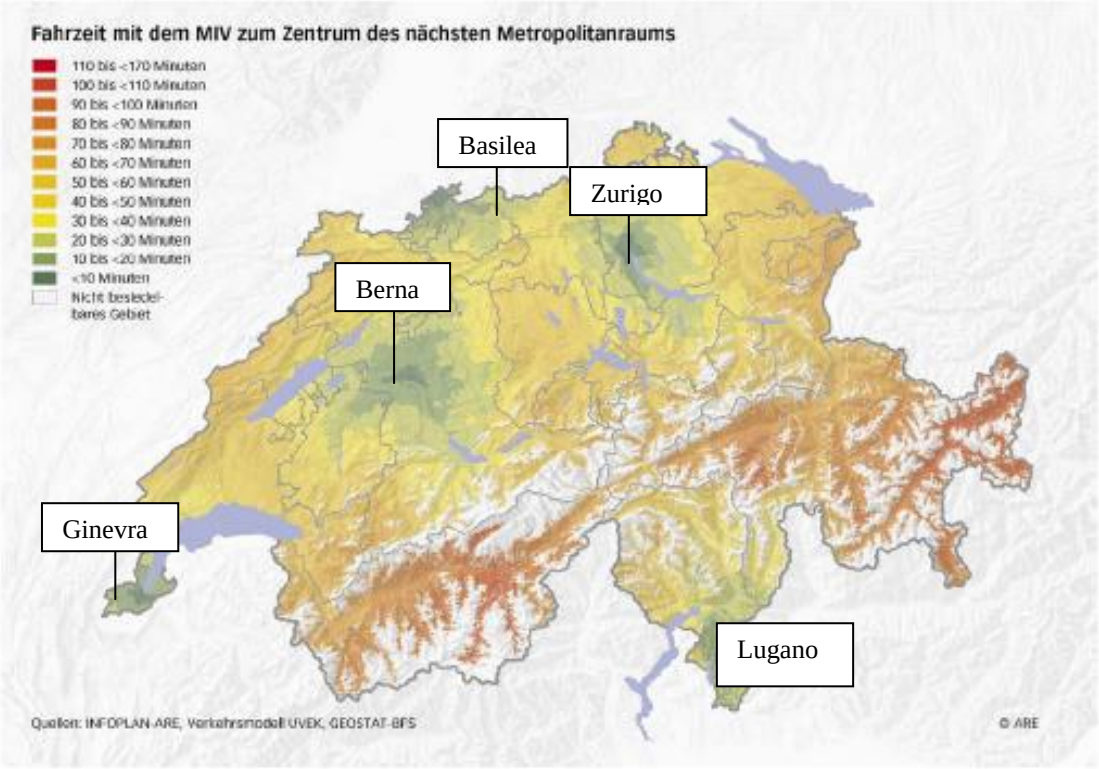


Figura 10. Tempo di viaggio verso il più vicino territorio metropolitano (Fonte: ARE 2005)

Accanto a questa analisi, nel rapporto dell'ARE si analizza anche l'accessibilità al suo livello più basso:

"Una buona accessibilità a piedi è un importante indicatore della qualità della vita in un territorio. Questo vale soprattutto per i negozi: circa 5 milioni di persone in Svizzera, devono percorrere meno di 350 metri per raggiungere un negozio. Solo poco più di 500.000 persone devono fare più di un km."

È interessante vedere come l'accessibilità ai negozi sia particolarmente buona nelle città di una certa grandezza e nella maggior parte dei Comuni/agglomerazioni di montagna. Viceversa risulta insufficiente ai confini delle agglomerazioni (Vedi figura 11).

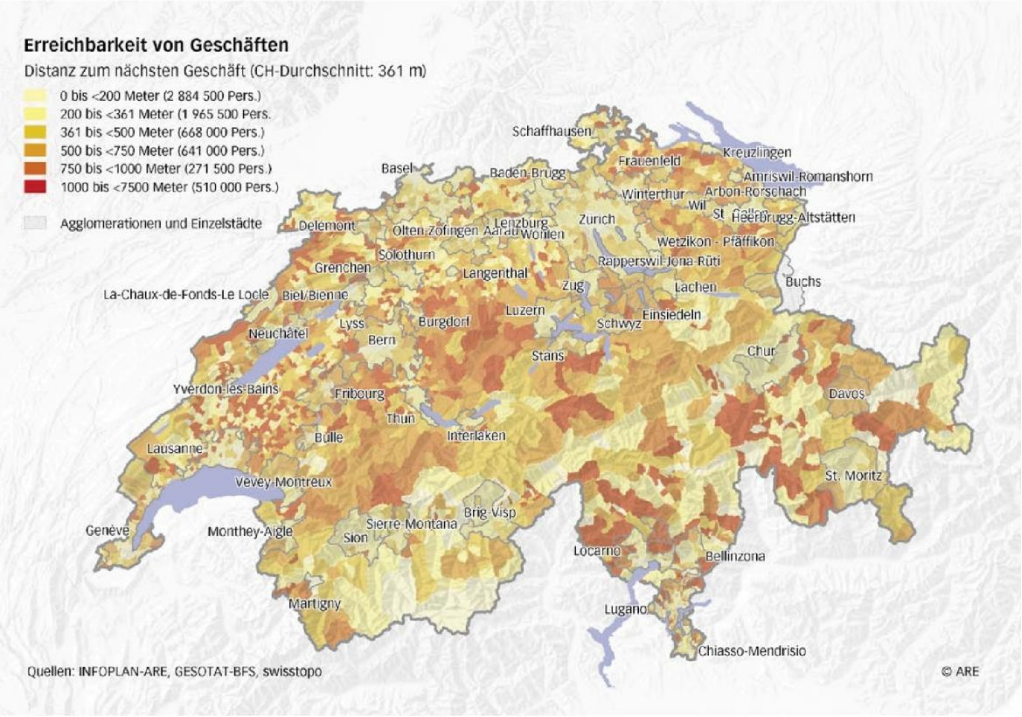


Figura11. Accessibilità dei negozi (Fonte: ARE 2005)

Per quanto detto fino ad ora, risulta evidente come il caso svizzero si differenzi fortemente da quello austriaco. Sul piano dell'accessibilità alle metropoli in Austria manca uno studio adeguato mentre in Svizzera esiste e porta alle seguenti considerazioni:

"Il buon sistema stradale nel centro della Svizzera garantisce una buona accessibilità alle metropoli elvetiche. Ogni Comune riesce a raggiungere la metropoli a sé più vicina in meno di un'ora. Solo pochi Comuni non rispettano questa regola e sono principalmente Comuni ubicati nei territori periferici del Cantone Vallese e dei Grigioni. Poiché però queste aree sono scarsamente popolate, solo pochi abitanti devono impiegare molto tempo per raggiungere la metropoli più vicina. Nel Cantone Giura e nella Svizzera orientale, i tempi di viaggio sono relativamente lunghi ma questa situazione sfavorevole viene compensata dalla presenza di grandi agglomerazioni urbane." (17)

Nel resoconto sullo sviluppo territoriale del 2005 vengono individuati degli indicatori che vadano a garantire un costante sviluppo del territorio.

In quest'ottica si vede come nel resoconto si vada a favorire le metropoli e le grandi città: per garantire un'efficace crescita, la pianificazione territoriale deve andare a rafforzare le regioni più forti (metropoli e le maggiori località turistiche). Questa considerazione viene ricondotta alla realtà della globalizzazione e dal regime di concorrenza internazionale. Le metropoli, che sono esposte fortemente alla concorrenza internazionale , sono i più importanti motori economici. L'accessibilità gioca quindi un ruolo fondamentale perché attraverso questa, i restanti territori possono essere collegati ai centri di crescita. Per questo motivo, nel resoconto sullo sviluppo territoriale, viene presentata una tabella, che rappresenta sinteticamente la gerarchia del concetto di accessibilità.

CRITERI	INDICATORI	DIREZIONI DI SVILUPPO AUSPICATE
Accessibilità alle metropoli, alle rimanenti città e agglomerazioni e alle maggiori località turistiche	▪ Tempo di viaggio tra le diverse metropoli elvetiche ▪ Tempo di viaggio verso le metropoli europee più importanti ▪ Tempo di viaggio tra le località turistiche e le metropoli più vicine o/e l'aeroporto più vicino ▪ Frequenza dei collegamenti con le maggiori metropoli mondiali	Mantenimento o riduzione Riduzione Mantenimento o riduzione Mantenimento o aumento
Accessibilità ai centri di piccole e medie dimensioni	Tempo di viaggio tra i centri medio-piccoli e la più vicina agglomerazione e alla più vicina metropoli	Mantenimento o riduzione
Accessibilità dei restanti siti	Tempo di viaggio verso la città più vicina	Mantenimento

Tabella 3. Accessibilità e sviluppo nel resoconto sullo sviluppo territoriale dell'ARE (Fonte: ARE)

Dalla tabella si evince che l'obiettivo non è la massimizzazione ma l'ottimizzazione dell'accessibilità perché questa è legata a costi finanziari ed ecologici e una migliore accessibilità non porta automaticamente a uno sviluppo costante. Si può inoltre affermare che nel resoconto dell'ARE, il concetto dell'accessibilità viene usato per diversi scopi. Se

da un lato serve a caratterizzare diverse tipologie del territorio, dall'altro viene utilizzato per perseguire una costante crescita attraverso l'accessibilità alle metropoli.

5.2.3 Altri studi sul tema dell'accessibilità

Oltre agli studi proposti dall'ARE e dal BFS, esistono in Svizzera altre indagini sull'accessibilità. L'Istituto per la Pianificazione Territoriale per le Ricerche Applicate ha condotto uno studio (18) sull'approvvigionamento di beni fondamentali per il fabbisogno giornaliero in due aree test: la Valle di Blenio e in Levantina (Distretto del Canton Ticino). Per gli approvvigionamenti fondamentali si è fatto riferimento al concetto di "*Service Public*". Secondo la definizione data dal Consiglio Federale il Service Public in Svizzera è un ben preciso insieme di approvvigionamenti che raccoglie sia beni infrastrutturali che servizi.

Nel resoconto dell'Istituto per la Pianificazione Territoriale, il concetto di "Grundversorgung" (approvvigionamento basilare) viene interpretato come il soddisfacimento dei bisogni della popolazione con beni che coprono il fabbisogno sia giornaliero che settimanale nonché quella tipologia di servizi a cui si accede in modo irregolare ma che risultano essere essenziali (farmacie, ambulatori medici, ecc..).

L'approvvigionamento basilare si considera assicurato se i beni e i servizi fondamentali sono accessibili anche alla parte di popolazione non motorizzata. Gli standard di approvvigionamento sono definiti in base ai seguenti servizi:

- Asili
- Scuole elementari
- Uffici postali
- Negozi di alimentari
- Amministrazioni comunali
- Banche
- Ristoranti
- Palestre pluriuso
- Medici
- Organizzazioni di assistenza domiciliare
- Farmacie
- Connessioni internet pubbliche

Vengono individuate 6 categorie di accessibilità che vanno da quella a piedi, a quella col trasporto pubblico, alla categoria più bassa cioè l'accessibilità solo con mezzo privato. I luoghi che hanno la migliore categoria per ogni tipologia di servizio vengono identificati come centri regionali. Per le due regioni di studio si sono quindi identificati i centri regionali e i gradi di accessibilità dei territori. Da questo studio si è potuto vedere come una buona accessibilità a livello A o B non abbia una diretta correlazione con l'accessibilità ai servizi (livello C).

Mentre la regione Levantina sul piano dell'accessibilità a livello A è ben servita (si trova direttamente sulla linea del San Gottardo), da questo studio si evince che questo territorio ha una cattiva situazione sul piano dell'accessibilità ai servizi. Peggiore di quella della Valle di Blenio che si trova lontano sia da centri di livello A che di livello B.

5.2.4 Il parere degli esperti

Gli esperti, intervistati da Frieder Voll, che hanno espresso un parere sugli studi condotti in Svizzera, provengono da enti diversi fra loro: Uffici federali (BFS, ARE), gruppi politici (SAB: Comunità dei lavoratori svizzeri per i territori alpini), CIPRA (Commissione Protezione Alpi).

Nell'analisi degli studi di accessibilità in Svizzera è risultato evidente come in molti di essi l'accessibilità a livello metropolitano giochi un ruolo fondamentale. Attualmente si stà discutendo se la capitale Berna debba ancora essere classificata come territorio metropolitano. ARE e BFS hanno approcci differenti per l'identificazione delle metropoli. Mentre all'ARE interessano le "funzioni metropolitane" importanti a livello europeo e internazionale, per il BFS è più importante ricondursi alle funzioni nazionali (GOEBEL)

BRAUCHLE introduce il concetto di "gerarchia della rete" : metropoli, agglomerazioni, centri periferici. Per quanto riguarda il territorio alpino svizzero molte funzioni e servizi, richiesti dagli abitanti vengono soddisfatti sul piano delle agglomerazioni. Si tratta di servizi come scuole superiori, università, ospedali, strutture per il tempo libero e servizi di tipo finanziario.

"*In questo caso, questo orientamento verso le metropoli è del tutto ipotetico. Le metropoli operano maggiormente verso l'esterno; operano in Europa e nel mondo globalizzato come centri di peso internazionale. Se si analizzano però le funzioni che soddisfano a livello nazionale, non c'è bisogno di andare a Zurigo o Basilea per trovarle.*"

Per quanto riguarda quindi l'accessibilità alle metropoli non si parla di aspetti di approvvigionamento ma di aspetti puramente economici per lo sviluppo dell'economia nazionale in un contesto internazionale. Nasce quindi la domanda se una buona accessibilità alle metropoli sia legata ad uno sviluppo positivo dell'economia.

Secondo TSCHOPP è così:

" *I territori centrali si sviluppano meglio rispetto a quelli periferici perché nei primi c'è una buona accessibilità ai posti di lavoro nonché si è potuto osservare come si siano sviluppati nuovi insediamenti in questi territori a differenza dei territori alpini*."

Per altri esperti invece ci sono dei territori per i quali il grado di accessibilità alle metropoli è ininfluente.

GOEBEL fa riferimento alle valle che da Bregenz, attraverso il Liechtenstein, porta a Coira. Questa regione è un luogo molto interessante per molti imprenditori nonostante ci si impieghi più di un'ora per arrivare a Zurigo. Questo fatto si spiega grazie alla presenza, in questo territorio, di strutture attrattive per gli imprenditori.

C'è poi da tenere presente il ruolo del turismo; turismo che può beneficiare della distanza dalle metropoli. Di questo aspetto si tiene conto nello studio inerente le diverse tipologie dei territori dove, accanto ai territori peri-urbani e alle periferie rurali, si è creata una nuova tipologia territoriale che ha un mercato internazionale e che non è confrontabile con lo sviluppo del resto della Svizzera.

SIEGRIST, Presidente del CIPRA, afferma inoltre che la grandezza dei centri è direttamente collegata con la qualità della vita:

"*L'accessibilità su grande scala (metropolitana) non porta in ogni caso a un miglioramento della qualità della vita e nemmeno ad un suo aumento di durata perché si*

apre il grande tema dei servizi per la mobilità. Maggiore accessibilità significa maggior traffico, perdite di tempo e aumento dello stress."

Siegrist differenzia però le diverse tipologie di accessibilità: Se una buona accessibilità su scala metropolitana con mezzi individuali motorizzati viene valutata negativamente, lo stesso non succede per il trasporto pubblico:

" *Non ci si può opporre alla globalizzazione e all'internazionalizzazione che comportano un necessario miglioramento nell'accessibilità alle metropoli. Sorge quindi la domanda se esistano forme di mobilità più o meno efficaci. Per fare ciò bisogna indagare il funzionamento del trasporto pubblico."*

Siegrist si schiera inoltre accanto a coloro che valutano positivamente la presenza di buoni e veloci collegamenti su rotaia con i centri alpini. Ritiene però che la situazione dei centri turistici sia particolare:

" *Se si riesce a raggiungere un centro turistico in meno di un'ora e mezza partendo da una metropoli, si innesca il fenomeno del turismo giornaliero e gli alberghi diminuiscono il proprio giro d'affari. Ovunque si può osservare questo fenomeno e quindi bisogna tener presente la teoria della "protezione della distanza". Questa teoria vale però esclusivamente per il turismo. In altri ambiti questa teoria non vale*."

Riassumendo, per quanto l'accessibilità alle metropoli, quasi tutti gli esperti la ritengono un fattore positivo. L'idea che una buona accessibilità a questo livello porti con sé aspetti positivi viene data come "assodata".

Si procede ora con l'analisi dell'accessibilità a livello regionale.

Tutti gli esperti concordano nel dire che è giusto affrontare questo argomento sul piano degli approvvigionamenti e dei servizi.

Per GOEBEL, i centri regionali hanno un ruolo fondamentale per l' approvvigionamento e le prestazioni di servizio ai territori:

"Queste considerazioni prendono finalmente piede in Svizzera; capire quali servizi mantenere e quali no è un grande passo in avanti."

SIEGRIST afferma altresì che l'accessibilità al suo livello inferiore è importantissima per le persone anziane e per gli scolari.

BRAUCHLE intravede diverse dinamiche sul piano dell'accessibilità regionale:

"*Prendiamo ad esempio un piccolo paese dove il negozio di alimentari è stato chiuso. Le persone continuano a vivere in questo paese e hanno bisogno di approvvigionamenti. Alcuni vanno in città, si procurano quello che gli serve e lo portano a casa. Oppure nasce un "mercato di spedizioni" facendo acquisti attraverso internet. Il problema degli approvvigionamenti diventa un problema di tipo sociale: a differenza di coloro che possono spostarsi in città e quindi non hanno problemi di mobilità, i poveri e gli anziani non riescono né ad accedere a internet né ad andare in città. Per queste categorie si hanno problemi di mobilità e quindi di approvvigionamento. In queste categorie farei rientrare anche le giovani famiglie che hanno figli che frequentano la scuola dell'obbligo. Anche loro hanno un problema di mobilità. I bambini devono andare a scuola, e se la scuola non c'è, posso immaginare, che questo paese possa velocemente andare a rotoli. Ossia nessuno vorrebbe trasferirsi in un comune con scarsa accessibilità ai servizi*."

5.3 Modelli di accessibilità in Italia

In Italia non esistono studi sull'accessibilità né a livello metropolitano né a livello regionale inteso come accessibilità ai servizi/approvvigionamenti. Per capire il motivo per cui non ci sono studi in questa direzione, bisogna guardare alla struttura politica e geografica dell'Italia. Se in Austria e in Svizzera si ha una politica di tipo federalista, lo stesso non lo si trova in Italia. Altresì nei due Stati Europei, la disparità tra i territori viene analizzata secondo il concetto di differenza tra città e periferia. In Italia invece, le maggiori disparità a livello produttivo e occupazionale si riscontrano tra nord e sud Italia e non tra città e territori periferici. Nel nord Italia sono presenti infatti delle metropoli, riconosciute anche a livello europeo, per la loro dinamicità economica mentre nel Meridione non si riscontra la stessa vivacità economica.

Per quanto riguarda il livello più basso dell'accessibilità (livello C), non solo non esistono degli studi ma non esiste nemmeno una classificazione dei centri in base ai servizi che forniscono. L'unico studio effettuato per classificare i centri urbani, è stato realizzato dal geografo F. BARTALETTI che ha analizzato le funzioni e la gerarchia della rete urbana italiana.

Nello studio del 2006 di Bartaletti (19) sono stati analizzati 1509 comuni che presentavano caratteristiche relative ai centri urbani come ad esempio il numero degli impiegati nel settore del commercio, banche/assicurazioni, ricerca e sviluppo. Dalle figure 12 e 13 , che rappresentano la città italiane con un livello gerarchico che va dal 4 al 10 (livello massimo), si evince che l'Italia ha una rete urbana decentrata, nella quale si riscontra una maggiore densità di centri urbani nel Nord Italia. Si intuisce anche come i centri che appartengono a un livello gerarchico medio-alto, siano più vicini gli uni agli altri nel nord piuttosto che nel sud Italia.

Bartaletti afferma poi che dal 1991 al 2006, la popolazione delle città italiane (dalle metropoli alle cittadine di circa 5000 abitanti) si è ridotta dell' 1,1% a favore dei comuni periferici. Anche se il grado di urbanizzazione può sembrare alto (72%), bisogna tenere presente che molte persone vivono in città di piccola e media grandezza e quindi non si può parlare di una tendenza alla metropolizzazione.

"*Fortunatamente in Italia esistono ancora dei territori rurali nei quali si riesce a vivere bene, a patto che siano ad una distanza ragionevole da un piccolo centro nel quale si possono trovare delle prestazioni di servizio di alta qualità*."

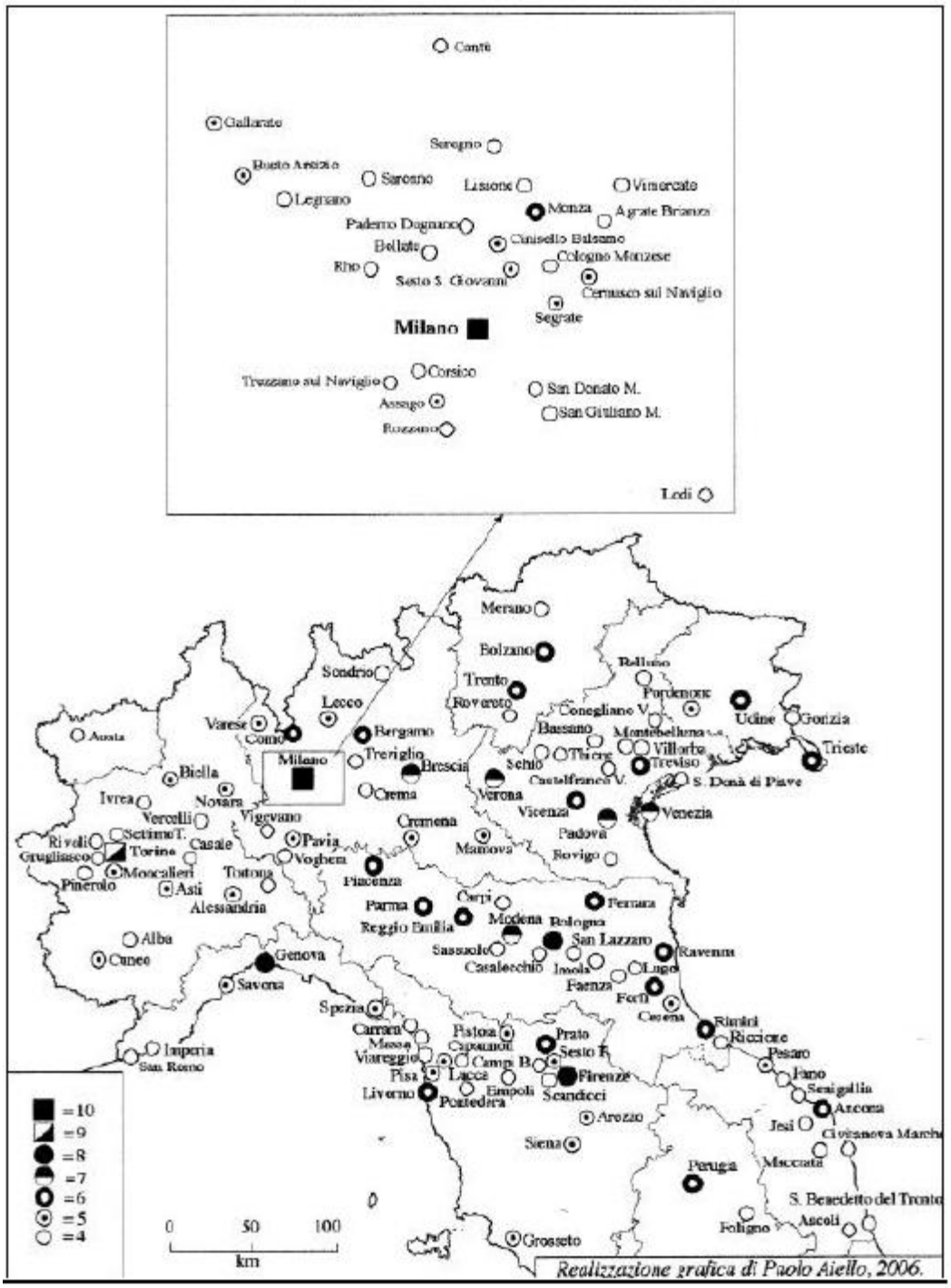


Figura 12: Classificazione delle città del nord Italia

Figura 13: Classificazione delle città del sud Italia

Appurato che non esistono studi a livello nazionale né sull'accessibilità di livello A né sull'accessibilità di livello C, si riporta di seguito, il parere dell'esperto F. Bartaletti su questo tema.

BARTALETTI afferma che il miglioramento dell'accessibilità in Italia porterebbe con sé cambiamenti positivi a patto che questo miglioramento sia compatibile con l'ambiente e la qualità della vita nelle diverse regioni.

Per quanto riguarda però il miglioramento dell'accessibilità a livello metropolitano intravede il pericolo che nei territori nelle vicinanze delle aree metropolitane possano venire ridotti i servizi e che si assisterebbe allo sviluppo del pendolarismo verso i grandi centri; fenomeno negativo per la parte di popolazione che non può muoversi.

L'influenza esercitata dalle regioni metropolitane sull'arco alpino si esplica in maniera particolarmente forte nella regione metropolitana di Milano la cui influenza si fa sentire fino ai territori vicino a Bergamo e Como. Al secondo posto c'è l'area metropolitana di Torino. Anche i

territori a nord della Pianura Padana (Padova, Treviso, Venezia) e i territori italiani vicino Nizza influenzano sempre più i territori alpini italiani. Risulta interessante vedere però come, secondo Bartaletti, alcune zone che sfuggono dall'influenza delle metropoli, abbiano avuto uno sviluppo positivo (Sondrio e Belluno). Per spiegare questo fatto, afferma che in queste regioni si sono sviluppate delle potenzialità che non sono collegate all'accessibilità con le metropoli. Esempi sono il concetto di coesione regionale, un efficiente settore bancario, produzioni locali (vino e miele) nonché la presenza di attività di settore (produzione di occhiali) e il turismo. Nonostante questi esempi, Bartaletti non ritiene pericoloso un miglioramento dell'accessibilità e soprattutto non ritiene possa sorgere un conflitto con uno sviluppo regionale autonomo. In generale, una buona accessibilità di livello C, intesa come accessibilità alle strutture di approvvigionamento, è la sola possibilità per questi territori periferici per non spopolarsi.

Dal punto di vista politico Bartaletti ritiene che ci sia il pericolo che, indipendentemente dal tema dell'accessibilità, in Italia ci sia la tendenza da parte dello Stato a diminuire i servizi pubblici. Ciò si riscontra nella scelta di aumentare il numero minimo di studenti per mantenere aperta una scuola nei territori rurali e nelle comunità montane.

CAP.6 Sintesi dei risultati

Nel lavoro di tesi di dottorato del Dott. Phd. Frieder Voll dal titolo "*Die Bedeutung des Faktors Erreichbarkeit für den Alpenraum*" (traduzione: Il significato del fattore accessibilità per il territorio alpino), una volta analizzati i singoli Stati, si procede con l'identificazione dei valori soglia per indagare l'accessibilità con un modello iscocronico.

Per quanto riguarda il livello di accessibilità A (accessibilità alle metropoli) vengono individuate 4 classi:

- tempo di viaggio < 60 minuti
- 60min < tempo di viaggio < 90min
- 90min < tempo di viaggio <120min
- tempo di viaggio > 120min

Questi valori soglia sono stati identificati analizzando le indagini sull'accessibilità dei singoli Stati alpini e grazie al contributo di esperti del settore.

Tutti i territori che rientrano nella prima classe sono considerati aree fortemente legate dal punto di vista economico, alle grandi metropoli europee.

Con l'aumentare della distanza, l'influsso dell'economia delle metropoli sull'economia dei territori limitrofi va via via diminuendo. Per la seconda classe l'influsso è considerato medio, per la terza debole e per l'ultima limitato.

Si è quindi arrivati poi a realizzare una rappresentazione cartografica di queste soglie .

Come si vede in figura 14, le metropoli europee individuate sono:

- Lubiana
- Monaco
- Nizza
- Torino
- Berna
- Lione
- Milano
- Marsiglia
- Genova
- Zurigo
- Ginevra

Per la scelta delle metropoli europee si è deciso di utilizzare la classificazione realizzata dall'ESPON.

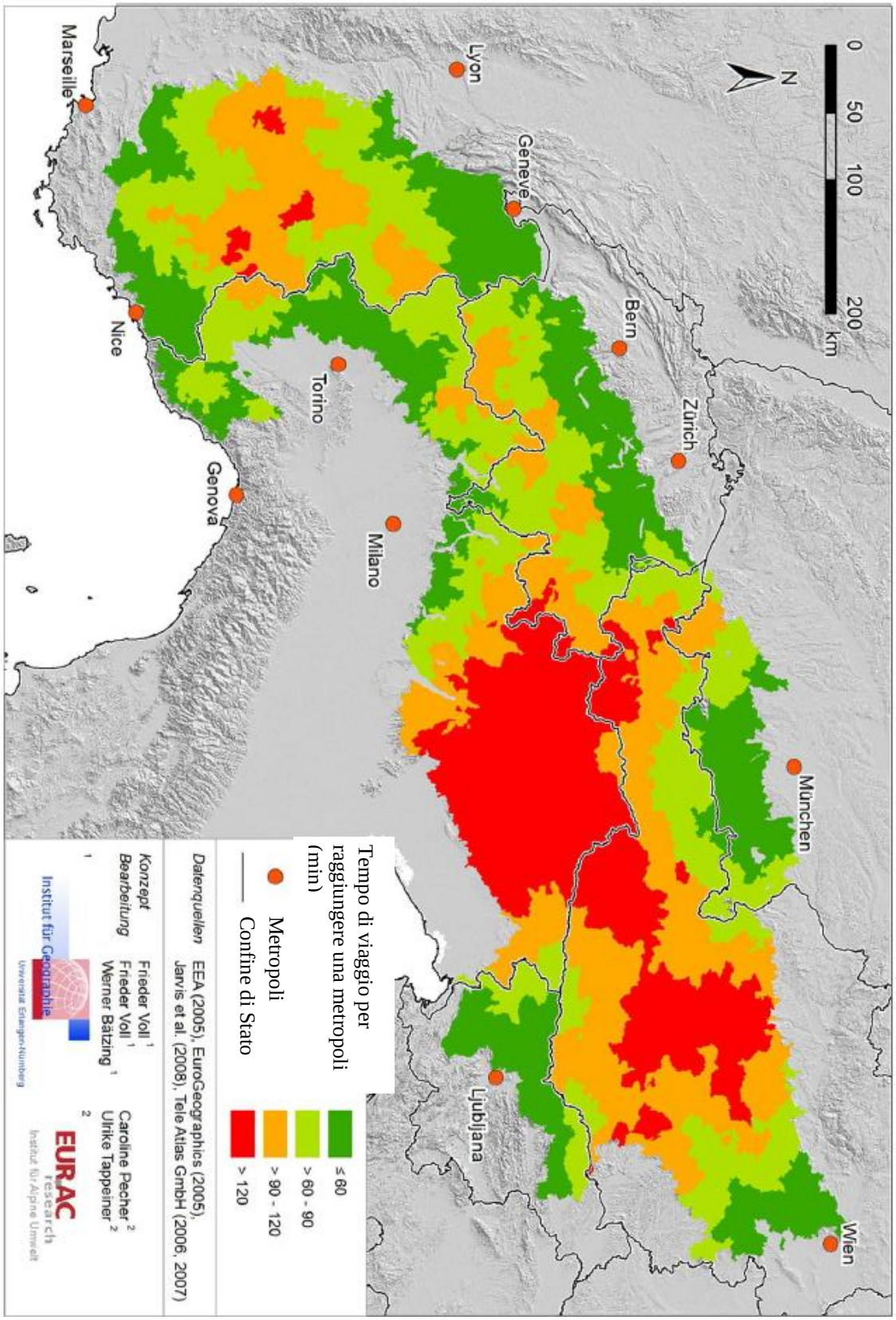


Figura 14. Tempo di viaggio in auto necessario a raggiungere una metropoli europea

Per il livello di accessibilità C (accessibilità ai centri regionali), sono state individuate 3 soglie temporali:

- tempo di viaggio < 15 min
- 15min < tempo di viaggio < 30min
- tempo di viaggio > 30 min

Con queste soglie temporali si può vedere come grazie ad un buon livello di accessibilità si riescano a raggiungere i centri dove sono raccolti una serie di servizi alla popolazione.

La soglia limite dei 30 minuti viene ritenuta, dagli esperti, la soglia temporale che può portare una persona o una famiglia a prendere in considerazione l'idea di cambiare il luogo di residenza.

Negli studi condotti dall'ÖROK inoltre, i 30 minuti, vengono considerati il confine che separa i territori che hanno una buona accessibilità ai centri regionali da quelli con una cattiva accessibilità.

Nella tesi di dottorato non vengono spiegati però i criteri di scelta dei centri regionali ma vengono identificati sulla base di una libera scelta dell'autore. Si arriva poi ad elaborare una rappresentazione cartografica dell'accessibilità di livello C dell'arco alpino (figura 15).

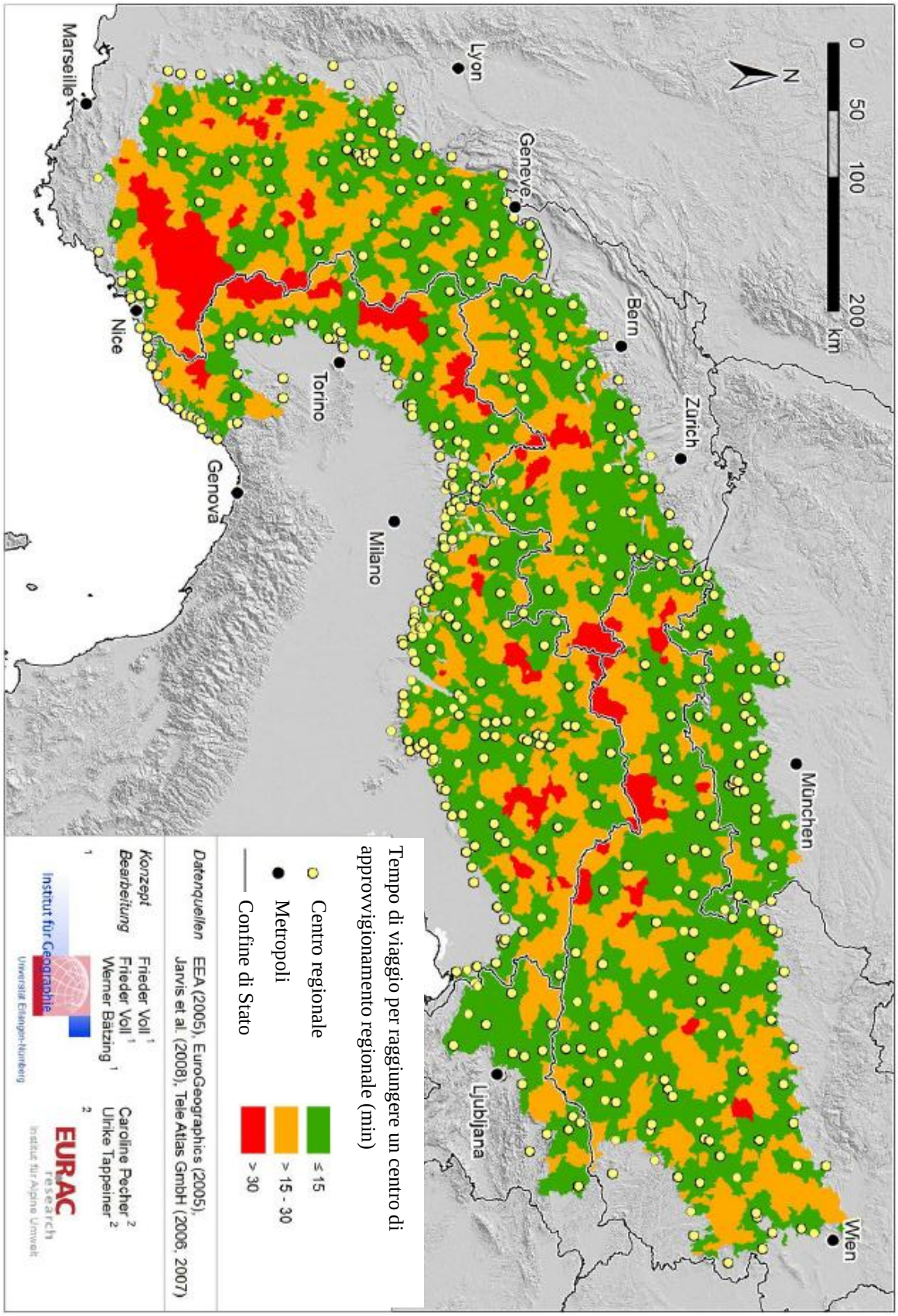


Figura 15. Tempo di viaggio in auto necessario a raggiungere un centro di approvvigionamento regionale

6.1 L'accessibilità di livello C

Come già detto nel paragrafo precedente, nella tesi di dottorato non sono stati individuati quei criteri che identificano un centro come centro regionale. In questa tesi ci si propone come scopo quello di individuare questi criteri e applicarli alla regione Trentino-Alto Adige e alla parte montana del Veneto. Per effettuare questa operazione si analizzeranno i criteri utilizzati dai singoli Stati (Austria e Svizzera) presi in considerazione in questo elaborato.

Per quanto riguarda il caso austriaco, i centri definiti "regionali" sono i capoluoghi di comprensorio. Ove possibile, si adotterà lo stesso criterio di scelta.

Nel caso svizzero invece, l'accessibilità di livello C viene analizzata seguendo il criterio dei servizi/approvvigionamenti alla popolazione.

Se si vanno ad analizzare i servizi richiesti in Svizzera per fare di un centro urbano un centro regionale, ci si accorge che i medesimi servizi sono presenti nei capoluoghi comprensoriali austriaci. Da ciò si evince che i due criteri, apparentemente differenti, si equivalgono di fatto.

In entrambi i casi ci si pone poi il problema del turismo: quando è che un centro turistico diventa centro regionale?

La risposta viene data in base alla presenza o meno di servizi per la popolazione residente. In questo caso i servizi vengono creati non per soddisfare i bisogni dei residenti ma quelli dei turisti. Di fatto però tali servizi sono a disposizione durante tutto l'arco dell'anno della popolazione.

Per quanto detto fino ad ora, risulta evidente come l'accessibilità di livello C sia stata indagata solo sotto l'aspetto dei servizi/approvvigionamenti offerti alla popolazione.

In entrambi i casi non si parla di servizi alle imprese e di posti di lavoro. Solo nel caso Svizzero (vedi pag. 42) si fa un breve accenno a una serie di servizi garantiti alle imprese nell'ambito dell'accessibilità di tipo A.

Analizzando nello specifico il caso citato (20), si è visto come i servizi garantiti alle imprese siano di tipo burocratico/economico. A Tardis (15 km da Coira) si trova il centro economico più grande della Svizzera sudorientale. Tardis giace al confine linguistico tra Europa tedesca e romancia. Qui gli investitori trovano:

- Un accesso ideale ai mercati (quattro delle più importanti regioni economiche d'Europa sono raggiungibili nell'arco di 200 km)
- Un ambiente intatto e legato alla natura
- Scuole ed università nelle immediate vicinanze
- Un clima fiscale competitivo
- Lavoratori qualificati

È inoltre presente un'organizzazione a favore degli investitori:

- Un consiglio d'amministrazione indipendente decide rapidamente ed autonomamente
- Il consiglio d'amministrazione offre agli investitori una vasta gamma di servizi

Questi aspetti risultano essere rilevanti per un'analisi completa sui servizi offerti anche al livello più basso dell'accessibilità. In questa tesi si è deciso di analizzare solo i servizi alla persona e non alle imprese. Per avere però un quadro globale della situazione bisognerebbe indagare a fondo anche questo aspetto.

Alla luce di quanto detto, nel prossimo capitolo si cercherà di analizzare il caso italiano, seguendo le indicazioni appena fornite. Si procederà quindi all'individuazione dei centri turistici e regionali e, in un secondo momento a formulare alcune considerazioni sull'accessibilità dei territori ai centri individuati.

CAP. 7 La situazione italiana

Per quanto detto fino ad ora risulta evidente come in Italia manchino sia gli studi dell'accessibilità nei suoi 3 livelli, sia una classificazione adeguata per le città italiane.
Verranno delineati in questo capitolo i criteri per l'individuazione dei centri regionali (accessibilità di livello C), partendo dall'analisi di quanto fatto negli altri Stati e tenendo presente le caratteristiche storico-geografiche degli insediamenti nelle Alpi italiane nonché del fattore relativo al turismo. Seguendo questi criteri base, verranno individuati i centri regionali per le regioni Trentino-Alto Adige e Veneto.

7.1 Caratteristiche del turismo

Dagli studi effettuati sia in Austria che in Svizzera, si può vedere come i centri turistici, nonostante non abbiano una popolazione numerosa, vengano considerati lo stesso come dei centri regionali. Risulta quindi importante anche per il caso italiano, andare ad analizzare lo sviluppo del fenomeno turistico (21) per vedere se si è sviluppato in maniera simile agli altri due Stati e quindi se possano valere le stesse considerazioni.

7.1.1 Le sei fasi del turismo

Il fondamento del turismo come percezione delle Alpi come "bel paesaggio" non è un dato di fatto acquisito ma si sviluppa come rapporto nel tempo tra uomo e natura. Il turismo è quindi legato alle vicende delle persone che via via sono cambiate nell'arco dei secoli. Lo sviluppo del turismo è quindi strettamente legato con la storia culturale degli Stati. Sono state individuate sei fasi del turismo.

1. *Fase della scoperta (1765-1880)*

In questa fase ben pochi turisti visitano le Alpi e un soggiorno alpino rappresenta più un'avventura che una vacanza. Le infrastrutture turistiche sono estremamente modeste e l'interesse si concentra su poche località classiche.

2. *Fase della belle èpoque (1880-1914)*

Porta alla prima fase di espansione e sfruttamento turistico delle Alpi, di cui il collegamento ferroviario costituisce il presupposto fondamentale. Si hanno lunghi

periodi di soggiorno di ospiti danarosi delle classi elevate e di alte concentrazioni a livello locale (si sviluppa un'intensità turistica che non si discosta molto da quella degli anni settanta e ottanta). I simboli delle infrastrutture, appositamente realizzate per il turismo, sono gli enormi "Hotel-Palazzo" o "Grand Hotel" con 200-300 camere, le funicolari, le ferrovie a scartamento ridotto e a cremagliera che portano sulle cime panoramiche. Molte di esse raggiungono altitudini attorno ai 3000 metri e il trenino della Jungfrau, nell'Oberland Bernese, addirittura la quota record di 3454 metri. Queste linee ferroviarie restano per una sessantina di anni lo sfruttamento tecnicamente più avanzato dell'alta montagna.

3. *Periodo tra le due guerre*

Dal 1914 al 1955 si assiste al rapido tracollo del turismo della belle èpoque e alla successiva lenta ripresa senza però raggiungere i livelli del 1914.

4. *La fase d'oro del turismo alpino* (1955-1985)

Porta allo sviluppo del turismo di massa, a cui partecipano ora per la prima volta anche i ceti inferiori. I tassi di crescita elevati e costanti destano un po' ovunque speranze di crescita illimitata, attirando molti investimenti e numerosi progetti. Per primo fa la sua comparsa il turismo alpino di massa estivo. Le infrastrutture chiave sono le camere affittate da privati, le pensioni, i piccoli alberghi. Questa tipologia di turismo estivo si diffonde capillarmente e con una certa intensità: attorno al 1975, al culmine di tale sviluppo, circa due terzi dei comuni alpini dovrebbero esserne coinvolti. Questa stima si basa sull'analisi, condotta sul campione 2400 comuni alpini, dell'intensità turistica nel 1990: allora il 40% dei comuni non aveva alcun ruolo turistico (rapporto posti letto/abitanti minore di 0,1). Successivamente il numero di pernottamenti torna a diminuire tanto che nel 1985 anche l'offerta inizia a contrarsi. Il turismo di massa invernale inizia attorno al 1965 e registra un elevato e costante tasso di crescita fino al 1985. Le infrastrutture chiave sono grandi alberghi situati nel segmento di mercato elevato, appartamenti per le vacanze e zone sciistiche ben attrezzate con numerose possibilità di discesa.

5. *La fase della stagnazione* (1985-1999)

Questa fase è caratterizzata dal fatto che l'inverno i pernottamenti continuano in genere ad aumentare mentre, d'estate, nonostante occasionali incrementi, i pernottamenti continuano

a diminuire. Il turismo alpino perde quote di mercato. Le cause sono da ricercare nel processo di globalizzazione e liberalizzazione (apertura di molte frontiere, numerose nuove destinazioni, riduzione dei costi dei voli aerei. La pressione economica dovuta alla stagnazione della domanda e la pressione politica per motivi ecologici (da parte di una vasta opinione pubblica, associazioni ambientaliste, ministeri) fanno sì che in questa fase nessuna nuova area venga aperta allo sfruttamento turistico. Si procede tuttavia al miglioramento qualitativo degli impianti di risalita che aumentano considerevolmente la capacità d trasporto. In questa fase il numero di posti letto nelle Alpi diminuisce. D'estate invece si verifica un cambiamento fondamentale: anche in questa stagione si afferma una vacanza attiva e sportiva. Analogamente agli sport invernali anche le attività sportive estive richiedono particolari impianti e infrastrutture per essere praticate. Il fabbisogno di investimenti aumenta così in modo considerevole e solo i grandi centri turistici hanno la possibilità di offrire un'ampia gamma di proposte, cosa che rafforza notevolmente la loro posizione di mercato.

6. *La fase dello sfruttamento di nuove aree*
Questa fase inizia nel 1999 e attualmente non è ancora ben delineata

Questo quadro d'insieme delle sei fasi del turismo prescinde dalle sfaccettature regionali del territorio alpino. Se si vuole comprendere però l'odierna situazione delle Alpi, occorre fare una schematizzazione per grandi aree geografiche, poiché i diversi modelli di sviluppo turistico hanno condotto a diversi mercati turistici che differiscono fra loro in modo significativo per la struttura dell'offerta e della domanda.

7.1.2 Diversi modelli di sviluppo e mercati turistici

Vengono individuati 4 diverse tipologie di mercato:

- Mercato delle Alpi bavaresi, austriache e alto-atesine
- Mercato delle Alpi Svizzere
- Mercato delle Alpi italiane (escluso l'Alto Adige)
- Mercato delle Alpi francesi

Di seguito verranno analizzati le prime tre tipologie poiché sono quelle che interessano in questa tesi di laurea.

1) Alpi bavaresi, austriache e altoatesine

Questo mercato è dominato da ospiti tedeschi (Baviera 90 %, Austria 65%, Alto Adige 60%). I dati sono riferiti alla metà degli anni novanta. Le condizioni politiche di riferimento sono sicuramente diverse, ma orientate nella stessa direzione: l'Austria dal 1955 promuove uno sviluppo turistico diffuso nel territorio, favorendo l'affitto di camere da parte di privati (incentivi per la costruzione di strutture recettive: fino a dieci posti letto non occorre richiedere autorizzazioni e non si pagano tasse). In Alto Adige la lunga battaglia per l'autonomia politica ha portato a far sì che le strutture tirolesi tradizionali subissero scarse trasformazioni (unica eccezione il comprensorio del Dolomiti Superski). Pertanto questo mercato turistico è caratterizzato da una struttura dell'offerta basata su piccole aziende, un'elevata percentuale di operatori del ramo extralberghiero, uno sviluppo relativamente scarso di strutture imprenditoriali legate alle seconde case, uno sviluppo turistico a forte connotazione endogena. Per questi motivi, il turismo ha qui una diffusione capillare come in nessuna altra regione alpina. Quasi tutti i villaggi periferici e tutte le valli laterali di questa regione hanno un'offerta turistica e le "grandi" stazioni turistiche hanno di solito meno di 10.000 posti letto, sono cioè relativamente piccole in un confronto a livello alpino.

2) Alpi svizzere

Si tratta del più antico mercato turistico alpino e per questo è quello meno dominato da un'unica nazione e con più ospiti provenienti da altri continenti (svizzeri 42%, tedeschi 20%, americani 5%, giapponesi 3%). In linea di massima i centri turistici si possono suddividere in due tipi molto diversi : da un lato le famose località della belle èpoque, che oggi spesso dispongono di meno posti letto rispetto al 1913 e hanno molti grandi complessi di seconde case e una recettività alberghiera comunque cospicua, dall'altro le località turistiche recenti e meno conosciute, sorte dopo il 1965, composte quasi esclusivamente da complessi di seconde case e situate per lo più nel Vallese. Il turismo nelle Alpi svizzere risulta quindi notevolmente concentrato nello spazio. Questo si esprime anche nelle dimensioni delle stazioni. Al vertice si colloca Crans-Montana nel Vallese (almeno 30.000 posti letto) fino ad arrivare a Zermatt nel Vallese (almeno 17.000 posti

letto). Accanto a queste stazioni ci sono una serie di regioni alpine senza sviluppo turistico o con turismo di modesta entità. Da sottolineare rimane una lacuna nella statistica del turismo svizzero: i pernottamenti negli appartamenti di villeggiatura regolarmente affittati non sono contemplati. Vengono considerati esclusivamente i pernottamenti alberghieri.

3) Alpi italiane (Alto Adige escluso)

Questo mercato è dominato per il 60-70% da ospiti italiani, mentre gli stranieri si concentrano nelle Dolomiti, nella Valle d'Aosta, in Val di Susa e a Livigno. Nel 1930, in un sito d'alpeggio posto a 2000 metri di quota, sulla strada di valico tra la Valle di Susa e la Val Chisone, il presidente della Fiat Giovanni Agnelli concepisce e realizza il Sestriere, archetipo della stazione di sport invernali pianificata in un sito vergine: si tratta di un centro sportivo con grandi alberghi e numerosi impianti di risalita, alcuni dei quali partono direttamente da un grande albergo. Questo tipo di insediamento turistico troverà però la sua massima affermazione in Francia e non in Italia. Lo sfruttamento turistico delle Alpi italiane è sostenuto in gran parte dal capitale delle grandi città italiane e assume quindi una connotazione esogena. Il settore immobiliare svolge spesso un ruolo guida con l'obiettivo di ottenere utili on dall'attività turistica ma dalla vendita di appartamenti in grandi complessi immobiliari. Poiché lo stato italiano non è praticamente in grado di guidare questo processo attraverso una pianificazione territoriale o regionale, esso si sviluppa in un modo piuttosto caotico e selvaggio. Nella maggior parte dei casi, i grandi centri turistici sono spesso corpi estranei dal punto di vista economico e culturale, all'interno dello spazio alpino e non possono impedire l'emigrazione dei residenti. Un esempio assai indicativo è la località di Limone in Piemonte: si è passati dai 3518 abitanti del 1871 ai 1551 del 2000, benché negli anni sessanta abbia conosciuto un grande incremento dell'edilizia turistica e abbia registrato da allora un buon sviluppo turistico.

Anche in Italia si assiste a una divaricazione della struttura turistica : da una parte le grandi località turistiche, in cui i grandi investitori extralpini hanno costruito enormi complessi di seconde case, dall'altra la tradizionale offerta ricettiva, diffusa sul territorio, della popolazione locale cui però non di rado si affianca un edilizia anonima in forme vagamente montane e talora urbane (edifici a più piani) legata al fenomeno della seconda casa.

Nelle alpi italiane il turismo è dunque fortemente concentrato a livello spaziale, mentre la dimensione delle maggiori località turistiche è paragonabile alle corrispettive della

Svizzera: in testa si colloca Bardonecchia (Piemonte) con 30.000 posti letto, seguita da Madonna di Campiglio che con Pinzolo offre oltre 28.000 posti letto, segue poi Cortina con circa 25.000 letti (di cui 4.800 alberghieri), nonché Limone, Frabrosa Sottana (Cuneo) e Roana (Vicenza) con un numero di letti che oscilla tra i 24.000 e i 25.000 mentre quelli alberghieri sono in ogni caso meno di 1000.

Per quanto detto fino ad ora risulta evidente l'importanza quantitativa del turismo alpino. È quindi ragionevole lavorare con l'indicatore del numero di posti letto tenendo presente però le peculiarità del territorio. La distribuzione spaziale del turismo nelle Alpi si presenta come segue: solo nel settore occidentale delle alpi orientali -Baviera, Voralberg, Tirolo, Salisburghese, Carinzia e Alto Adige- il turismo presenta un livello di diffusione capillare. Quasi tutte le valli secondarie e laterali sono più o meno fortemente caratterizzate dal turismo, mentre le valli principali del Reno, dell'Inn e dell'Adige, con la maggior parte della popolazione e dei posti di lavoro, sono caratterizzate da un processo di urbanizzazione lineare.

7.1.3 Quand'è che una località turistica diventa centro urbano?

La trasformazione di una località turistica in centro urbano avviene in questo modo: un comune alpino si dota prima di infrastrutture ricettive per la villeggiatura estiva e si attrezza per il turismo invernale, e attraverso il costante aumento della capacità ricettiva e delle infrastrutture sviluppa le sue offerte e rafforza la propria struttura turistica. Tale processo è di norma accompagnato da un forte incremento della popolazione. La particolarità di queste città turistiche consiste tuttavia nel fatto che il numero di abitanti in sé non è particolarmente rilevante, poiché la reale dimensione della città, la sua forza economica e la sua dotazione di infrastrutture sono in realtà in buona parte determinate dalle presenze turistiche. Pertanto città turistiche di 10.000 abitanti hanno spesso il ruolo e il rango di una città media di almeno 50.000 abitanti. Grazie a ciò queste città turistiche hanno potuto attrarre una serie di servizi specializzati, che certo sono rivolti in primo luogo ai turisti, ma che comprendono anche servizi non turistici e che contribuiscono a creare una serie di funzioni tipiche di una località centrale, che mancano in città con ugual numero di abitanti.

Per quanto detto fino ad ora risulta evidente come i criteri che fanno di un comune alpino un centro turistico che può essere considerato un centro regionale sono: l'entità del fenomeno turistico (misurato in posti letto) pesato sulla tipologia del mercato del territorio preso in considerazione, e una serie di servizi turistici che coprono però anche una domanda non turistica. Bisogna quindi in generale andare a definire quali siano quei servizi e quella serie di approvvigionamenti basilari che fanno di un centro urbano un centro regionale.

Per quanto riguarda poi la teoria della protezione della distanza (sviluppata in ambito europeo) dei luoghi turistici dalle metropoli, secondo la quale il turismo viene favorito dalla distanza dei siti dalle metropoli europee, si può dire che questa cade per quanto riguarda l'Alto Adige vista la capillarità delle strutture turistiche e la tipologia di turismo prettamente endogeno. In questo caso la distanza da una metropoli è completamente ininfluente dallo sviluppo del turismo.

Per il Trentino e il Veneto non si può affermare lo stesso perchè lo sfruttamento turistico e la tipologia di mercato ha una connotazione esogena legata ai mercati delle grandi città.

7.2 L'urbanizzazione nelle Alpi

Il problema fondamentale che si pone per rilevare l'entità dell'urbanizzazione consiste nella difficile definizione di "città" e di "agglomerazione". Mentre alcuni grandi stati europei stabiliscono per le città, gli agglomerati urbani e le aree metropolitane un valore soglia molto elevato, in Stati come l'Austria e la Svizzera i valori sono notevolmente più bassi. È opportuno precisare che per alcuni paesi sono state ufficialmente stabilite delle soglie demografiche per individuare i comuni urbani, cioè le città: 10.000 abitanti per la Svizzera, 5.000 per l'Austria, 2.000 per la Francia. In Italia non è mai stata stabilita alcuna soglia, anche se molti usano di fatto quella dei 10.000 abitanti. È vero che esiste una indubbia correlazione positiva fra grado di popolazione e grado di "urbanità", ma è altrettanto vero che l'impiego della soglia demografica si rivela spesso insoddisfacente e certo meno probante di un indicatore funzionale. A questo scopo bisognerebbe utilizzare un indicatore di "attività centrali" molto qualificanti per la città contemporanea (credito-assicurazioni, commercio, servizi) che faccia passare in secondo piano il dato relativo alla popolazione. Quanto al problema degli agglomerati urbani, in Italia non esistono ricerche poiché ci si è concentrati maggiormente sulle aree metropolitane. Rimane quindi il problema di dare una definizione di città specifica per l'area alpina. Una proposta in tal

senso è quella sviluppata da Perlik: egli definisce “urbano” e potenziale “città centrale” di un agglomerazione, un comune alpino con almeno 10.000 abitanti o 5.000 posti di lavoro e ad esso aggiunge poi tutti i comuni circostanti con flussi di pendolarismo giornaliero per motivi di lavoro verso la città centrale pari ad almeno il 30% degli occupati dello stesso comune. Egli definisce poi l’agglomerato urbano così individuato “area urbana”.

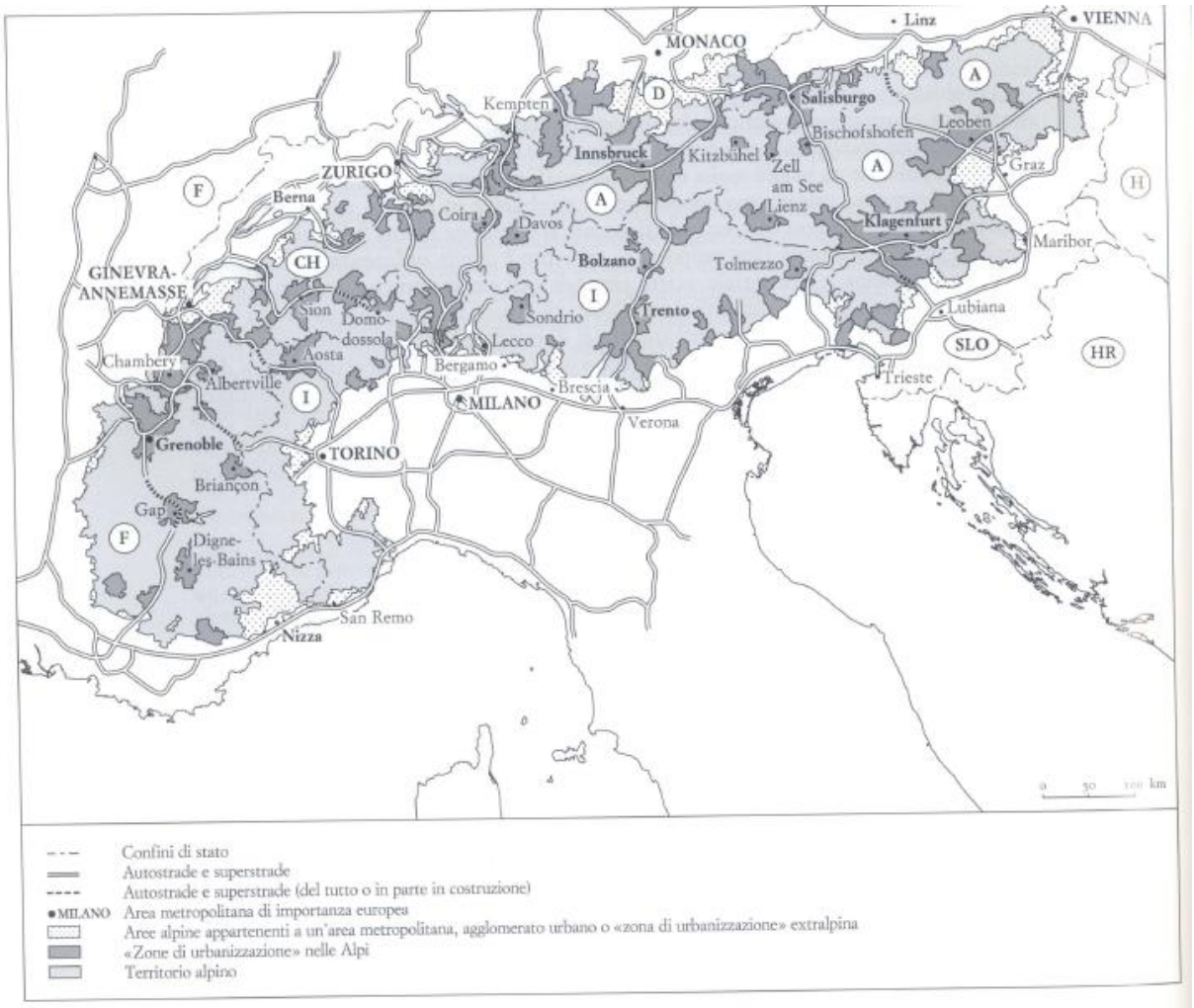


Figura 16: Città e zone di urbanizzazione nelle Alpi (Perlik 2001)

7.3 La Convenzione delle Alpi come portatrice di una politica alpina europea

Con la Convenzione alpina , le Alpi si sono costituite a livello politico come spazio comune in Europa. Questo ente si trova ad affrontare e risolvere i più disparati problemi che interessano le Alpi. A questo scopo occorre concentrarsi sui seguenti obiettivi.

Le Alpi devono presentarsi in Europa come unite e compatte, per far capire inequivocabilmente che esse non possono essere trattate come uno spazio a disposizione delle città metropolitane e che le direttive economiche omogenee ed estese a tutta Europa non sono adatte al territorio alpino e devono essere perciò modificate. Con quasi 200 000 chilometri quadrati di superficie e 14 milioni di abitanti, le Alpi sono sufficientemente grandi per fare sentire con forza questa posizione in Europa, se sapranno presentarsi unite. Già nel passato si è assistito a uno sviluppo diversificato tra i diversi stati alpini. Se si analizza, per esempio, lo sviluppo del traffico di transito nelle Alpi si vede come questo abbia preso strade differenti in Austria e Svizzera: Tra il 1955 e il 1985 il Tirolo ha puntato sulla costruzione di autostrade mentre la Svizzera ha dato priorità alla ferrovia. In conseguenza a ciò, Austria e Svizzera hanno perseguito successivamente politiche dei trasporti differenti così da rendere impossibile una comune posizione di forza. Compito importante della Convenzione delle Alpi è quello di costruire posizioni comuni per poi sostenerle in Europa. In tal modo sorgerebbe una politica alpina riferita a un territorio specifico e politicamente delimitato, che sarebbe portata avanti dalla Convenzione delle Alpi. Bisogna però tener conto delle singole situazioni all'interno del contesto alpino: la politica unitaria verso l'esterno, creata dalla Convenzione, deve perciò differenziarsi all'interno attraverso obiettivi localmente differenti, integrando i due livelli.

La scala territoriale appropriata è quella delle regioni intese come piccole entità territoriali di caratteristiche omogenee. Un esempio di tale politica è, per tutti i territori rurali, quello di dare priorità al mantenimento e al miglioramento qualitativo delle infrastrutture diffuse sul territorio (formazione professionale, istruzione, sanità, assistenza agli anziani, trasporto pubblico, accessibilità, ecc..), perché solo così si può garantire il mantenimento di posti di lavoro decentrati e favorire la creazione di nuovi. Uno dei punti deboli della Convenzione delle Alpi è però proprio questo: salvo in particolari casi, i livelli regionali e locali non si sono ancora appropriati della Convenzione delle Alpi, che in realtà è orientata proprio verso gli enti locale poiché è un trattato per il territorio.

Altro problema è costituito dal fatto che attualmente la Convenzione delle Alpi è bloccata. Finora infatti, né Svizzera né Italia hanno ratificato un solo protocollo (22). L'Unione Europea ha ratificato solo i protocolli che non la limitano a livello europeo. Già nel 2003, alcuni rappresentanti dei Paesi dell'arco alpino hanno analizzato a Berna i motivi di questa battuta d'arresto. Uno dei motivi principali è il fatto che la Convenzione delle Alpi è un trattato di diritto internazionale preposto quindi al diritto nazionale.

Dato che in nessuno dei Paesi in questione, la Convenzione copre tutto il territorio nazionale, il suo intervento regionale specifico è visto come un problema.

7.4 Criteri di individuazione dei centri regionali

Si parte con l'analizzare la situazione Sudtirolese. Essendo l'Alto Adige una provincia molto simile per regolamentazione all'Austria, per individuare i centri regionali, si farà riferimento ai criteri scelti da questo Stato per definire i centri regionali.

La classificazione austriaca individua come centri regionali i capoluoghi delle comunità comprensoriali poiché in questi capoluoghi sono presenti tutti quei servizi che garantiscono un buon livello di approvvigionamento. Oltre ai capoluoghi comprensoriali, verranno poi presi in considerazione tutti quei comuni che garantiscono un buon livello di servizio alla popolazione.

Prima di individuare i centri altoatesini, bisogna andare a definire il significato e la regolamentazione delle comunità comprensoriali in Alto Adige.

Lo stesso lavoro va fatto per il Trentino. Per quanto riguarda il Trentino, la tipologia amministrativa e territoriale risulta essere differente da quella altoatesina. Nonostante anche il Trentino abbia una suddivisione del territorio in comunità comprensoriali, questa non segue gli stessi criteri di quella sudtirolese. Le funzioni delle comunità comprensoriali trentine, chiamate comunità di valle, sono più ristrette e legate ad ambiti di tutela e sviluppo territoriale invece che alla gestione di servizi. Anche in questo caso bisogna perciò analizzare, in prima battuta, le competenze delle comunità di valle.

La regione Veneto presenta diversi problemi per l'individuazione dei centri regionali. Tali problemi sono di diversa natura:

1) territoriale
2) legislativa
3) di reperimento dei dati statistici

Problemi di tipo territoriale

La regione Veneto è caratterizzata da una molteplicità di caratteristiche morfologiche. Il territorio è costituito da zone montane, zone di pianura e zone di mare. Tale situazione porta ad avere tipologie insediative e di servizi diversi in base al territorio. In questa tesi ci si concentrerà

sull'individuazione dei centri regionali relativi al territorio montano, tralasciando quelli marittimi e di pianura.

Problemi di tipo legislativo

Mentre in Trentino-Alto Adige esiste una classificazione molto rigida sui criteri e le competenze delle suddivisioni territoriali (comunità comprensoriali), in Veneto non si hanno parametri di riferimento inerenti il territorio montano. L'unica classificazione/suddivisione è rappresentata dalle comunità montane che però non presentano caratteristiche omogenee né dal punto di vista dei servizi, né dal punto di vista demografico. Tali comunità nascono semplicemente come unione di più comuni che collaborano per tutelare il territorio.

Problemi di reperimento dei dati statistici

Mentre in Trentino- Alto Adige esistono gli annuari statistici che monitorano il territorio dal punto di vista demografico, turistico, commerciale e sanitario, in Veneto non esistono pubblicazioni statistiche con questo grado di dettaglio. Le informazioni sono quindi di difficile reperimento e non raggruppate in un'unica fonte.

7.4.1 Le comunità comprensoriali Altoatesine

Le comunità comprensoriali sono enti di diritto pubblico ai sensi dell'articolo 7 del Decreto del Presidente della Repubblica 22 marzo 1974, n. 279 e sono state istituite allo scopo di promuovere la valorizzazione e la tutela ambientale delle zone montane o parzialmente montane interessate, favorendo la partecipazione della popolazione allo sviluppo economico, sociale, culturale ed ecologico delle stesse. La materia è regolata dalla legge provinciale 20 marzo 1991, n. 7 (Ordinamento delle comunità comprensoriali).

In Alto Adige ci sono 7 comunità comprensoriali:

- Comunità comprensoriale Val Venosta
- Comunità comprensoriale Alta Val d'Isarco
- Comunità comprensoriale Val Pusteria
- Comunità comprensoriale Burgraviato
- Comunità comprensoriale Val d'Isarco
- Comunità comprensoriale Salto-Sciliar

- Comunità comprensoriale Oltradige e Bassa Atesina

Figura 17: Comunità comprensoriali in Alto Adige

Il Comune di Bolzano esercita le funzioni amministrative attribuite alle comunità comprensoriali ed amministra la proprietà dei beni patrimoniali della soppressa comunità comprensoriale di Bolzano.

Le comunità comprensoriali perseguono gli interessi comuni del comprensorio e promuovono e coordinano iniziative per lo sviluppo culturale, sociale, sanitario, economico ed ecologico.

La Provincia ed i comuni possono delegare alle comunità comprensoriali compiti di carattere sovracomunale. Gli organi delle comunità comprensoriali sono il consiglio, la giunta, il presidente della comunità comprensoriale ed i revisori dei conti. La comunità comprensoriale adotta regolamenti per l'organizzazione degli uffici e dei servizi e per l'esercizio dei compiti e delle funzioni. In caso di delega di funzioni alle comunità comprensoriali da parte di un ente pubblico, quest'ultimo mette a disposizione i necessari mezzi finanziari.

La Provincia trasferisce alle comunità comprensoriali mezzi finanziari considerevoli e segue lo scopo di dotarle in modo tale, che queste possano raggiungere i loro obiettivi ed assolvere le mansioni proprie, quelle trasferite e quelle delegate.

Inoltre la Giunta provinciale delimita gli ambiti territoriali delle comunità comprensoriali, secondo criteri di omogeneità geografica e socioeconomica, sentiti i consigli comunali interessati.

A seguito di mutate condizioni socio-economiche di zone del comprensorio o di dislocazione di servizi comuni o di modifiche ai collegamenti viari, la Giunta provinciale, può, su richiesta di singoli comuni e sentite le comunità interessate, autorizzare l'aggregazione di ambiti territoriali comunali o frazionali a comunità diversa da quella di appartenenza, purché confinante.

7.4.2 Individuazione dei centri regionali altoatesini

Si procede ora ad individuare i centri regionali.

Come detto nei paragrafi precedenti, i capoluoghi delle comunità comprensoriali vengono considerati centri regionali. Nella tabella sottostante sono riassunte le comunità comprensoriali con i relativi capoluoghi.

COMUNITA COMPRENSORIALE	CAPOLUOGO
Bolzano – Salto Sciliar	Bolzano
Burgraviato	Merano
Val Pusteria	Brunico
Oltradige-Bassa Atesina	Egna
Valle Isarco	Bressanone
Alta Valle Isarco	Vipiteno
Val Venosta	Silandro

Tabella 4: Comunità comprensoriali e rispettivi capoluoghi

Queste cittadine garantiscono un sistema di servizi per la popolazione che vanno dagli uffici postali a cinema e ospedali. Poiché il livello di accessibilità di tipo C è incentrato sull'accessibilità a servizi – approvvigionamenti di vario genere, si è deciso di estendere l'indagine a tutti quei comuni che, nonostante non siano capoluoghi di comprensorio, offrono una serie di servizi basilari comparabili a quella garantita dai capoluoghi.

Per individuare tali servizi si è deciso di fare riferimento allo studio condotto in ambito svizzero, nella valle di Blenio e Levantina (cap. 5.2.3). I servizi fondamentali vengono individuati secondo il concetto di "*Service Public*".

Secondo il rapporto del consiglio federale svizzero, il servizio pubblico consiste in un approvvigionamento di base definito dalla politica e che comprende diversi beni e prestazioni, nella maggior parte dei casi di tipo infrastrutturale. Spesso tuttavia, questi ultimi non vengono prodotti dal mercato oppure non nel modo auspicato a livello politico. Succede anche che il servizio pubblico venga inteso come un insieme di prestazioni che, al di là delle infrastrutture, si estendono anche alla sanità, all'istruzione, alla cultura, alla sicurezza sociale, al settore militare, alla polizia, ecc.. In generale il concetto di servizio pubblico viene associato ai grandi settori economici che si servono di reti e di infrastrutture e che forniscono determinate prestazioni di pubblica utilità, come trasporti, servizi postali, telecomunicazioni o l'energia. I settori che esulano dalle infrastrutture riguardano in particolare i servizi destinati ai privati, come l'istruzione e la sicurezza sociale. Questi settori possono essere intesi come servizio pubblico in senso lato.

Tenendo conto di quanto detto fino ad ora, vengono individuati i seguenti servizi:

- Asili
- Farmacie
- Ristoranti
- Supermercati
- Biblioteche
- Ambulatori medici specialistici
- Scuole
- Uffici postali
- Banche
- Impianti sportivi
- Strutture per il tempo libero

Risulta evidente che la scelta dei centri regionali venga effettuata sulla base di indicatori relativi ai servizi e non su criteri di tipo demografico.

Questa scelta è dovuta principalmente al fatto che si ritiene la soglia demografica meno probante rispetto a una soglia di tipo funzionale quale quella relativa ai servizi per la definizione dei centri regionali.

In Alto Adige risulta poi particolarmente evidente come la soglia demografica sia ininfluente sulla tipologia di servizi offerti. Analizzando infatti la popolazione dei capoluoghi comprensoriali, si vede come questa vari dai 104.029 abitanti di Bolzano ai 5.009 di Egna senza che ci siano particolari differenze nella tipologia di servizi – approvvigionamenti fondamentali offerti dalle due cittadine (vedi tabella 5).

In base alla tipologia di servizi offerti vengono quindi individuati altri 9 centri regionali.

COMUNE	C. C.	Ab.	SERVIZI												
			ASILI	SCUOLE (elementari-medie)	SCUOLE SUP.	FARMACIE	UFFICI POSTALI	BANCHE	IMP. SPORT.	BIBLIO	SUPER MERCATI	RISTO RANTI	AMB. MEDICI	STRUTT. PER IL TEMPO LIBERO	OSPEDALE
Bolzano	S.S	104.029	x	21 + 14	28	25	10	89	x	34	x	x	x	x	1
Merano	Burg.	38.229	x	10 + 5	15	9	4	27	x	9	x	x	x	x	1
Brunico	V. P.	15.523	x	6 + 4	1	3	1	12	x	7	x	x	x	x	1
Egna	O-B.A.	5.009	x	4 +2	1	1	2	5	x	4	x	x	x	x	-
Bressanone	V. I.	20.689	x	12 + 4	8	4	1	15	x	14	x	x	x	x	1
Silandro	V. V.	5.998	x	6 + 2	4	1	1	5	x	1	x	x	x	x	1
Vipiteno	A. V. I.	6.419	x	3 + 3	4	2	1	4	x	2	x	x	x	x	1
Caldaro	O-B. A.	7.609	x	4 + 1	-	1	1	5	x	1	x	x	x	x	d.s
Lana	Burg	11.230	x	4 + 1	-	2	1	10	x	3	x	x	x	x	Lungo degenti
Laives	O-B.A.	17.197	x	6 + 3	1	4	3	8	x	4	x	x	x	x	-
Sarentino	S. S.	6.903	x	8 + 1	-	1	1	3	x	3	x	x	x	x	Casa di cura privata
Castelrotto	S.S.	6.464	x	5 + 1	-	2	2	7	x	2	x	x	x	x	Casa di riposo e d.s
Malles	V.V.	5.093	x	8 + 1	2	1	1	5	x	6	x	x	x	x	-
Naturno	Burg	5.554	x	4 + 1	-	1	1	3	x	3	x	x	x	x	-
Valle Aurina	V. P.	5.884	x	6 + 1	-	1	3	5	x	6	x	x	x	x	-
Campo Tures	V.P.	5.267	x	3 + 1	1	1	1	5	x	3	x	x	x	x	-

Tabella 5: Centri regionali altoatesini e servizi garantiti

In tabella 5 sono riassunti i servizi presenti nelle località che sono state scelte come centri regionali. La voce "Strutture per il tempo libero" raggruppa una serie di strutture come piscine, librerie, negozi, musei, cinema ecc…

Per quanto riguarda invece gli ospedali, tale voce è stata inserita poiché presente nelle competenze delle comunità comprensoriali ma non viene considerata come servizio necessario per fare di un centro un centro regionale. Non si utilizza tale parametro in questo studio perché bisognerebbe andare ad indagare in maniera approfondita la struttura sanitaria sul territorio in esame cercando differenze ed analogie con le strutture sanitarie degli altri Stati presi in esame. In Italia infatti tutte le competenze mediche (diagnostico, preventivo, riabilitativo, ecc…) sono raccolte negli ospedali. Bisognerebbe analizzare se anche negli altri Stati avviene lo stesso o se invece, godono di strutture decentrate che garantiscono gli stessi servizi sanitari di un ospedale.

In Alto Adige infatti esistono per esempio i cosiddetti "distretti sanitari" (in tabella 5 sotto l'acronimo d.s). Il distretto sanitario è la più piccola unità organizzativa del servizio sanitario provinciale che fornisce una serie di servizi di tipo preventivo, diagnostico, terapeutico, riabilitativo e consultoriale.

Le cittadine di Caldaro, Lana, Val Aurina, Naturno e Sarentino, pur non disponendo di scuole superiori, sono state comunque considerate come centri regionali poiché garantiscono un buon livello di approvvigionamento per gli altri servizi.

Si passa ora ad analizzare quei centri che possono essere definiti turistici per vedere se tali centri dispongono anche di quella serie di servizi che li renderebbero centri regionali. I centri turistici vengono individuati in base al numero di posti letto offerti sia in strutture di tipo alberghiero che extralberghiero (seconde case, B&B, agriturismi, campeggi ecc…). Vengono individuati così 5 centri turistici (tabella 6).

COMUNE	ABITANTI	ESERCIZI ALBERGHIERI (Posti letto)	ESERCIZI EXTRALBERGHIERI (Posti letto)	Totale posti letto
Corvara	1.335	5.591	1.773	7.364
Scena	2.844	4.993	621	5.614
Selva di Val Gardena	2.642	6.687	1.933	8.620
Badia	3.369	5.450	2.961	8.411
Castelrotto	6.464	6.323	2.515	8.838

Tabella 6: Centri turistici altoatesini

Il comune di Castelrotto era già stato individuato nella classificazione effettuata in base ai

servizi. Altre due località di rilievo turistico, risultano essere Selva di Val Gardena e Badia; entrambe infatti superano la soglia degli 8.000 posti letto offerti. Se si analizzano i servizi presenti in queste due cittadine, si vede come risultino sufficienti per far in modo che le due località vengano classificate come centri regionali. A queste considerazioni va aggiunto che nei pressi di Badia, c'è il comune di Corvara. Anch'esso comune altamente turistico con i suoi 7364 posti letto offerti. Corvara e Badia vanno a formare, insieme ad altri comuni minori, un comprensorio turistico rilevante in Alto Adige. Possono essere quindi annoverati come centri regionali.

7.4.3 Le fonti per l'Alto Adige

Il canale di ricerca utilizzato per indagare i servizi presenti nei comuni dell'Alto Adige è quello dell'Astat (Istituto Provinciale di Statistica) che sul proprio sito ha messo a disposizione un programma di dati on line consultabili e con diversi gradi di specificazione dei dati stessi. (23)

L'interfaccia è di facile utilizzo e classifica le informazioni in base alla tipologia delle stesse e fornisce il riepilogo di tutti i dati per singolo comune.

Le informazioni sono relative a diversi ambiti:

1. Popolazione
2. Gruppi linguistici
3. Istruzione e cultura
4. Agricoltura
5. Unità locali
6. Attività edilizia
7. Commercio
8. Turismo
9. Finanze pubbliche
10. Riepilogo dati per comune

Osservando le figure 18 e 19 si può capire meglio la struttura dell'interfaccia grafica.

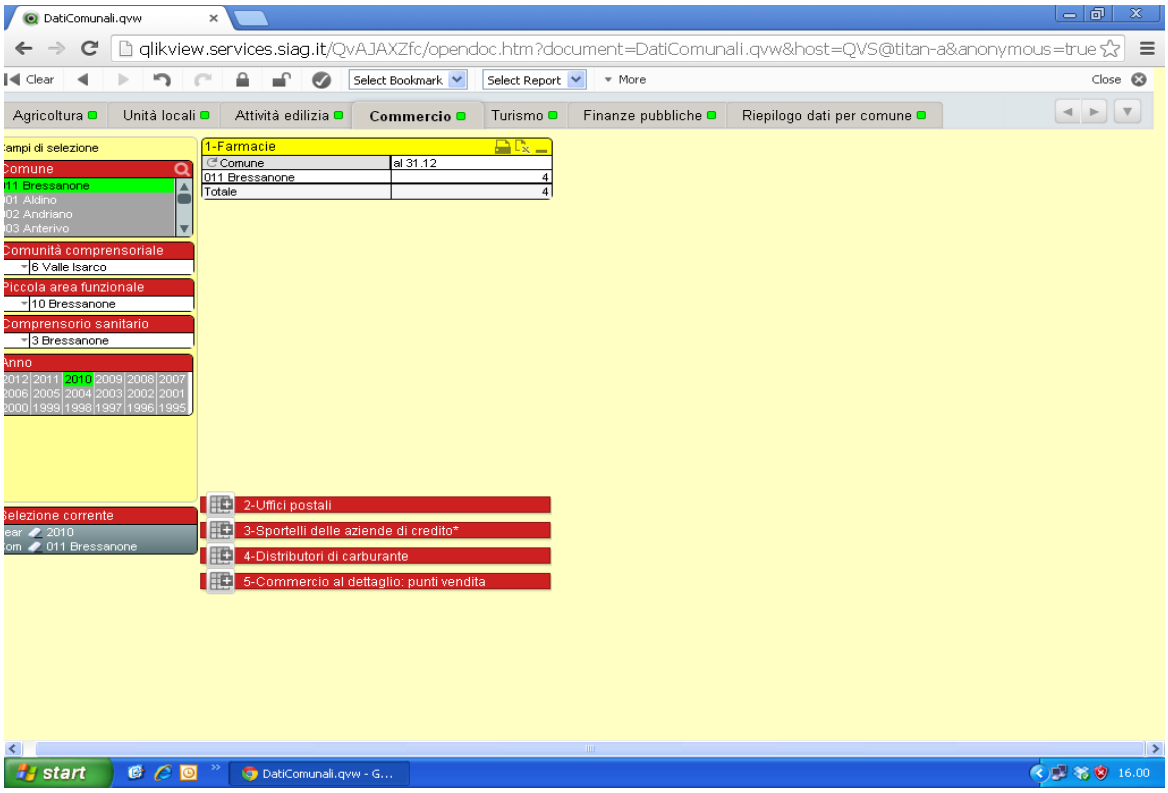


Figura 18: Interfaccia grafica settore "commercio"

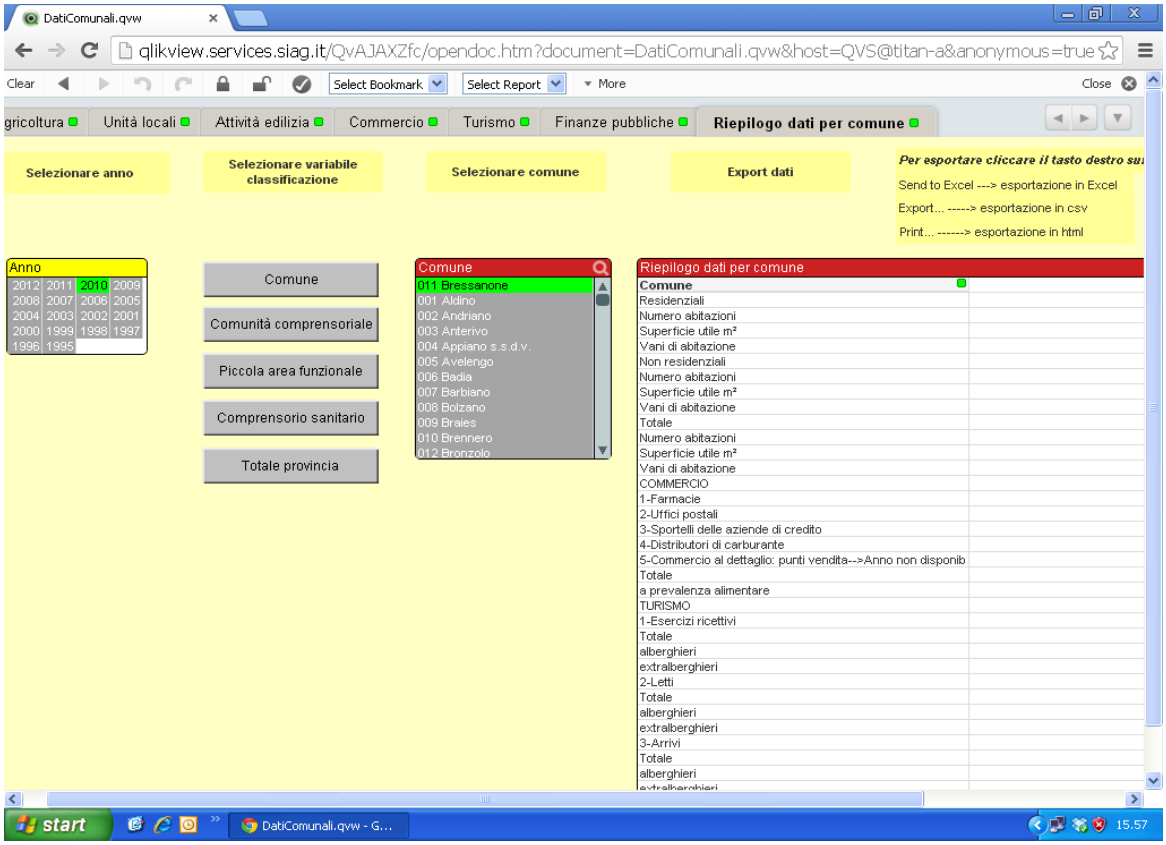


Figura 19: Interfaccia grafica "riepilogo dati per comune"

7.4.4 Le comunità comprensoriali trentine

Le Comunità di valle sono gli enti territoriali locali della Provincia autonoma di Trento che formano il livello istituzionale intermedio fra i comuni e la Provincia.

Istituite con la Legge provinciale 16 giugno 2006, n. 3, sono formate da una struttura associativa, costituita obbligatoriamente dai comuni compresi in ciascun territorio ritenuto adeguato per l'esercizio di importanti funzioni amministrative.

Esse sostituiscono i comprensori, che già sostituivano le comunità montane (istituite con la legge 3 dicembre 1971, n. 1102). Le comunità di valle sono disciplinate, oltre che dalla legge istitutiva, dai provvedimenti attuativi e dello statuto approvato da non meno di due terzi dei comuni facenti parte del medesimo territorio e che rappresentino almeno i due terzi della popolazione residente nel medesimo.

Le competenze amministrative delle comunità di valle sono individuate dalla L.P. 3/2006. Essa individua le funzioni riservate alla Provincia e trasferisce ai comuni le funzioni amministrative, nonché i servizi pubblici a esse eventualmente connessi, che non richiedono l'esercizio unitario a livello provinciale e che non sono incompatibili con le dimensioni dei territori di riferimento. Le competenze delle comunità sono trasferite dalla Provincia in modo pieno, sono cioè titolari di funzioni proprie.

Sono trasferite ai comuni, con l'obbligo di esercizio associato mediante la comunità, le funzioni amministrative nelle seguenti materie:

- assistenza scolastica ed edilizia scolastica relativa alle strutture per il primo ciclo di istruzione;
- assistenza e beneficenza pubblica, compresi i servizi socio-assistenziali, nonché il volontariato sociale per servizi da gestire in forma associata;
- edilizia abitativa pubblica e sovvenzionata;
- urbanistica, ad esclusione delle funzioni amministrative attinenti ad opere di competenza dello Stato, della Regione e della Provincia nonché delle funzioni di pianificazione urbanistica di livello provinciale;
- espropriazioni per le opere o gli interventi d'interesse locale a carattere sovracomunale;
- programmazione economica locale e gestione amministrativa e finanziaria delle leggi di intervento nei settori economici per quanto riguarda il rispettivo ambito territoriale;
- programmazione socio-economica dello sviluppo prevista per le comunità montane;

- azioni e attività d'interesse locale nell'ambito delle politiche provinciali nelle materie:
  1. agricoltura
  2. foreste e alpicoltura
  3. incremento della produzione industriale
  4. sviluppo della montagna
  5. artigianato
  6. fiere e mercati
  7. miniere, cave e torbiere
  8. turismo e commercio;
- infrastrutture d'interesse locale a carattere sovracomunale, comprese le infrastrutture scolastiche;
- opere e interventi d'interesse locale a carattere sovracomunale relativi alla prevenzione dei rischi, alla protezione, alla gestione dell'emergenza e al ripristino definitivo dei danni derivanti da calamità pubbliche;
- servizi pubblici d'interesse locale per quanto non già di competenza dei comuni e in particolare:
  1. ciclo dell'acqua, con particolare riguardo ai servizi di acquedotto, fognatura e depurazione
  2. ciclo dei rifiuti;
  3. trasporto locale;
  4. distribuzione dell'energia.

Le comunità di valle hanno competenze proprie affidate da leggi di settore in merito alle politiche della casa, alle politiche sociali e all'urbanistica.

In Trentino ci sono 16 comunità comprensoriali:

1) Comunità territoriale della Val di Fiemme
2) Comunità di Primiero
3) Comunità Valsugana e Tesino
4) Comunità Alta Valsugana e Bersntol
5) Comunità della Valle di Cembra
6) Comunità della Val di Non

7) Comunità della Val di Sole
8) Comunità delle Giudicarie
9) Comunità Alto Garda e Ledro
10) Comunità della Vallagarina
11) Comun General de Fascia
12) Magnifica Comunità degli Altipiani Cimbri
13) Comunità Rotaliana – Königsberg
14) Comunità della Paganella
15) Val d'Adige territorio
16) Comunità della Valle dei Laghi

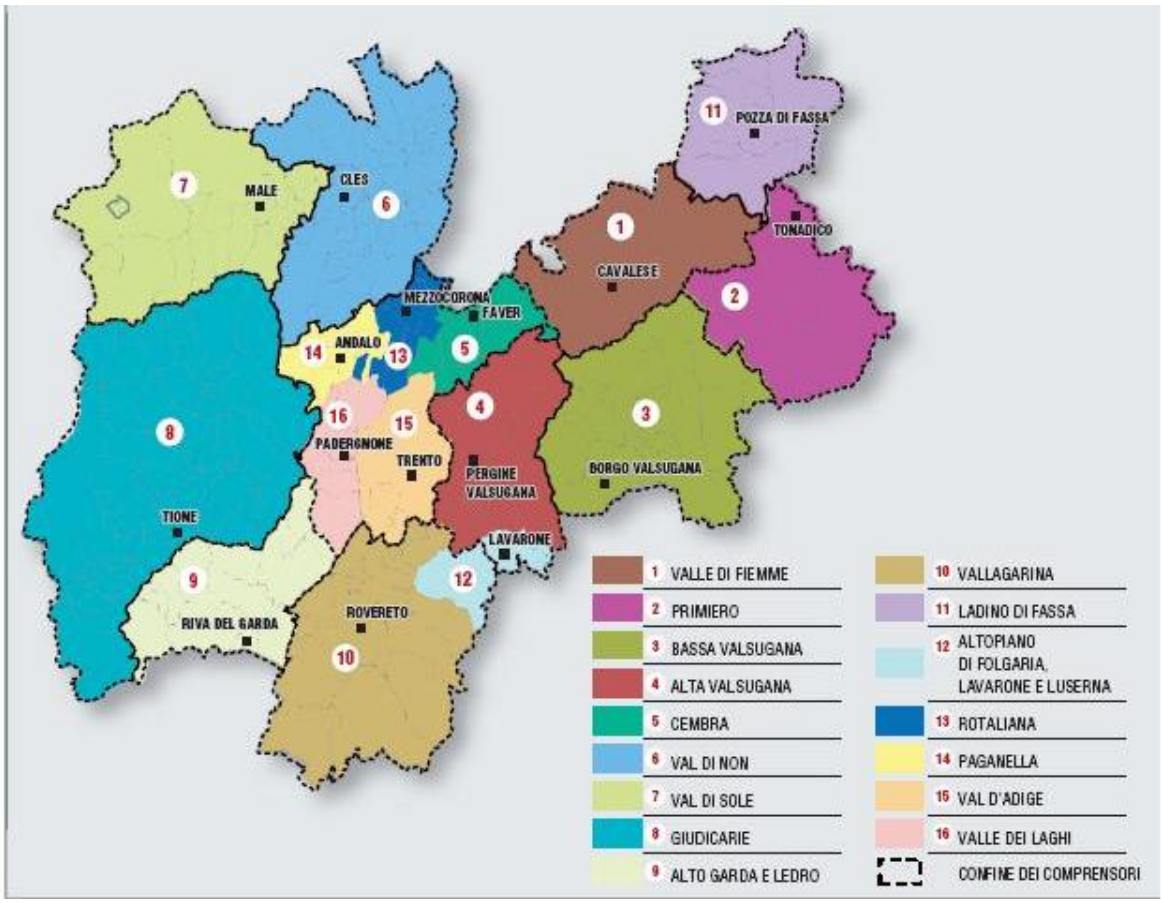


Figura 20: Comunità di Valle del Trentino

7.4.5. Individuazione dei centri regionali trentini

Si procede ora ad individuare i centri regionali trentini.

Come detto nei paragrafi precedenti, le competenze delle comunità di valle trentine sono diverse da quelle altoatesine. Non è quindi corretto considerare automaticamente i capoluoghi di comunità di valle come centri regionali. Risulta perciò necessaria un'ulteriore indagine in termini di servizi. Per omogeneità di studio vengono considerati gli stessi servizi individuati per il caso sudtirolese che richiamano i servizi analizzati in campo svizzero nello studio al paragrafo 5.2.3 di questa tesi.

Vengono individuati quindi 22 centri regionali. Anche in questo caso si è deciso di non applicare come criterio di scelta quello della soglia demografica. Nel caso trentino risulta evidente come tale indicatore non sia indice di buona o scarsa presenza di servizi.

Alcune cittadine, pur avendo un numero modesto di abitanti, hanno un buon livello di servizi grazie al fatto di essere cittadine turistiche durante tutto l'anno. Sono infatti cittadine che sono interessate dal turismo sia estivo che invernale e quindi si sono dotate di tutti quei servizi considerati fondamentali.

Esempi di questa tipologia sono le cittadine di Andalo e Pinzolo.

I capoluoghi di Comunità di valle scartati dalla lista dei centri regionali sono i comuni di Tonadico (Comunità di Primiero), Faver (Comunità Valle di Cembra), Lavarone (Magnifica Comunità degli Altipiani Cimbri), Vezzano (Comunità della Valle dei Laghi).

In tabella 7 vengono riportate le località con la loro rispettiva comunità di valle (C. di V.) di appartenenza. Il codice è riferito alla classificazione di pagina 74 di questa tesi.

COMUNE	C. di V.	Abitanti	*SERVIZI*												
			ASI LI	SCUOLE (elementari-medie)	SCUOLE SUP.	FARMA CIE	UFFICI POSTALI	BANCHE	IMP. SPORT.	BIBLIO	SUPER MERCA TI	RISTO RANTI	AMB. MEDICI	STRUTT. PER IL TEMPO LIBERO	OSPEDALE
Ala	10	8.887	x	2 + 1	2	2	1	6	x	1	x	x	x	x	1
Andalo	14	1.026	x	1 + 1	-	1	1	2	x	1	x	x	x	x	-
Arco	9	16.871	x	4 + 2	1	4	1	9	x	1	x	x	x	x	1
Baselga di Pinè	4	4.928	x	2 + 1	1	1	1	4	x	1	x	x	x	x	Poliamb
Borgo Valsugana	3	6.826	x	1 + 1	2	1	1	9	x	1	x	x	x	x	1
Cavalese	1	3.953	x	2 + 1	2	1	1	8	x	2	x	x	x	x	1
Cles	6	6.769	x	1 + 1	3	1	1	11	x	1	x	x	x	x	1
Lavis	13	8.636	x	2 +1	1	2	1	9	x	2	x	x	x	x	poliamb
Levico Terme	4	7.516	x	1 + 1	1	x	x	x	x	x	x	x	x	x	poliamb
Malè	7	2.135	x	1 +1	1	1	1	5	x	1	x	x	x	x	poliamb
Mezzo-corona	13	5.161	x	1 +1	-	1	1	3	x	1	x	x	x	x	-
Mezzo-lombardo	13	6.817	x	1 +1	3	1	1	9	x	1	x	x	x	x	poliamb
Mori	10	9.456	x	2 +1	1	2	1	6	x	1	x	x	x	x	-
Pergine Valsugana	4	20.446	x	7 + 2	2	5	1	12	x	1	x	x	x	x	ospedale riabilitativo
Pinzolo	8	3.117	x	2 + 2	-	2	1	7	x	1	x	x	x	x	-
Pozza di Fassa	11	2.138	x	1 + 1	2	1	1	3	x	-	x	x	x	x	-
Predazzo	1	4.531	x	1 + 1	1	1	1	5	x	1	x	x	x	x	centro medico
Riva del Garda	9	15.838	x	4 + 3	4	4	2	18	x	2	x	x	x	x	poliamb
Rovereto	10	37.754	x	9 + 5	8	11	4	35	x	10	x	x	x	x	x
Storo	8	4.655	x	2 + 1	-	1	1	5	x	1	x	x	x	x	poliamb
Tione	8	3.608	x	1 + 1	3	1	1	8	x	1	x	x	x	x	x
Trento	-	114.198	x	33 + 14	21	29	10	106	x	20	x	x	x	x	x

Tabella 7: Centri regionali trentini e servizi garantiti

Anche in questo caso alcune cittadine (Mezzocorona, Andalo, Pinzolo e Storo) non dispongono di scuole superiori. Sono state comunque scelte come centri regionali poiché dispongono di tutti gli altri servizi. Se si analizzano ora i centri turistici trentini, si riesce ad individuarne 5 (vedi tabella 8). Il criterio di scelta è sempre quello dei posti letto offerti da strutture alberghiere ed extralberghiere.

COMUNE	Ab.	ESERCIZI ALBERGHIERI (Posti letto)	ESERCIZI EXTRALBERGHIERI (Posti letto)		
			B&B, Campeggi, Agriturismi	Seconde case	Totale posti letto
Levico Terme	7.516	3.660	4.032	1.606	9.298
Pinzolo	3.117	6.198	2.095	8.874	17.167
Riva del Garda	15.838	6.278	3.511	2.021	11.810
Canazei	1.907	4.722	2.418	4.290	11.430
Andalo	1.026	4.693	565	1.829	7.087

Tabella 8:Centri turistici trentini

Confrontando la tabella 8 con la 7 si vede come 4 dei 5 comuni turistici siano già stati scelti come centri regionali in base alla classificazione dei servizi. Canazei, nonostante l'alto numero di posti letto offerti, non dispone di quei servizi basilari che fanno di un centro turistico un centro regionale. Da tenere presente però come questi servizi siano facilmente raggiungibili poiché nelle vicinanze si trovano le cittadine di Predazzo, Moena e Pozza di Fassa. In questo caso risulta più corretto parlare di comprensorio turistico della Val di Fassa. In tale comprensorio sono presenti tutti i servizi richiesti e può quindi essere annoverato tra i centri regionali.

7.4.6 Le fonti per il Trentino

Il canale di ricerca utilizzato per indagare i servizi presenti nei comuni del Trentino è quello dell' Istituto Provinciale di Statistica (24)che sul proprio sito ha messo a disposizione l'annuario statistico della popolazione nonché l'annuario statistico del turismo. Nell'annuario statistico sono contenute informazioni sulla popolazione, sanità e salute, giustizia, istruzione, cultura, economia, lavoro ecc.. i dati hanno diversi livelli di aggregazione e sono classificati in base a diversi criteri: nel settore turistico, ad esempio, si

ha una suddivisione in base al comune e i dati sono relativi a tutti gli esercizi alberghieri e non. Se si vogliono dati più aggregati, si trovano quelli relativi alla comunità di valle (vedi figura 21 e 22) .

PAT Servizio Statistica - Anni

www.statweb.provincia.tn.it/annuario/(S(z3kzuf55ebqjwguczenojba3))/tavola.aspx?idt=13.01

torna all'indice note

TAV. XIII.01 - CONSISTENZA DEGLI ESERCIZI ALBERGHIERI E COMPLEMENTARI, DEGLI ALLOGGI PRIVATI E DELLE SECONDE CASE PER COMUNE (2012)

Comune	Esercizi alberghieri		Esercizi complementari		Totale		Alloggi privati		Seconde case		In complesso	
	Numero	Letti	Numero	Letti	Numero	Letti	Numero	Letti	Numero	Letti	Numero	Letti
Ala	5	159	17	842	**22**	**1.001**	75	340	100	440	**197**	**1.781**
Albiano	-	-	-	-	-	-	13	50	12	44	**25**	**94**
Aldeno	-	-	1	5	**1**	**5**	-	-	3	10	**4**	**15**
Amblar	1	25	2	30	**3**	**55**	20	98	62	254	**85**	**407**
Andalo	61	4.639	9	565	**70**	**5.204**	458	1.761	375	1.829	**903**	**8.794**
Arco	20	1.284	69	4.854	**89**	**6.138**	129	495	228	793	**446**	**7.426**
Avio	2	68	5	158	**7**	**226**	-	-	10	40	**17**	**266**
Baselga di Pinè	17	807	11	632	**28**	**1.439**	557	2.242	813	3.613	**1.398**	**7.294**
Bedollo	4	259	4	531	**8**	**790**	80	477	111	634	**199**	**1.901**
Bersone	1	24	-	-	**1**	**24**	12	33	7	14	**20**	**71**
Besenello	1	73	1	8	**2**	**81**	-	-	-	-	**2**	**81**
Bieno	1	25	2	60	**3**	**85**	128	485	239	1.035	**370**	**1.605**
Bleggio Superiore	3	44	5	62	**8**	**106**	42	168	291	1.164	**341**	**1.438**
Bocenago	1	30	1	60	**2**	**90**	77	308	283	1.132	**362**	**1.530**
Bolbeno	-	-	-	-	-	-	11	35	27	82	**38**	**117**
Bondo	1	59	3	83	**4**	**142**	72	160	122	285	**198**	**587**
Bondone	1	19	2	244	**3**	**263**	8	30	86	333	**97**	**626**
Borgo Valsugana	-	-	11	379	**11**	**379**	5	35	200	998	**216**	**1.412**
Bosentino	1	25	1	60	**2**	**85**	32	65	46	99	**80**	**249**
Breguzzo	5	266	1	56	**6**	**322**	51	357	182	1.029	**239**	**1.708**
Brentonico	11	747	26	2.169	**37**	**2.916**	476	2.108	922	3.867	**1.435**	**8.891**
Bresimo	1	41	-	-	**1**	**41**	9	31	13	61	**23**	**133**
Brez	1	25	10	133	**11**	**158**	13	52	55	220	**79**	**430**
Brione	-	-	-	-	-	-	12	68	33	231	**45**	**299**
Caderzone Terme	3	166	7	194	**10**	**360**	142	822	440	2.178	**592**	**3.360**
Cagnò	-	-	2	20	**2**	**20**	2	8	3	10	**7**	**38**
Calavino	3	118	1	8	**4**	**126**	28	150	22	125	**54**	**401**
Calceranica al Lago	4	118	10	3.579	**14**	**3.697**	137	562	152	663	**303**	**4.922**
Caldes	2	63	7	174	**9**	**237**	29	109	74	261	**112**	**607**
Caldonazzo	7	273	3	1.338	**10**	**1.611**	140	533	203	591	**353**	**2.735**
Calliano	1	83	2	20	**3**	**103**	-	-	20	49	**23**	**152**
Campitello di Fassa-Ciampedel	36	2.323	20	899	**56**	**3.222**	265	1.195	438	1.984	**759**	**6.401**
Campodenno	-	-	3	16	**3**	**16**	-	-	46	154	**49**	**170**
Canal San Bovo	6	148	4	71	**10**	**219**	200	803	544	2.320	**754**	**3.342**
Canazei-Ciampedel	87	4.722	51	2.418	**138**	**7.140**	492	2.224	953	4.290	**1.583**	**13.664**

Figura 21: Consistenza offerta turistica per comune

PAT Servizio Statistica - Anni

www.statweb.provincia.tn.it/annuario/(S(z3kzuf55ebqjwguczenojba3))/tavola.aspx?idt=13.03

torna all'indice note

TAV. XIII.03 - CONSISTENZA DEGLI ESERCIZI ALBERGHIERI PER CATEGORIA E PER COMUNITÀ DI VALLE (2012)

Comunità di Valle	1 Stella		2 Stelle		3 Stelle		4 Stelle		5 Stelle		Totale	
	Numero	Letti	Numero	Letti	Numero	Letti	Numero	Letti	Numero	Letti	Numero	Letti
Comunità territoriale della Val di Fiemme	7	217	12	451	66	5.119	10	1.004	-	-	**95**	**6.791**
Comunità di Primiero	5	131	14	637	56	3.789	13	978	-	-	**88**	**5.535**
Comunità Valsugana e Tesino	6	161	8	235	9	445	2	228	-	-	**25**	**1.069**
Comunità Alta Valsugana e Bersntol	20	456	26	817	70	5.046	4	467	-	-	**120**	**6.786**
Comunità della Valle di Cembra	4	88	-	-	5	285	1	20	-	-	**10**	**393**
Comunità della Val di Non	10	220	17	860	30	1.871	1	39	1	20	**59**	**3.010**
Comunità della Valle di Sole	3	76	12	564	113	8.403	15	2.134	-	-	**143**	**11.177**
Comunità delle Giudicarie	30	557	32	1.147	98	5.560	43	3.816	2	236	**205**	**11.316**
Comunità Alto Garda e Ledro	31	748	25	948	101	6.385	28	4.080	1	81	**186**	**12.242**
Comunità della Vallagarina	7	189	18	652	13	939	2	298	-	-	**40**	**2.078**
Comun General de Fascia	31	824	52	1.955	171	11.117	35	2.968	-	-	**289**	**16.864**
Magnifica Comunità degli Altipiani Cimbri	5	298	15	579	50	3.165	5	498	-	-	**75**	**4.540**
Comunità Rotaliana-Königsberg	8	188	2	70	6	333	1	80	-	-	**17**	**671**
Comunità della Paganella	5	126	13	512	95	6.667	11	979	-	-	**124**	**8.284**
Territorio Val d'Adige	4	65	5	272	22	1.564	10	1.266	-	-	**41**	**3.167**
Comunità della Valle dei Laghi	3	65	2	63	4	161	1	30	-	-	**10**	**319**
Provincia	**179**	**4.409**	**253**	**9.762**	**909**	**60.849**	**182**	**18.885**	**4**	**337**	**1.527**	**94.242**

Fonte: Istat - PAT, Servizio Statistica

Figura 22: Consistenza offerta turistica per comunità di valle

7.4.7 Le comunità montane venete

Il territorio della Regione Veneto classificato montano è ripartito, sulla base dei criteri di unità territoriale, economica e sociale. Vengono individuate 19 zone omogenee a cui corrispondono le seguenti comunità montane:

1) Comunità montana Agordina;
2) Comunità montana dell'Alpago;
3) Comunità montana Cadore Longaronese Zoldano;
4) Comunità montana Val Belluna;
5) Comunità montana Bellunese Belluno - Ponte nelle Alpi;
6) Comunità montana Centro Cadore;
7) Comunità montana Comelico - Sappada;
8) Comunità montana Feltrina;
9) Comunità montana della Valle del Boite;
10) Comunità montana del Grappa;
11) Comunità montana delle Prealpi Trevigiane;
12) Comunità montana del Baldo;
13) Comunità montana della Lessinia;
14) Comunità montana Alto Astico e Posina;
15) Comunità montana dall'Astico al Brenta;
16) Comunità montana del Brenta;
17) Comunità montana Agno - Chiampo;
18) Comunità montana Leogra-Timonchio;
19) Comunità montana Spettabile Reggenza dei Sette Comuni

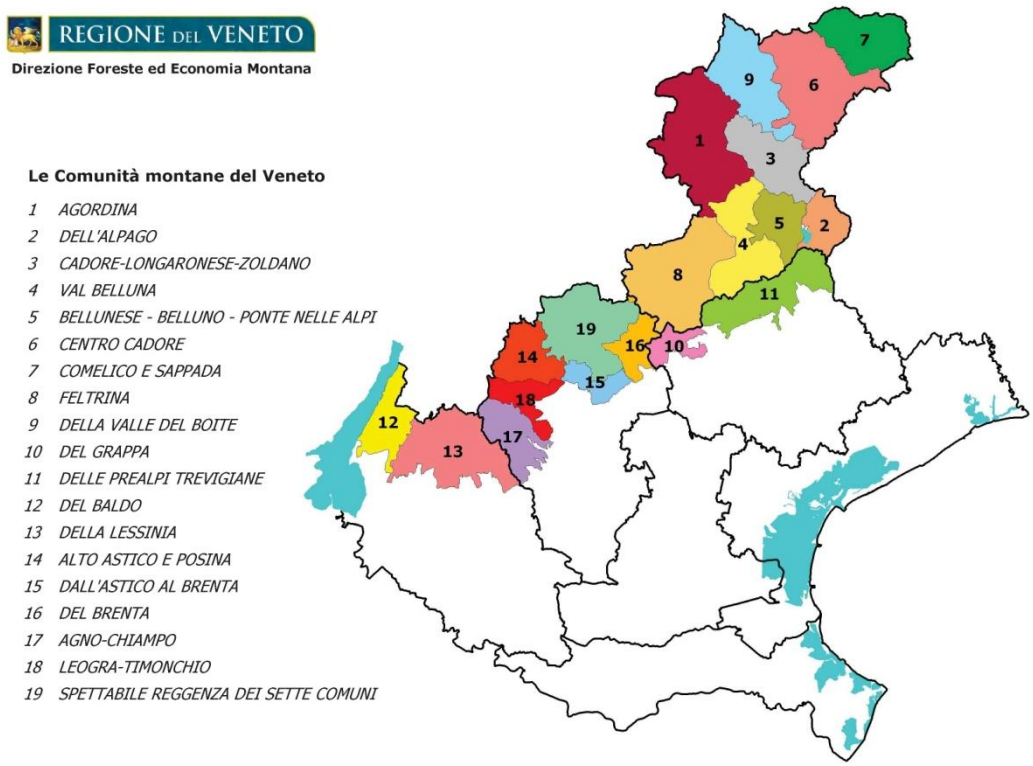


Figura 23: Comunità montane del Veneto

Oltre alle funzioni attribuite dalle leggi statali e regionali, nonchè agli interventi stabiliti dalle normative Comunitarie, spetta alla Comunità montana:

a) esercitare ogni funzione strettamente connessa alla montagna attribuita con provvedimento regionale;

b) adottare il piano pluriennale di sviluppo socio-economico per la realizzazione di opere e interventi e i suoi aggiornamenti, in armonia con la programmazione regionale e provinciale;

c) approvare i programmi annuali operativi in esecuzione del piano di sviluppo socio-economico;

d) individuare gli strumenti idonei a perseguire gli obiettivi dello sviluppo socio-economico, quali la promozione e la costituzione di aziende speciali, enti strumentali, società di capitali anche con partecipazione privata, consorzi, che possano concorrere alla realizzazione dei programmi annuali operativi di esecuzione del piano di sviluppo;

e) concorrere, anche attraverso le indicazioni del piano pluriennale di sviluppo, alla formazione del piano territoriale provinciale;

f) favorire il concorso dei Comuni associati e delle popolazioni alla predisposizione ed attuazione dei piani pluriennali di sviluppo socio-economico di ciascuna Comunità montana nel quadro degli obiettivi stabiliti dalla Comunità economica europea, dallo Stato e dalla programmazione regionale;

g) attuare, con l'affidamento delle relative funzioni amministrative, gli interventi speciali per la montagna finalizzati a ovviare agli svantaggi naturali e permanenti insiti nei territori montani, in modo da assicurare la permanenza e pari opportunità alle popolazioni residenti, dal punto di vista ambientale, civile, economico e sociale.

7.4.8 Individuazione dei centri regionali veneti

Come già detto in precedenza le comunità montane venete non sono comparabili sotto il profilo delle competenze e dei servizi alle comunità comprensoriali del Trentino-Alto Adige. Risultano però essere un buon punto di partenza per individuare i territori definiti montani dalla legislazione regionale. Seguendo il criterio dei servizi offerti, vengono quindi di seguito riportati i centri regionali veneti per quello che riguarda l'area montana (vedi tabella 9). In tutto sono stati individuati 23 centri regionali.

Osservando i dati si vede come tre centri, Sedico, Sant'Ambrogio Valpolicella e Ponte nelle Alpi, non dispongano di tutti i servizi richiesti. Sono comunque stati scelti come centri regionali poiché sono manchevoli di un solo servizio.

COMUNE	C. M.	Ab.	SERVIZI											
			ASILI	SCUOLE (elementari-medie)	SCUOLE SUP.	FARMA CIE	UFFICI POSTALI	BANCHE	IMP. SPORT.	BIBLIO	SUPER MERCATI	RISTO RANTI	AMB. MEDICI	OSPEDALE
Agordo	1	4.225	x	1 + 2	6	2	1	5	x	x	x	x	x	1
Alleghe	1	1.408	x	1 + 1	1	2	1	4	x	x	x	x	x	Pronto socc.
Asiago	19	6.439	x	2 + 1	3	3	1	6	x	x	x	x	x	1
Auronzo di Cadore	6	3.416	x	3 + 4	1	1	1	5	x	x	x	x	x	1
Bassano del Grappa	16	43.127	x	16 + 4	10	11	2	43	x	x	x	x	x	1
Belluno	5	35.545	x	13 + 3	11	9	3	31	x	x	x	x	x	1
Cortina d'Ampezzo	9	5.931	x	2 + 1	3	3	1	7	x	x	x	x	x	1
Falcade	1	2.207	x	1 + 1	1	2	1	2	x	x	x	x	-	Pronto socc.
Feltre	8	21.078	x	8 + 2	6	5	2	16	x	x	x	x	x	1
Longarone	3	3.878	x	1 + 1	1	1	1	6	x	x	x	x	x	-
Negrar	13	16.831	x	5 + 1	1	5	4	13	x	x	x	x	x	-
Pieve di Cadore	6	3.956	x	1 + 1	4	2	1	6	x	x	x	x	x	1
Pieve di Soligo	11	10.673	x	4 + 2	3	2	2	11	x	x	x	x	x	-
Ponte nelle Alpi	5	8.382	x	3 + 1	-	2	2	6	x	x	x	x	x	-
Recoaro Terme	17	6.645	x	2 + 1	1	2	1	4	x	x	x	x	x	-
Romano d'Ezzelino	16	14.467	x	4 + 1	4	3	2	4	x	x	x	x	x	clinica privata
S.Ambrogio di Valpolicella	13	11.758	x	4 + 1	-	2	3	10	x	x	x	x	x	-
Santo Stefano di Cadore	7	2.905	x	3 + 1	2	1	1	3	x	x	x	x	x	1
Schio	18	39.223	x	10 + 4	7	10	4	32	x	x	x	x	-	1
Sedico	4	10.025	x	3 + 1	-	2	1	9	x	x	x	x	x	-
Valdagno	17	26.653	x	7 + 2	5	8	2	14	x	x	x	x	x	1
Valdobbiadene	11	10.630	x	5 + 1	4	2	2	12	x	x	x	x	x	1
Vittorio Veneto	11	28.599	x	11 + 4	11	8	2	17	x	x	x	x	x	1

Tabella 9:Centri regionali veneti e servizi garantiti

CAP. 8 Rappresentazione cartografica

Lavoro preliminare all'individuazione dei centri regionali, cui al capitolo precedente, è stata un'analisi, a livello comunale, dei servizi offerti. Quest'analisi ha interessato tutti i comuni del Trentino - Alto Adige e della parte montana del Veneto. Oltre a permettere l'individuazione dei centri regionali, questo lavoro ha permesso di vedere come i servizi indagati si distribuiscano sul territorio. Sono state quindi elaborate le seguenti mappe:

1. Offerta turistica espressa in termini di posti letto
2. Distribuzione di scuole e biblioteche
3. Distribuzione servizi finanziari (banche e uffici postali)
4. Distribuzione servizi sanitari (farmacie ed ospedali)

Verranno analizzate, nei paragrafi a seguire, le singole mappe

8.1 Offerta turistica

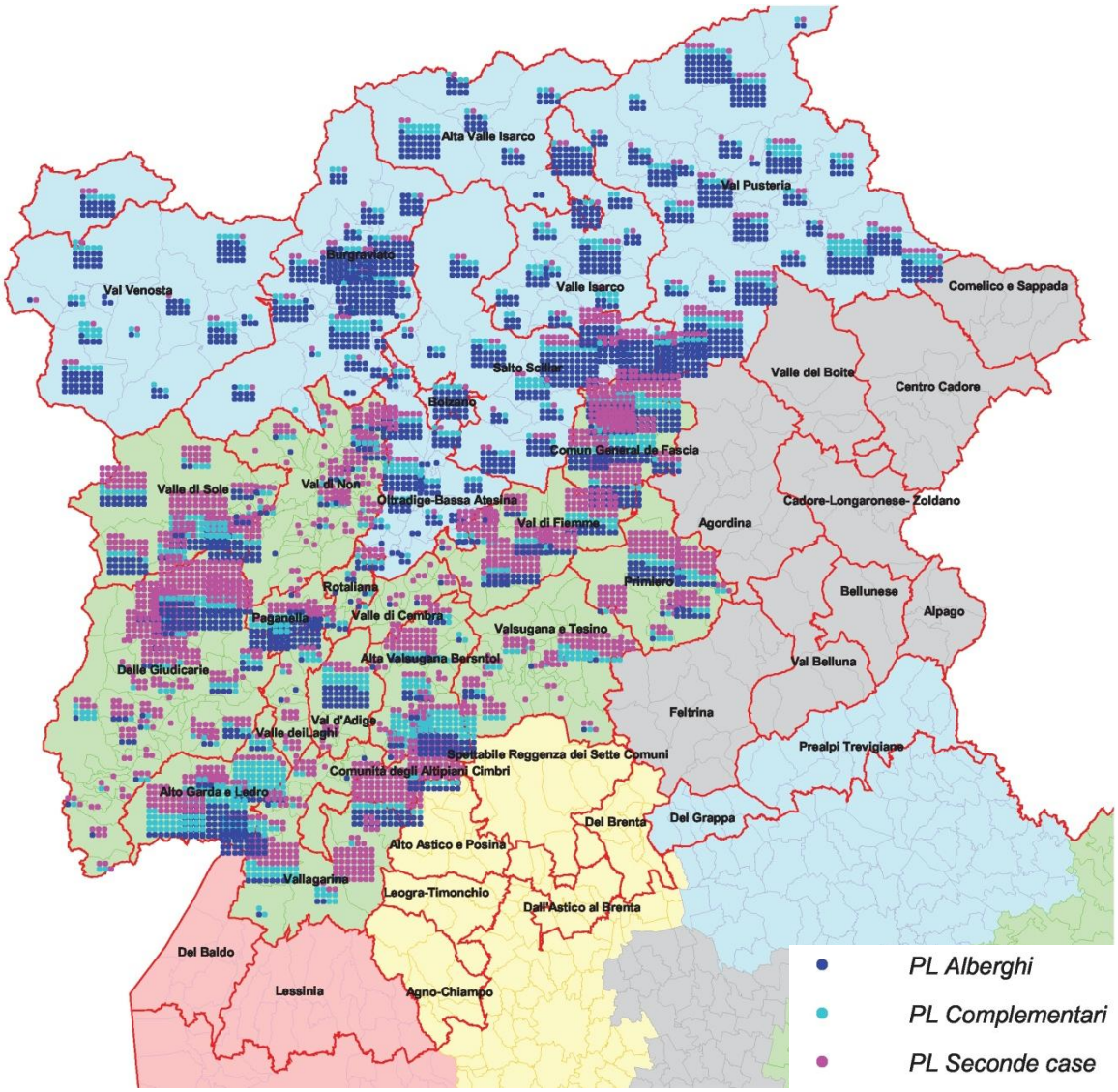


Figura 24: Offerta turistica espressa in termini di posti letto

In figura 24 è rappresentata la distribuzione dei posti letto suddivisi per tipologie di strutture (alberghi, esercizi complementari, seconde case). Due sono gli aspetti facilmente riscontrabili:

- In Trentino si ha una notevole diffusione delle seconde case e quindi un alto numero di posti letto offerti dalle stesse, mentre in Alto Adige non si assiste allo stesso fenomeno. In Alto Adige si ha una netta prevalenza delle strutture alberghiere
- Mancano i dati relativi alla zona montana del Veneto. Per quanto riguarda l'offerta turistica infatti sono disponibili solo dati aggregati e non su scala comunale. Si è riusciti a recuperare quelli della Provincia di Belluno, ma anche questi sono aggregati a livello di comprensorio turistico (vedi tabelle 10 e 11)

AREE	Esercizi Alberghieri		Esercizi Extralberghieri	
	nr. Esercizi	nr. Posti letto	nr. Esercizi	nr. Posti letto
Valbelluna	32	1131	193	2404
Feltrino	24	586	625	4300
Alpago	20	508	1545	7871
Conca Agordina	9	230	255	1678
Val Biois	30	1761	1094	6856
Civetta	57	2657	987	7989
Arabba-Marmolada	63	3125	494	3701
Cortina d'Ampezzo	60	4976	2098	12814
Val Boite	33	1577	569	3454
Cadore-Auronzo-Misurina	70	2856	1530	10844
Comelico-Sappada	40	1245	1228	7312

Tabella 10: Consistenza recettiva potenziale Provincia di Belluno 2012

AREE	Esercizi Alberghieri		Esercizi Extralberghieri	
	nr. Esercizi	nr. Posti letto	nr. Esercizi	nr. Posti letto
Valbelluna	31	1114	169	2198
Feltrino	22	532	588	4041
Alpago	17	463	1393	7162
Conca Agordina	7	190	165	1258
Val Biois	28	1600	768	5333
Civetta	51	27477	724	6649
Arabba-Marmolada	62	3055	387	3174
Cortina d'Ampezzo	58	4800	2005	12307
Val Boite	32	1535	465	2976
Cadore-Auronzo-Misurina	64	2725	1304	9823
Comelico-Sappada	39	1230	880	5674

Tabella 11: Consistenza ricettiva effettiva

Provincia di Belluno 2012

8.2 Distribuzione di scuole e biblioteche

Figura 25: Distribuzione di scuole e biblioteche

In figura 25 viene rappresentata la distribuzione delle scuole e delle biblioteche. Ad ogni pallino corrisponde un istituto. Dalla cartina si evince che il territorio in esame è ben servito per quanta riguarda le scuole primarie e medie nonché si ha una diffusione capillare delle biblioteche.

Le scuole superiori invece, si concentrano nei comuni di medie e grandi dimensioni.

8.3 Distribuzione servizi finanziari

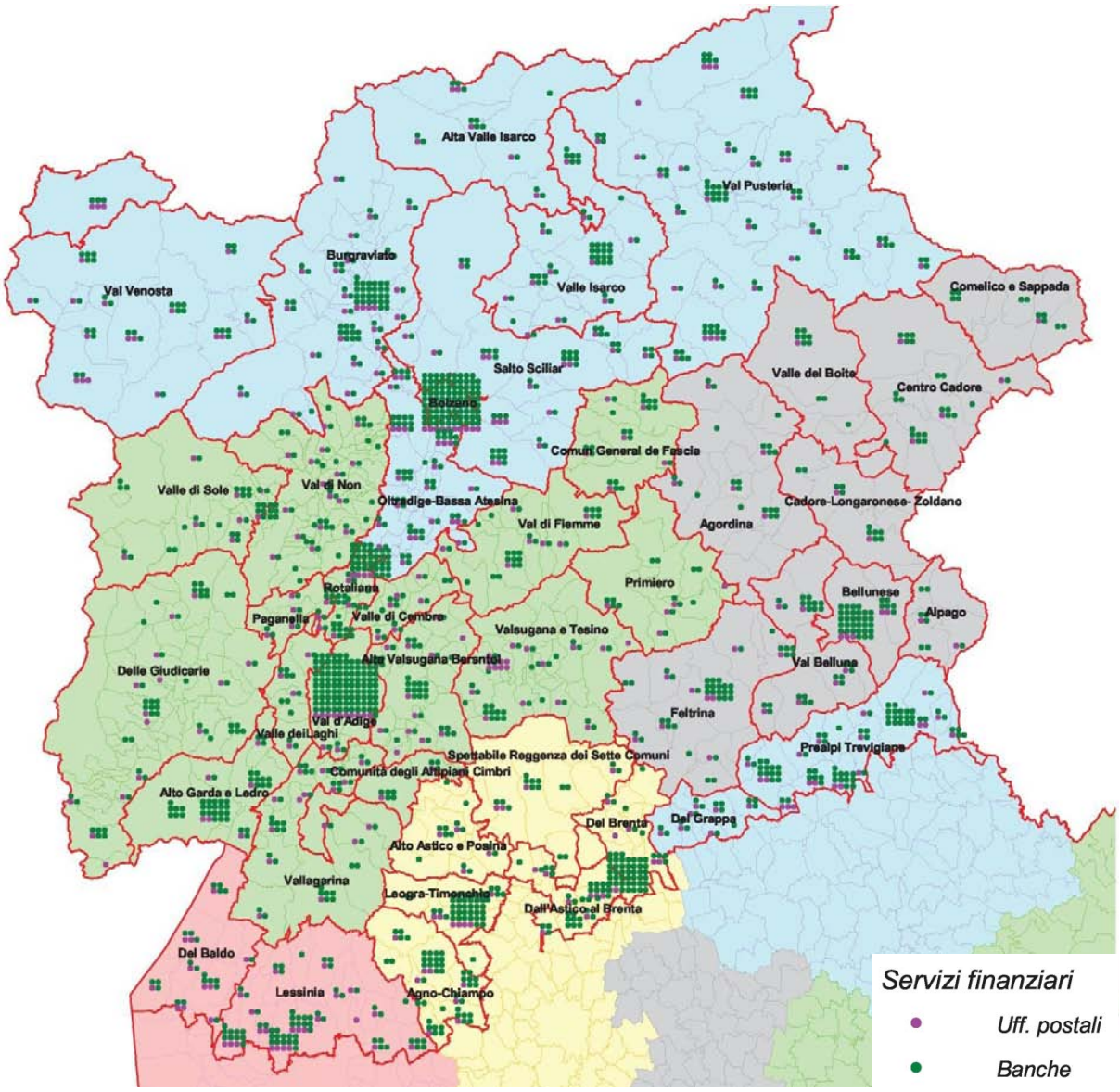


Figura 26:Distribuzione servizi finanziari

In figura 26 sono rappresentati i servizi finanziari suddivisi in uffici postali e banche. Dalla mappa si può notare come solamente pochissimi comuni non dispongano di banche. La stessa considerazione non vale invece per gli uffici postali. In Alto Adige quasi ogni comune dispone di un ufficio postale mentre in Trentino e nella parte montana del Veneto ciò non avviene. Particolarmente poco servite sono le Comunità della Valle di Sole, delle Giudicarie e Primiero per il Trentino. Analizzando invece il Veneto, si vede come siano poco servite le comunità montane della Valle del Boite, Centro Cadore, Comelico e Sappada.

8.4 Distribuzione servizi sanitari

Figura 27: Distribuzioni servizi sanitari

In figura 27si può osservare la distribuzione dei servizi sanitari suddivisi in ospedali, farmacie e distretti sanitari. Per quanto riguarda le farmacie, si può vedere come queste siano diffuse capillarmente nei tre territori oggetto di questa indagine. Si può inoltre notare come in Alto Adige questo servizio vada sì a coprire tutto il territorio ma con poche unità (ad un pallino corrisponde un servizio).

8.5 Considerazioni

Lo studio effettuato sui servizi e sull'individuazione dei centri regionali vuole essere una base di partenza per una futura analisi dell'accessibilità dei territori di montagna e del loro sviluppo sia economico che demografico. Entrambi questi aspetti sono legati alla presenza e alla localizzazione dei servizi.

A livello qualitativo, dall'analisi e dalla mappatura effettuata, si osserva che alcune zone sono carenti di alcuni servizi reputati fondamentali: l'Agordino è per esempio carente dal lato dell'istruzione primaria e di farmacie.

L'analisi dell'accessibilità diventa quindi fondamentale per analizzare in quanto tempo questi servizi possono essere raggiunti. Il rischio che si corre è quello di andare in contro, se il tempo di percorrenza è eccessivo, a un graduale ma inevitabile processo di spopolamento di tutte quelle zone che sono lontane dai centri di servizi.

CAP. 9 Conclusioni

Come è stato evidenziato nel capitolo 2 vi sono molti criteri teorici per la definire il concetto di accessibilità territoriale. L'indagine che abbiamo condotto per individuare studi specifici sull'analisi dell'accessibilità nelle aree montane ha evidenziato una comune impostazione di numerosi studi condotti in ambito svizzero ed austriaco, nel considerare basilare il tema dell'accesso ai servizi alle famiglie quale primo presupposto alla permanenza di attività nelle zone montane.

Si è visto nei capitoli precedenti, come sia considerata importante l'accessibilità di livello C ossia quella legata alla presenza e localizzazione di una serie di servizi considerati basilari per il sostentamento giornaliero. La dotazione infrastrutturale, intesa come dotazione di strade e altri servizi di trasporto assume pertanto una rilevanza secondaria e funzionale all'accesso ai servizi.

Se si analizza il fenomeno su scala europea (25) si vede come dal 1965 il numero di abitanti, in certi comuni, diventa così esiguo che gradualmente vengono a mancare le condizioni per il mantenimento di talune strutture di servizio: negozi, bar e trattorie, scuole vengono chiusi mentre la rete di uffici postali e di agenzie bancarie si assottiglia sempre più e l'assistenza medica diventa più difficile per le crescenti distanze. Molti comuni alpini si trovano in questa situazione.

Risulta quindi prioritario per la politica delle regioni di montagna arrestare il collasso delle infrastrutture altrimenti queste regioni non avranno più alcun futuro come spazi in cui vivere e svolgere attività economiche. Il mantenimento dei servizi è ritenuto più importante addirittura della creazione di nuovi posti di lavoro, ovvero ne costituisce la premessa necessaria.

Lo studioso Peter Rieder ha calcolato, con riferimento al caso svizzero, quanti abitanti deve avere un comune per garantire una vita comunale attiva con i servizi necessari, giungendo al risultato di 500 persone. Questo fenomeno ha quindi una notevole rilevanza a livello alpino.

Questi problemi relativi alla razionalizzazione dei servizi vengono ulteriormente accentuati dall'ondata di liberalizzazioni e privatizzazioni dei servizi statali che caratterizza gli anni 90: ora vengono soppresse anche quelle istituzioni e quei servizi che per decenni avevano avuto un'esistenza garantita ed erano diventati punti fermi della vita economica, sociale e culturale di questi comuni.

Mentre questi provvedimenti aggravano la situazione difficile di alcuni comuni, per le regioni colpite da spopolamento significano spesso la fine definitiva e la perdita di posti di lavoro che non possono essere sostituiti.

La questione di valutare se e come intervenire per la valorizzazione dei territori di montagna si presenta come particolarmente e complessa e giustifica l'adozione di strumenti adeguati di analisi e rappresentazione. Alla luce degli studi condotti in Austria e Svizzera dove l'attenzione alla montagna è giocoforza più naturale (si tratta di regioni e nazioni a prevalente vocazione montana diversamente dalle regioni italiane) abbiamo indagato la possibilità di estendere alle zone italiane lo stesso tipo di analisi specifica sull'accessibilità scontrandoci con il problema dell'accesso e della disponibilità di dati che costituisce la prima condizione di un lavoro di analisi adeguata. Abbiamo riassunto nei capitoli precedenti una quadro sulla disponibilità di dati nei territori di Veneto e Trentino Alto Adige evidenziando l'opportunità di integrare e razionalizzare i sistemi informativi territoriali con dati riferibili ai servizi ed alla loro localizzazione.

Le iniziative europee connesse alla Convenzione delle Alpi ed al progetto della Regione Alpina possono costituire un utile ambito in cui promuovere un diverso approccio ai temi dell'accessibilità. In conclusione si può affermare che, per affrontare tutte le problematiche inerenti le Alpi, sono necessarie strategie e provvedimenti specifici a livello regionale ma di portata internazionale. Il mantenimento della qualità della vita nella regione alpina dipenderà dal grado di sostenibilità con cui si riuscirà a sviluppare la regione; la regione "Alpi" dotata di una propria individualità e vitalità che dal punto di vista funzionale sia strettamente legata all'Europa senza però svanire nell'Europa, e che sia dotata di una propria autonomia senza isolarsi dall'Europa.

La Convenzione delle Alpi individua una stretta relazione tra aree urbane e rurali proprio in termini di servizi: le aree rurali e urbane sono fortemente interdipendenti in particolare per il reciproco interesse a ricevere determinate tipologie di servizi. Ciò vale sia per i piccoli centri situati entro il perimetro della Convenzione delle Alpi, sia per i grandi centri ai confini delle Alpi. Le aree urbane offrono servizi di trasporto pubblico, sanità e istruzione, mentre le zone rurali riescono a garantire servizi eco sistemici e risorse energetiche, oltre ai servizi ricreativi. La fornitura di servizi di interesse generale quali le poste, la cura dei bambini, i negozi di alimentari, l'assistenza sanitaria, l'accesso alla banda larga e l'accesso alle reti stradali e al trasporto pubblico è fondamentale nel XXI secolo e non può essere limitata ai soli centri urbani. Inoltre, i servizi pubblici sono fattori critici per la qualità della vita e per il mantenimento della coesione sociale nelle zone rurali. Per assicurare servizi d'interesse generale efficienti e di buona qualità è fondamentale elaborare un approccio orientato all'utente e attuare una valida collaborazione tra istituzioni, utenti e fornitori di servizi.

Molti protocolli della Convenzione delle Alpi (26) contengono aspetti e visioni strategiche per il futuro delle zone di montagna. Tra le strategie di sviluppo rurale sostenibile rientra l'opportunità di sostenere centri regionali, accrescere la collaborazione tra aree urbane e rurali, aumentare il tasso di occupazione femminile e la qualità della vita e favorire i servizi di interesse generale. Si dovrebbe ottimizzare l'uso delle competenze e delle capacità di tutti i centri di sapere nello sviluppo delle zone rurali alpine.

APPENDICE

Lista di esperti intervistati nel lavoro di tesi di dottorato del Dott. Phd. Frieder Voll dal titolo "*Die Bedeutung des Faktors Erreichbarkeit für den Alpenraum"* (traduzione: Il significato del fattore accessibilità per il territorio alpino):

- **Deussner, R.** : Collaboratore presso l'Istituto austriaco per la pianificazione territoriale
- **Friedwagner, A**. : Collaboratore presso Prisma Solutions; collaboratore esterno nella realizzazione degli studi di accessibilità austriaci dell' ÖROK
- **Hasslacher, P.** : Responsabile del settore "pianificazione territoriale e sviluppo regionale" nell'associazione austriaca delle Alpi
- **Hiess, H.** : Collaboratore allo studio dell' ÖROK
- **Pfefferkorn, W.**: Collaboratore nel progetto dell'accessibilità alle Alpi (REGALP) e negli studi di sviluppo territoriale dell'Austria
- **Riedl, M.** : Vice capo dipartimento settore "sviluppo regionale e strategie future" del consiglio regionale del Tirolo
- **Brauchle, T.** : Caposezione "Territori rurali e paesaggio" dell'ARE nel 2009
- **Tschopp, M.** : Collaboratore dell'Are nel settore trasporti e progettazione infrastrutture
- **Goebel, V.** :Collaboratore presso il BFS
- **Siegrist, D.** : Presidente Commissione internazionale per la protezione delle Alpi (CIPRA)
- **Bartaletti, F.** : Professore ordinario presso l'Università degli Studi di Genova

FONTI BIBLIOGRAFICHE

1. **Commissione delle comunità europee.** *Lo sviluppo futuro della politica comune dei trasporti: una strategia globale per la realizzazione di un quadro comunitario atto a garantire una mobilità sostenibile.* Lussemburgo : Ufficio delle pubblicazioni ufficiali delle Comunità europee, 1993.

2. **Commisione Europea.** *LIBRO BIANCO, La politica europea dei trasporti fino al 2010: il momento delle scelte.* Lussemburgo : Ufficio delle pubblicazioni ufficiali delle Comunità europee, 2001.

3. **Cascetta, Ennio.** METODI E MODELLI PER LA SIMULAZIONE DEGLI IMPATTI TERRITORIALI DEGLI INTERVENTI: Misure di accessibilità e modelli di interazione trasporto-territorio.

4. **Voll, Frieder.** Die Bedeutung des Faktors "Erreichbarkeit" für den Alpenraum. Erlangen : s.n., 2012.

5. **ESPON.** http://www.espon.eu/main/Menu_Publications/Menu_ESPON2006Publications/synthesisreport3.html. [Online] 2006.

6. —. Update of Selected potential Accessibility Indicators. *Final Report.* 2007.

7. —. *Territorial Observation No. 2, Territorial Dynamics in Europe.* 2009.

8. —. *First ESPON 2013 Synthesis Report.* 2011.

9. **NORDREGIO.** *Mountain Areas in Europe: Analysis of mountain areas in EU member states, acceding and other European countries.* 2004.

10. **Voll, Frieder.** Die Bedeutung des Faktors "Erreichbarkeit" für den Alpenraum. Erlangen : s.n., 2012.

11. **ALPINE CONVENTION.** *Report on the State of the Alps: Transport and mobility in rthe Alps.* Innsbruck : s.n., 2007.

12. **ÖROK.** *Erreichbarkeitsverhältnissein in Österreich: Modellrechnungen für den ÖPNRV und den MIV.* Vienna : s.n., 2005.

13. **Voll, Frieder.** Die Bedeutung des Faktors "Erreichbarkeit" für den Alpenraum. Erlangen : s.n., 2012.

14. **BFS.** *Regionale Disparitäten in der Schweiz.* Zurigo : s.n., 2006.

15. —. *Dienstleistungen für die Bevölkerung: Erreichbarkeit 1998-2001.* Neuchatel : s.n., 2006.

16. **ARE.** *Raumentwicklungsbericht 2005.* 2005.

17. —. *Raumentwicklungsbericht 2005.* 2005.

18. **IRAP.** *Grundversorgung mit Gütern des täglichen.* 2005.

19. **Voll, Frieder.** *Die Bedeutung des Faktors "Erreichbarkeit" für den Alpenraum.* 2012.

20. http://www.gr.ch/IT/istituzioni/amministrazione/dvs/awt/servizi/promozione_economia/zone_industriali/Seiten/default.aspx. [Online]

21. **Bätzing, Werner.** *Le Alpi: una regione unica al centro dell'Europa.* Torino : s.n., 2005.

22. **ARE.** Le Alpi: pensare internazionale, agire internazionale. 2011.

23. http://qlikview.services.siag.it/QvAJAXZfc/opendoc.htm?document=DatiComunali.qvw&host=QVS@titan-a&anonymous=true. [Online]

24. http://www.statistica.provincia.tn.it/. [Online]

25. **Bartaletti, Fabrizio.** *Le Alpi.* Torino : s.n., 2005.

26. **Alpconv.** *Sviluppo rurale sostenibile e innovazione: Relazione sullo stato delle Alpi.* 2011.