

Anno LXVI | numero 4 - 2017



Economia trentina

Rivista trimestrale della Camera di Commercio Industria Artigianato e Agricoltura Trento - Poste Italiane SpA - spedizione in A.P. - 70% Trento n. 4/2017

EUREGIOLAB 2017: MOBILITÀ SOSTENIBILE NELLE REGIONI ALPINE

I contenuti di una riflessione concreta
sul futuro dei trasporti nell'Euregio

INFORMATIVA ABBONATI

Ai sensi dell'articolo 13 del D.Lgs. 196 del 2003, La informiamo che i suoi dati personali verranno trattati con modalità informatiche o manuali per provvedere alla spedizione della pubblicazione "Economia trentina". I suoi dati non verranno diffusi e potranno essere comunicati solo a terzi, incaricati di svolgere o fornire specifici servizi strettamente funzionali agli scopi di cui sopra.

Per l'esercizio dei diritti di cui all'articolo 7 del D.Lgs. 196/2003 (richiesta di accesso, correzione, aggiornamento, cancellazione dei dati) può rivolgersi alla Camera di Commercio di Trento, Titolare del trattamento, scrivendo a Camera di Commercio Industria Artigianato e Agricoltura di Trento - via Calepina, 13 - 38122 Trento.

PRIVACY - BANCHE DATI DI USO REDAZIONALE (articolo 2 Codice di deontologia dei giornalisti)

In relazione al D.Lgs. 196 del 30 giugno 2003 (Codice in materia di protezione dei dati personali) e ai sensi dell'articolo 2, secondo comma del Codice di deontologia dei giornalisti, relativo al trattamento dei dati personali nell'esercizio dell'attività giornalistica, la Camera di Commercio Industria Artigianato e Agricoltura di Trento, in qualità di Titolare del trattamento,

comunica

- che nella propria sede in via Calepina, 13 - 38122 Trento - sono presenti banche dati ad uso redazionale nelle quali sono raccolti dati personali e sensibili;
 - che per far valere i diritti di cui all'articolo 7 (Diritto di accesso ai dati personali ed altri diritti) del D.Lgs. 196 del 2003 - è possibile rivolgersi al Servizio relazioni esterne della Camera di Commercio Industria Artigianato e Agricoltura di Trento, in via Calepina, 13 - 38122 Trento.
-

ECONOMIA TRENITINA

Rivista trimestrale della Camera di Commercio Industria Artigianato e Agricoltura di Trento

Anno LXVI - n. 4-2017
novembre 2017

Direzione e redazione
Camera di Commercio I.A.A. di Trento
via Calepina 13 - 38122
tel. 0461-887269 - fax 0461-986356
ufficio.stampa@tn.camcom.it
www.tn.camcom.it

Reg. Tribunale di Trento n. 34
dell'11 agosto 1952

Presidente:
Giovanni Bort
Direttore responsabile:
Mauro Leveghi
Comitato editoriale:
Alberto Folgheraiter,
Alessandro Franceschini,
Mauro Leveghi, Mauro Marcantoni,
Daniele Marini
Coordinamento redazionale:
Donatella Plotegher
In redazione:
Roberto Giampiccolo, Graziella Pisoni

Progetto grafico: Plus Communications
Impaginazione: P.S. - Trento
Stampa: Publistampa Arti Grafiche



Foto:

Archivio Camera di Commercio di Trento; evtz Europaregion/GNews; Romano Magrone; Enrico Tonezzer; Rocco Scolozzi; Fotolia: Santi Rodriguez, driendl, Claudia, faber121, Phil Richards-Wikimedia, Georg, vege, BUSARA, conel_design, J. Ossorio Castillo, mangpor2004, Laiotz, Jürgen Fälschle, zapp2photo, orelphoto, tl_Studio, roibu, AA+W, thodonat, selitbul, disq, rh2010, dglimages, Kara, gabrifaldi, Wolfilser, ibreakstock, xiaoma, Andrey Popov, sebra, apfelweile, MartiniDry, dihetbo, Cristal, Ipictures, marcociannarel, pixelaway, franzdell, Angela, Sartori, blantiag, Michele Lorenzini, Kzenon, Maurizio Targhetta, seventyfour, Gina Sanders, ChiccoDodiFC, auremar, Photographee.eu, rogerphoto, GiannaG, azeta86, bernd.walter, Coradazzir, chiaraforasari, Comugnero Silvana, zlikovec, 279photo, kichigin19, Alexey Novikov, elnazir.

Poste italiane Spa
Spedizione
in abbonamento postale
70% Trento n. 4-2017

ISSN0012-9879

Foto di copertina:
(Petair)

Corrispondenza, manoscritti, pubblicazioni devono essere indirizzati alla Direzione della rivista. Gli articoli firmati e siglati rispecchiano soltanto il pensiero dell'Autore e non impegnano la Direzione della rivista. È vietata la riproduzione degli articoli e delle note senza l'autorizzazione.



Associato all'Unione stampa periodica italiana - USPI

AREA SVILUPPO

02

EUREGIOLAB 2017
FRANZ FISCHLER



04

È STATA UNA BELLA ESPERIENZA
HELMUTH MORODER

06

OLTRE IL MERO PROGETTO FERROVIARIO
HELMUTH MORODER



11

NUOVE TECNOLOGIE PER LA MOBILITÀ SOSTENIBILE
MARKUS MAILER



19

CREARE PERIFERIE VIVE
GOTTFRIED TAPPEINER

24

LA GOVERNANCE DELLA MOBILITÀ
BRUNO ZANON

AREA ECONOMIA E AZIENDE

31

"QUALITÀ TRENITINO"
MARIA SERENA BANDINI



38

I TRAFFICI COMMERCIALI NELLE ALPI TRENITINO-TIROLESÌ
CINZIA LORANDINI
ANGELA MURA

44

L'ASSETTO FINANZIARIO DELLA PROVINCIA AUTONOMA DI TRENTO
MAURO MARCANTONI



AREA CULTURA E TERRITORIO

49

CINQUANT'ANNI DI PIANO URBANISTICO PROVINCIALE
ALESSANDRO FRANCESCHINI



55

I VALORI SOCIALI, STORICI E CULTURALI DEL BOSCO
ALESSANDRO PALETTO

64

I PROFESSIONISTI DEL TURISMO DI MONTAGNA
ROCCO SCOLOZZI
SILVANO SERPAGLI
DANIELA SIMONCELLI



OLTRE I CONFINI PROVINCIALI

72

LAVORATORI "IMPRENDITIVI"
DANIELE MARINI



84

VIA DALLA MONTAGNA DIVENUTA "INHOSPITALE"
ALBERTO FOLGHERAITER



90

DISSEMINARE QUALITÀ E AZIONI DI SISTEMA
DANIELE MARINI



EUREGIOLAB 2017

FRANZ FISCHLER *Presidente del Forum europeo Alpbach*

Mobilità sostenibile nelle regioni alpine

L'EuregioLab ha avuto luogo quest'anno già per la quarta volta, con il titolo "Mobilità sostenibile nelle regioni alpine". L'EuregioLab è un gruppo di riflessione temporaneo che coinvolge tutta l'Euregio Tirolo Alto-Adige Trentino: ogni anno oltre 30 esperti ed esperte

dal mondo scientifico, economico e politico, elaborano proposte concrete su un tema in preparazione del Forum europeo Alpbach. Queste vengono presentate al pubblico nel quadro delle "Giornate del Tirolo" ad Alpbach e discusse con i tre Presidenti regionali. In tal modo si garantisce che i risultati

degli EuregioLab raggiungano i principali soggetti decisionali e vengano altresì concretizzati.

Attraverso l'EuregioLab, il Forum europeo Alpbach, in collaborazione con l'Ufficio comune dell'Euregio e le Università di Innsbruck, Bolzano e Trento nonché con la Facoltà di medicina dell'Università di Innsbruck, l'Accademia europea di Bolzano (EURAC) e l'MCI-Management Center Innsbruck, ha fornito un contributo alla risoluzione di problematiche urgenti nella Regione, affrontando i cambiamenti e fungendo da fonte di ispirazione.

Noi crediamo nel lavoro interdisciplinare al fine di poter superare le attuali sfide della Regione nel migliore dei modi, motivo per il quale l'insieme dei membri del Lab era molto vario. Rappresentanti di numerose discipline di ricerca, provenienti dalla realtà politica regionale e comunale e dal mondo imprenditoriale, hanno stabilito un'intensa collaborazione. Per giungere a soluzioni innovative, è strettamente necessario abbandonare le abitudini inveterate e cercare di comprendere la complessa questione della mobilità nella sua interezza con l'ausilio di approcci olistici onnicomprensivi.

Il tema della mobilità sostenibile è già stato spesso oggetto di

discussione anche nell'Euregio Tirolo-Alto Adige-Trentino, pertanto riveste particolare importanza nella Regione per la sua complessa struttura paesaggistica e la sua grande sensibilità, per i suoi assi stradali maggiormente percor-

si che attraversano le Alpi, per la sua economia dinamica e il suo turismo fortemente sviluppato. All'EuregioLab del 2017 abbiamo esaminato la questione da diverse prospettive per poter giungere a soluzioni quanto più possibile concrete e realizzabili.

All'EuregioLab sono stati costituiti quattro gruppi di lavoro per indagare i vari aspetti della mobilità. Le proposte sono state sviluppate sulla base della sostenibilità e ai sensi dell'Accordo di Parigi sul clima, tenendo conto delle peculiarità geografiche, economiche e sociali dell'Euregio.

Di seguito si riassumono brevemente i risultati più importanti dell'EuregioLab 2017 che sono stati raggiunti da ogni gruppo di lavoro. In tal senso, speriamo di offrire un contributo all'organizzazione della mobilità nell'Euregio. Le proposte, in particolare a livello dei soggetti decisionali, non dovrebbero essere soltanto ascoltate, ma anche attuate, e a tal proposito dall'EuregioLab partono proposte molto concrete. ■

LE PROPOSTE SONO STATE SVILUPPATE SULLA BASE DELLA SOSTENIBILITÀ E TENENDO CONTO DELLE PECULIARITÀ GEOGRAFICHE, ECONOMICHE E SOCIALI DELL'EUREGIO

Un momento dei lavori di EuregioLab 2017 al Forum europeo di Alpbach





È STATA UNA BELLA ESPERIENZA

HELMUTH MORODER Direttore Eurolab 2017

Gruppi di lavoro eterogenei e di alto profilo per definire
il futuro della mobilità

Eurolab 2017 è stata una bellissima esperienza. Ma devo ammettere che inizialmente ero restio ad accettare l'incarico perché avevo paura che sarebbe stato difficile dire cose non ancora stradette e ripetute sul tema della mobilità. Mi intrigava però il fatto che al lavoro avrebbe partecipato un variegato gruppo di "esperti", prove-

nienti dal mondo accademico, amministrativo ed economico. Siamo riusciti a coinvolgere ben 37 persone che in un primo incontro, nel dicembre 2016 a Innsbruck, hanno definito gli obiettivi da raggiungere (in sostanza il rispetto dell'Accordo di Parigi sulla protezione del clima) e stabilito di concentrarsi su quattro filoni di studio:

- Opportunità e sfide della Galleria di base del Brennero - oltre il mero progetto ferroviario.
- Opportunità e sfide delle nuove tecnologie per la mobilità sostenibile.
- Creare periferie vive.
- *Governance* - decidere insieme nell'Euregio.

Intorno a ogni tema si è formato un gruppo di lavoro che nelle settimane successive ha condotto delle analisi ed elaborato le criticità e le opportunità di quanto va sviluppandosi intorno a noi, nonché le sfide che saremo chiamati a cogliere. Il 15 marzo si è poi riunito nuovamente tutto il gruppo per confrontarsi sul lavoro fin lì svolto. È stata una giornata ricca di idee e di vivaci discussioni. In quell'ambiente senza microfoni e telecamere, dove ognuno poteva dare il meglio di sé, senza paura di sbagliare, ho visto una grande

voglia di ascoltare, di imparare, di sforzarsi a capire e a farsi capire. Tutti quanti nella consapevolezza che il nostro compito era quello di intuire, di prevedere a cosa saremo andati incontro.

La disomogeneità del gruppo ha poi contribuito ad arricchire ulteriormente la discussione.

Nelle settimane successive abbiamo poi sintetizzato in 16 tesi quanto emerso dalle discussioni e dai gruppi di lavoro. In questo lavoro è stato fondamentale il supporto di Siegfried Walch che, tra l'altro, ha anche moderato con grande professionalità le riunioni plenarie dei gruppi di lavoro.

Personalmente sono molto soddisfatto del risultato del nostro lavoro: affronta

diverse tematiche tutt'altro che scontate. L'auspicio è ovviamente che le nostre tesi cadano su terreno fertile, disponibile perlomeno a confrontarsi seriamente con i loro contenuti. ■

IL NOSTRO COMPITO ERA QUELLO DI INTUIRE E PREVEDERE A COSA SAREMO ANDATI INCONTRO NEL PROSSIMO FUTURO

EuroLab 2017 - Partecipanti

Helmuth Siegfried	Moroder	Direzione Lab 2017
Alois	Walch	Moderatore Lab 2017
Andreas	Bauer	Mattro Mobility Revolutions GmbH
Andreas	Eisendle	Universität Innsbruck, Club Alpbach Südtirol - Alto Adige
Anja	Knapp	Verkehrsverbund Tirol GesmbH (VVT)
Anna	Obererlacher	"So fährt Tirol 2050" - Innsbruck
Arnold	Scuttari	Eurac Bolzano - Istituto per lo sviluppo regionale
Bernd	Klotz	Universität Innsbruck
Bruno	Ebersberger	Management Center Innsbruck
Ekkehard	Zanon	Università di Trento
Gerhard	Allinger-Csollich	Land Tirol - Ufficio mobilità
Gerhard	Niedermühlbacher	Mattro Mobility Revolutions GmbH
Giuliano	Vanzi	Eurac Bolzano - Istituto per lo sviluppo regionale
Giuseppe	Stelzer	Comune di Trento - Ufficio urbanistica
Gottfried	Zorzi	Provincia autonoma di Trento
Günther	Tappeiner	Università di Innsbruck
Harald	Burger	Provincia autonoma di Bolzano - Ripartizione mobilità
Harald	Pechlaner	Eurac Bolzano - Istituto per lo sviluppo regionale
Ivan	Reiterer	Strutture Trasporto Alto Adige - Ripartizione GreenMobility
Johann	Moroder	Comune di Bolzano - Ufficio mobilità
Laura	Willeit	Università di medicina Innsbruck - Neurologia
Madleine	Cattani	Comune di Trento - Ufficio mobilità
Marco	Rohrer	Comune di Merano - Assessore alla mobilità, urbanistica e ambiente
Mario	Cattani	Trentino Trasporti e Trentino Mobilità
Markus	Monaco	Provincia autonoma di Trento - Servizio opere stradali e ferroviarie
Martin	Mailer	Università di Innsbruck
Martin	Baltes	Innsbrucker Verkehrsbetriebe (IVB)
Michael	Kubat	Club Alpbach Tirol
Peter	Kraxner	Management Center Innsbruck (MCI)
Roberto	Mirski	Management Center Innsbruck (MCI)
Rosanna	Andreatta	Provincia autonoma di Trento - Servizio trasporti pubblici
Sonja	Wegher	Comune di Trento - Ufficio mobilità
Stefan	Pitscheider	Comune di Innsbruck - Vicesindaca
Tiziano	Kiechl	Università di medicina Innsbruck - Neurologia
Walter	Bonella	Comune di Trento - Ufficio mobilità
Wittfrida	Pardatscher	Autostrada del Brennero A22 - Amministratore delegato
Wolfgang	Mitterer	Curatorium beni tecnici - Bolzano
	Mair	SWARCO - First in Traffic Solutions



OLTRE IL MERO PROGETTO FERROVIARIO

*Risultati del gruppo di lavoro sintetizzati da **HELMUTH MORODER***

Opportunità e sfide della Galleria di base del Brennero

La nuova linea ferroviaria del Brennero ci offre potenzialmente molte opportunità che dovremo sapere trasformare a beneficio del territorio attraversato.

1. In seguito al completamento della nuova Galleria di base del Brennero (BBT) e delle linee di accesso si libereranno

molte tracce sulla linea storica; ciò consentirà un sensibile sviluppo del traffico regionale.

2. Il Tirolo, l'Alto Adige e il Trentino sono regioni turisticamente, altamente specializzate: 24 milioni di arrivi, 108 milioni di presenze a fronte di 1,8 milioni di residenti. Anche se il traffico turistico incide complessivamente solo per il

20% circa sul traffico complessivo, esso, concentrandosi stagionalmente e nei fine settimana, va a creare proprio quelle punte di carico che portano al collasso la rete infrastrutturale. Importanti investimenti nel settore viario vengono effettuati solamente e proprio per ovviare a questi picchi di domanda. Si può ipotizzare che oggi non più del 10% dei turisti raggiungano le nostre regioni in treno. Da un'analisi di massima è emerso che in seguito all'apertura della Galleria di base del Brennero, circa 100 milioni di persone verranno a trovarsi entro una distanza di meno di cinque ore di viaggio in treno da Innsbruck, Bolzano o Trento. Ciò accadrà presumibilmente nell'anno 2026. Appare realistico ipotizzare che, grazie a questa nuova potenzialità ferroviaria, non più il 10% ma il 30% se non addirittura il 40% dei turisti raggiungeranno le nostre regioni in treno. Ciò alleggerirebbe sensibilmente l'infrastruttura stradale.

3. La linea ad alta velocità Monaco-Verona potrebbe (dovrebbe) fungere da volano per sviluppare a livello regionale sistemi di trasporto sempre più efficienti e sostenibili che finora non erano immaginabili. La richiesta di nuove linee ferroviarie sarà maggiore di quella di nuove strade.
4. Il trasporto merci potrebbe sparire per buona parte dall'autostrada poiché la nuova linea ferroviaria sarebbe in grado di accollarsi questi volumi di merci. Ciò consentirebbe di ridurre sensibilmente l'inquinamento atmosferico e acustico lungo l'autostrada realizzando così su ampie zone lungo l'Autobrennero un notevole miglioramento della qualità di vita.
5. Il trasferimento di treni merci sulla nuova linea che percorre ampi tratti in galleria o comunque percorsi acusticamente protetti, comporta un'ulteriore riduzione dell'inquinamento acustico.
6. Urbanistica:
 - a) lungo l'asse del Brennero ci sarà un'aria migliore e meno rumore. Zone che oggi sono ancora particolarmente inquinate torneranno a essere di nuovo attrattive e potranno essere di nuovo considerate nella pianificazione territoriale con nuove e migliori caratteristiche;
 - b) il servizio ferroviario regionale potrà essere potenziato sulla rete storica. La vicinanza alle stazioni potrà tornare a essere un importante valore e un criterio nella pianificazione.

Sfide che dobbiamo cogliere se non vogliamo farci trovare impreparati e perdere un'eccezionale opportunità per il nostro territorio.

1. Saremo in grado di creare le condizioni affinché vi possa essere una ricaduta positiva della BBT anche a livello regionale?

Sarà necessario dare la massima priorità alla realizzazione delle tratte di accesso sia settentrionali che meridionali. Poi-





ché i lavori non potranno concludersi contemporaneamente al completamento della BBT, occorre che per allora siano risolti perlomeno i nodi più critici, come le circonvallazioni di Bolzano, Trento e Rovereto e il collegamento con il tratto dell'Inntal in direzione Nord.

2. Il traffico commerciale non si sposterà automaticamente dalla strada alla rotaia.

Servirà una logistica adeguata e le relative infrastrutture, azioni mirate e coraggiose come l'aumento dei pedaggi autostradali in coerenza col principio della verità dei costi, l'autorizzazione al transito su strada di determinate categorie di beni solo in casi eccezionali, l'introduzione di una borsa dei transiti alpini, ecc. La politica avrà la forza e il coraggio di adottare misure incisive?

3. Saremo poi in grado di farci carico dei turisti che in futuro raggiungeranno le nostre regioni in treno?

a) In Alto Adige la risposta va differenziata in base alla

**SERVIRANNO AZIONI
MIRATE E CORAGGIOSE.
LA POLITICA AVRÀ IL
CORAGGIO DI ADOTTARE
MISURE INCISIVE?**

zona: esistono zone come la Val Venosta, il Burgraviato, la Valle dell'Adige, la Valle dell'Isarco, la Val Pusteria e la Bassa Atesina che sono già oggi servite bene dalla

ferrovia e che entro il 2026 potranno ulteriormente migliorare il servizio per fare fronte alla crescente domanda. Altre zone come l'Altipiano dello Sciliar, la Val Gardena, la Val Badia o l'Oltradige sono raggiungibili solo in auto o in bus. Si tratta di zone, turisticamente, altamente specializzate e registrano 1,5 milioni di arrivi all'anno con 8 milioni di pernottamenti. I turisti che vorranno recarsi in queste località dovranno, anche in futuro, servirsi unicamente dell'automobile anche se

disporranno di comodi servizi di trasporto ferroviario da Berlino, Vienna, Francoforte, Norimberga, Monaco, Zurigo, Napoli, Roma, Milano, Bologna, Venezia? Oppure dovremmo pensare di dotare anche queste zone con moderni sistemi ferroviari anche al fine di garantirne in futuro la loro attrattività turistica? È proprio questa



la decisione di fondo che dovremmo prendere!

- b) In Trentino la situazione è simile: la Val di Sole e la Valsugana sono oggi servite dalla ferrovia. Invece le zone turisticamente più sviluppate come l'Alto Garda, la Val Rendena, la Val di Fiemme, la Val di Fassa hanno solo la strada. Per queste zone valgono gli stessi ragionamenti fatti per l'Alto Adige.
- c) Il Tirolo è organizzato meglio con i collegamenti ferroviari; vi è tuttavia una forte necessità di ammodernare la rete dei servizi regionali che servono le più importanti località turistiche.

4. Abbiamo bisogno di nuove ferrovie regionali?

Se è questo il nostro convincimento, allora dobbiamo rispondere ad alcune domande: è possibile oggi finanziare nuove linee ferroviarie regionali? Se guardiamo a quanto abbiamo realizzato negli ultimi 50 anni nelle nostre regioni, un'impresa del genere non dovrebbe assolutamente spaventarci. Gran

parte lo possiamo fare con le nostre forze ma servirà anche un aiuto europeo. Attualmente i grandi programmi europei prevedono solamente il finanziamento degli assi ferroviari in-

ternazionali mentre per il livello regionale non è previsto nulla. Nei prossimi anni - 2018 e 2019 - saranno definiti i programmi di finanziamento per il periodo 2021-2026. Per cui è questo il momento per rivolgerci a Bruxelles con forze unite per chiedere il cofinanziamento anche per le infrastrutture di trasporto regionale, soprattutto quando queste sono direttamente collegate con le grandi reti europee.

ATTUALMENTE, I GRANDI PROGRAMMI EUROPEI PREVEDONO SOLO IL FINANZIAMENTO DEGLI ASSI FERROVIARI INTERNAZIONALI

5. Quali sono oggi le priorità a livello regionale?

Non sono forse i nostri governi regionali che assegnano al traffico stradale una chiara priorità? Cosa succederebbe nelle nostre tre ricche regioni se nei prossimi 15 anni destinassimo tutti gli investimenti del settore dei trasporti alla cosiddetta mobilità dolce e ci limitassimo solo alla manutenzione della rete stradale esistente? Non succederebbe nulla di dram-

matico e tra 15 anni avremmo ancora una delle migliori reti stradali regionali.

Probabilmente non sarebbe nemmeno necessaria una svolta così radicale. Sarebbe sufficiente se nelle nostre tre regioni si capovolgessero i rapporti di spesa, ovvero assegnare per i prossimi 15 anni agli investimenti per le infrastrutture del trasporto pubblico ciò che oggi viene speso nelle strade e assegnare alle strade quel che oggi viene speso per gli investimenti in trasporto pubblico. Questo semplice provvedimento cambierebbe sostanzialmente le cose. I soldi per le ferrovie non sarebbero più un problema.

6. I costi di gestione delle ferrovie regionali sono sostenibili?

Da un'analisi di massima, fatta per stimare i potenziali passeggeri sul treno delle Dolomiti (studio che prevede il collegamento ferroviario tra Bolzano e Cortina d'Ampezzo) oppure sul tram Bolzano-Appiano-Caldaro, risulta che proprio

grazie alla formidabile azione trainante della nuova linea del Brennero, queste ferrovie regionali avrebbero un numero di passeggeri tale da consentire di coprire i costi di esercizio.

Si tratta di prospettive particolarmente incoraggianti se si tiene conto che oggi le ferrovie regionali in Alto Adige e in Trentino coprono, con la vendita dei biglietti, tra il 20% e il 30% dei costi di esercizio.

Oggi le ferrovie regionali rappresentano un chiaro costo per le casse pubbliche, per la loro costruzione e soprattutto per la loro gestione. Questa situazione potrebbe cambiare radicalmente.

Nel lungo periodo è auspicabile e probabile che verrà di nuovo realizzata

una diffusa rete di linee ferroviarie regionali; oggi però bisogna partire da quelle che promettono il maggior successo dal punto di vista dei passeggeri trasportati. E queste sono facilmente individuabili. Sono i progetti che richiedono lungimiranza e coraggio. ■

LE FERROVIE REGIONALI RAPPRESENTANO UN COSTO PER LE CASSE PUBBLICHE, MA CIÒ POTREBBE CAMBIARE RADICALMENTE

Il treno regionale che collega Bolzano a Verona





NUOVE TECNOLOGIE PER LA MOBILITÀ SOSTENIBILE

Risultati del gruppo di lavoro sintetizzati da MARKUS MAILER

Un contributo indispensabile per la connessione delle zone alpine

Il punto di partenza del nostro gruppo di lavoro dell'EuregioLab sono state le domande: “Quale contributo possono apportare le nuove tecnologie per agevolare la mobilità nelle zone rurali alpine e, contemporaneamente, fare in modo che gli effetti del trasporto locale e internazionale di

persone e merci gravino in misura minore sull'ecosistema alpino?” e “Come è possibile effettivamente attuare in maniera realistica i relativi modelli di *business* e i servizi (es. carico delle reti elettriche nel caso dell'elettromobilità)?”

Nella prima fase sono stati individuati i seguenti temi, che

dovrebbero essere valutati più nel dettaglio: *Mobility-as-a-service* e trasporto multimodale, elettromobilità e modalità *sharing* tra le diverse opportunità di trasporto, digitalizzazione del trasporto di persone e merci, trasferimento e circolazione dei dati, guida autonoma, tecnologia *blockchain*.

Questi temi sono stati in seguito sottoposti a un'analisi dettagliata, nella quale sono stati osservati punti di forza, di debolezza, opportunità e rischi. Ogni volta il risultato è stato l'elaborazione di brevi schede da parte dei membri del gruppo di lavoro. Queste sono state rappresentate in maniera strutturata in un documento di lavoro. Inoltre, in un *workshop* dell'EuregioLab, è stata effettuata una valutazione riguardante la rilevanza per la mobilità sostenibile e l'orizzonte temporale. Una rappresentazione comparativa di queste valutazioni è illustrata in Figura 1.

Risulta evidente che a tutte le tecnologie e i servizi viene attribuito mediamente un ruolo positivo per la mobilità sostenibile. Tuttavia le valutazioni variano notevolmente nel dettaglio. Una rilevanza estremamente positiva viene attribuita in modo uniforme alle opportunità di trasporto multimodali (*Mobility-as-a-service*), al trasferimento dei dati, all'elettromobilità,

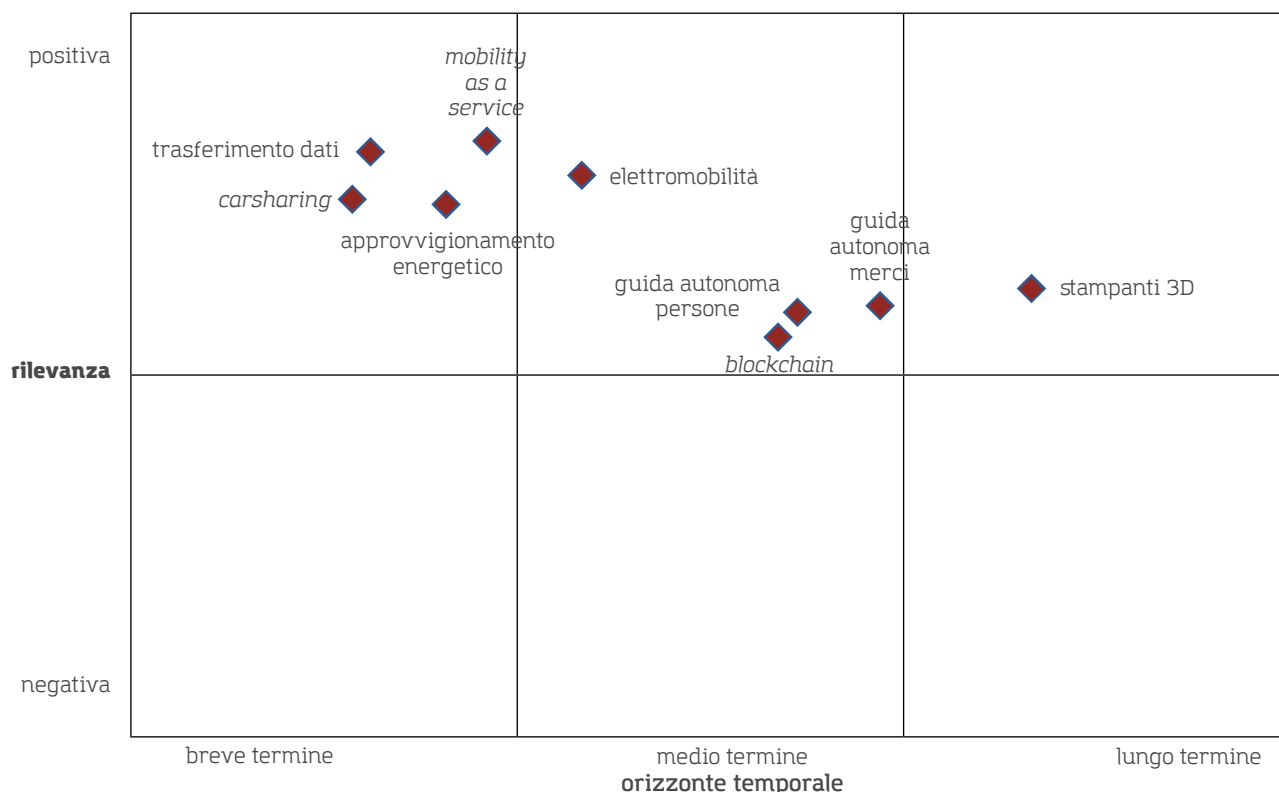
al *carsharing* e all'approvvigionamento energetico (infrastruttura di ricarica). Un'applicazione sul breve termine viene considerata possibile o necessaria soprattutto nel caso del *carsharing* e del trasferimento dei dati. Anche i temi dell'approvvigionamento energetico per l'elettromobilità e le offerte di

servizi multimodali vengono prevalentemente considerati sul breve termine. A questo proposito per l'elettromobilità il quadro è meno unitario. Ciò può essere ricondotto a differenze nei mezzi di trasporto; mentre la trazione elettrica è presente nei settori del trasporto pubblico (ferrovie) e le bici elettriche sono molto aumentate già negli ultimi anni, nonostante le cifre di crescita di aumento, le auto elettriche stanno ancora piano piano uscendo dal mercato di nic-

chia. Pertanto il loro sviluppo viene visto piuttosto sul medio termine, come caso isolato o addirittura sul più lungo termine. Meno positivamente, in riferimento alla mobilità sostenibile, viene valutata la digitalizzazione (guida autonoma). La valutazione è relativamente unanime. Si danno alcune valutazioni positive, ma molti vedono il loro effetto in maniera piuttosto neutrale. Anche nel trasporto delle persone vi sono alcune valutazioni piuttosto negative rispetto al trasporto delle mer-

A TUTTE LE TECNOLOGIE E I SERVIZI VIENE ATTRIBUITO MEDIAMENTE UN RUOLO POSITIVO PER LA MOBILITÀ SOSTENIBILE

Fig. 1 - Panoramica della valutazione dei servizi e delle tecnologie da parte dei membri dell'EuregioLab 2017





ci. Il tema viene perlopiù valutato dal medio al lungo termine, tuttavia dovrebbe essere ulteriormente indagato sin da ora a causa della valutazione del suo effetto più ampiamente diffusa, in modo da creare tempestivamente le condizioni quadro che in futuro permettano, da un lato di sfruttare le opportunità e le potenzialità e, dall'altro, di limitare i rischi e le implicazioni negative.

Considerazioni simili sono valide per quanto riguarda le conseguenze della tecnologia della stampa in 3D, che vengono valutate su un termine ancora più lungo. Il loro potenziale va visto anche nel contesto di quei gruppi di merci che sono rilevanti per l'Euregio, ovvero il trasporto transfrontaliero di merci (es. al Brennero).

Un quadro particolarmente ampio si presenta per la tecnologia *blockchain*. Il valore medio, che si attesta tra il neutrale e il breve termine, risulta da diverse valutazioni, che spaziano da molto positive a molto negative e dal breve al lungo termine. Nonostante a livello pratico il tema non sia considerato in senso ampio come la digitalizzazione, anche qui converrebbe chiarire le potenzialità, le opportunità, i punti di debolezza e i rischi. Tenendo conto dei risultati degli altri gruppi di lavoro, successivamente, per il documento tematico dell'EuregioLab, abbiamo

potuto riassumere i risultati del gruppo di lavoro in sei ambiti d'intervento come di seguito.

1. **MOBILITY-AS-A-SERVICE**

Le informazioni sulla mobilità sono la base della mobilità. Internet e le *app* mettono a disposizione le informazioni in

tempo reale in ogni momento e hanno sostituito lo stradario. Per i soggetti che offrono opportunità per la mobilità, che agiscono su incarico dei poteri pubblici, si aprono nuovi ruoli e opportunità. Non si tratta più delle classiche offerte, informazioni di viaggio o mezzi di aiuto alla navigazione. Oggi ci si aspetta anche di combinare diversi strumenti nonché informazioni sulle alternative. Spinti dalle tendenze sociali come l'urbanizzazione, o dai concetti di uso anziché di possesso, in combinazione

con l'autobus, il tram, il treno, il taxi e la bicicletta, il *carsharing* o i servizi di trasporto come Uber, assumono un'importanza sempre maggiore.

Sfide

I nuovi soggetti nel mercato della mobilità hanno rivolto poco interesse agli aspetti ambientali e sociali come parte di servizi

LE OFFERTE DI MOBILITÀ
MULTIMEDIALE,
COME *CARSHARING* E
E-BIKESHARING, VANNO
GARANTITE ANCHE NELLE
ZONE PERIFERICHE



TAXI

TAXI



fondamentali, ma sono soprattutto interessati ai profitti che possono generare dalla combinazione di offerte di mobilità e dei relativi servizi. Si deve evitare che i costi del trasporto di massa rimangano in mano pubblica e che i profitti finiscano solo nelle tasche dei nuovi imprenditori. I nuovi modelli commerciali e i servizi proposti nel settore della mobilità sembrano ancora poco adatti per la regione alpina (anche nel settore turistico). Tuttavia, offerte di mobilità multimodali, il *carsharing* e l'*e-bikesharing* vanno garantiti anche nelle zone periferiche. L'accesso dei clienti attraverso i servizi *on-line* e la relativa disponibilità dei dati dei clienti sono essenziali per creare nuove efficaci offerte di servizi multimodali.

Raccomandazioni

- Garanzia di un servizio universale stabile per la mobilità, il cui finanziamento comprenda anche i profitti generati in collaborazione con i nuovi soggetti.
- Indagine delle possibilità e delle condizioni quadro per stabilire servizi innovativi come il *carsharing* o il *bikesharing* (automotori) e la loro integrazione nei servizi di trasporto pubblico sia nei centri urbani che nelle zone periferiche.

PER CONSENTIRE L'UTILIZZO SU AMPIA SCALA DI VEICOLI ELETTRICI, VANNO REALIZZATE LE INFRASTRUTTURE PER LA FORNITURA E LA DISTRIBUZIONE DI ENERGIA ELETTRICA

- Sviluppo di una strategia globale di (*e-*)*carsharing* per le regioni, le città e i luoghi turistici (promozione degli spostamenti senza automobile), che promuova anche modelli di cooperazione e iniziative (sovra)regionali.
- Ampliamento delle opportunità di mobilità multimodali e transfrontaliere per i cittadini locali e gli ospiti dell'Euregio (parola chiave Gruppo Euregio) sulla base dello scambio di dati e le collaborazioni sui servizi.

2. ELETTROMOBILITÀ

Efficienza energetica maggiore, impatto ambientale positivo (con la produzione di energia elettrica da fonti rinnovabili), inquinamento acustico ridotto, riduzione delle emissioni di polveri sottili e dei livelli di CO₂ nonché minori requisiti di manutenzione sono i punti di forza della mobilità. Ciò rappresenta quindi un elemento essenziale dell'obiettivo di

vivere nell'Euregio con autonomia energetica e nel rispetto dell'ambiente.

Con i veicoli elettrici (bicicletta, *e-scooter*, autovetture, automezzi pesanti) sorgono nuove prospettive commerciali nell'ambito delle future opportunità della mobilità.

Sfide

Nonostante sempre più aziende e comuni riconoscano l'utilità dei veicoli elettrici, in ambito privato vi sono ancora delle riserve negli investimenti sui veicoli più costosi. Per consentire in futuro l'utilizzo su ampia scala di veicoli elettrici, vanno anche realizzate le infrastrutture necessarie per la fornitura e la distribuzione di energia elettrica. Per incoraggiare i pendolari, i turisti e in generale la popolazione locale a effettuare questo passaggio, oltre a un vasto impegno verso la mobilità elettrica, nell'Euregio sono necessari stimoli finanziari per un idoneo ampliamento di un'infrastruttura di ricarica che sia accessibile al pubblico, collegata in rete e sostenibile, presente sia su tutto il territorio che sui principali corridoi di trasporto e i luoghi (turistici) di destinazione.

Raccomandazioni

- Ampliamento all'Euregio della strategia "Così guida il Tirolo nel 2050" e attuazione delle misure in essa definite; dimostrazione delle potenzialità della mobilità elettrica sotto forma di campagne di sensibilizzazione; rafforzamento del livello di integrazione dei temi che ruotano intorno alla mobilità nell'ambito delle attività di formazione esistenti.
- Integrazione dell'approvvigionamento energetico nel piano direttivo della mobilità elettrica; studio per la definizione e la distribuzione della domanda sulla base delle analisi relative ai modelli di mobilità, del fabbisogno e della quantità della ricarica di energia a livello pubblico e privato; elaborazione di un piano per l'utilizzo sovraregionale delle infrastrutture di ricarica (comprese le connessioni dati per i sistemi

LA BLOCKCHAIN È UN REPERTORIO DI DATI AFFIDABILE DISTRIBUITO SU BASE DECENTRATA E CONDIVISO PUBBLICAMENTE

di gestione e di addebito tariffario); indagine relativa alle opportunità di collaborazione nell'Euregio.

- Conseguente attuazione dei piani regionali sull'energia e il clima per garantire la produzione di elettricità da fonti rinnovabili.

3. TECNOLOGIA BLOCKCHAIN

La *blockchain* è un repertorio di dati affidabile distribuito su base decentrata e condiviso pubblicamente per impedire la contraffazione al momento della registrazione dei dati delle

transazioni. Questa tecnologia può consentire la creazione di nuovi modelli di *business* e applicazioni nel settore dell'energia così come in quello dei trasporti, ad esempio per l'esecuzione delle transazioni relative al traffico e i sistemi di addebito tariffario. In tal modo offre soluzioni per la gestione di diverse applicazioni come i diritti di transito, il *carsharing* o il settore dell'energia. Può ridurre i costi di transazione e creare l'opportunità di automatizzare i processi aziendali senza l'ausilio di servizi

centrali e organismi di intermediazione.

Sfide

La *blockchain* è una tecnologia recente che è ancora dotata di un notevole potenziale di sviluppo. Attualmente, a causa delle perplessità relative alla protezione dei dati nonché alla sicurezza del processo crittografico alla base, le potenzialità della tecnologia non sono ancora sufficientemente chiare.

Raccomandazioni

- Istituzione di un gruppo di lavoro con i rappresentanti delle università pertinenti all'interno dell'Euregio per poter valutare e sfruttare al meglio le potenzialità della tecnologia *blockchain*, costruire le competenze regionali e produrre uno studio di fattibilità da attuare nei settori dei trasporti e dell'energia.

4. GUIDA AUTONOMA NEL TRASPORTO DI PERSONE E MERCI

La guida autonoma è vista come la chiave delle nuove forme di mobilità, ad esempio attraverso sistemi di *carsharing* con veicoli senza conducente che riducono fortemente il possesso privato di autoveicoli e la loro necessità di spazio oppure completano il trasporto pubblico attraverso sistemi autonomi "Last Mile". Le nuove tecnologie consentono anche un'ottimizzazione del trasporto di merci.

Sfide

Non è possibile prevedere chiaramente fino a che punto dobbiamo aspettarci un ulteriore sviluppo evolutivo o rivoluzionario, o meglio, dirompente dei sistemi di trasporto locali e





regionali né quali conseguenze dobbiamo effettivamente aspettarci. Le differenze nelle aree urbane e rurali nonché le ripercussioni sul trasporto, pubblico e non, motorizzato sono ancora in gran parte sconosciute. Ai fini di una mobilità sostenibile va tuttavia evitato che i veicoli senza conducente possano portare a maggiori percorrenze tramite viaggi a vuoto o anche generando nuovi viaggi. La guida autonoma non deve sostituire il trasporto pubblico, bensì integrarlo in maniera intelligente.

Raccomandazioni

- Le analisi e le previsioni delle potenzialità e delle ripercussioni dei veicoli senza conducente nell'Euregio (soprattutto anche in riferimento alle peculiarità della regione alpina, come le zone periferiche, i trasporti turistici, le condizioni su strada e le condizioni atmosferiche...).
- Definizione tempestiva strategica e pratica delle condizioni quadro di regolamentazione per la guida autonoma da parte dei responsabili decisionali e degli esperti dello sviluppo urbano e regionale, che porti a soluzioni sostenibili di *carsharing* autonomo e alla loro integrazione nel trasporto pubblico, nonché al trasporto per la distribuzione delle merci, sia nelle zone urbane che in quelle rurali.

PER GARANTIRE PARI
OPPORTUNITÀ A TUTTI
I CITTADINI DELL'EUREGIO
È NECESSARIO DISPORRE
DI UN'INFRASTRUTTURA
DI TRASFERIMENTO DEI
DATI EFFICIENTE

5. DIGITALIZZAZIONE NEL TRASPORTO DI MERCI - EFFETTI DELLE STAMPANTI 3D

Le stampanti 3D rendono possibile la produzione decentralizzata di oggetti e hanno quindi il potenziale di rivoluzionare i processi di produzione. Pertanto diventano sempre più interessanti per diverse industrie ma anche per gli utenti privati. Attraverso le stampanti 3D la produzione centralizzata - ad esempio in Asia - in futuro si potrebbe spostare

su poli più piccoli nelle vicinanze degli utenti finali.

Perciò una parte sostanziale del trasporto di merci potrebbe essere sostituita (soprattutto merci con costi di trasporto elevati rispetto al loro valore). Gli studi si riferiscono ad esempio a una riduzione del trasporto di merci su strada del 25%.

Sfide

Nonostante sia prevedibile che la diffusione della stampa in 3D continui ad aumentare grazie alla fornitura di dispo-

sitivi via via sempre a minor costo, sia a livello di imprese che di privati, non è ancora possibile prevedere con sufficiente chiarezza come questo si ripercuoterà sui problemi di congestione delle strade e sulle imprese locali compreso il trasporto merci nell'Euregio.

Raccomandazioni

- Indagine sul potenziale della stampante 3D per la riduzione del trasporto merci nell'Euregio.

6. TRASFERIMENTO E CIRCOLAZIONE DEI DATI

La valorizzazione delle aree rurali con reti di dati efficienti può ridurre il divario digitale tra centri urbani e zone periferiche. La circolazione dei dati potrebbe sostituire in una certa misura la mobilità delle persone (*e-collaboration*) ed eventualmente anche il trasporto merci. Con la quinta generazione della telecomunicazione mobile (5G), grazie alle elevate prestazioni (10 gigabit al secondo), si apre un ampio ventaglio di applicazioni per l'Internet delle cose (IoT - *Internet of Things*). Tale sistema prevede l'interconnessione di dispositivi e oggetti materiali, come ad esempio automobili, camion, locomotive/treni, ecc. per rendere possibile una comunicazione da macchina a macchina. Questo grado di connessione potrebbe infine rendere possibile contemporaneamente anche una guida autonoma basata sull'intelligenza artificiale.

Sfide

Guida autonoma, *carsharing*, *blockchain* e molti servizi necessitano di un'infrastruttura di trasferimento dei dati altamente efficiente. Per garantire pari opportunità a tutti

i cittadini dell'Euregio, questa deve essere resa disponibile capillarmente per tutte le zone abitate. L'ampliamento dell'infrastruttura fisica a banda larga, soprattutto delle reti in fibra ottica, richiede oltre a investimenti di capitale e a un impegno sul lungo termine, una sostanziale *multi-level governance* a livello dei comuni, delle associazioni di pianificazione, delle regioni e della nazione nonché una sinergia a livello europeo.

Raccomandazioni

- Istituzione dell'Euregio come area progettuale transfrontaliera del 5G, poiché la regione per sua natura si adatta bene a essere una regione modello
- Integrazione nella galleria di servizio della Galleria di base del Brennero della dorsale in fibra ottica transfrontaliera e rafforzamento della strategia "*Fiber to the home*" attraverso un maggiore coordinamento e scambio di migliori pratiche nell'Euregio. L'installazione di un'infrastruttura di trasferimento dati altamente efficiente deve anche mantenere un'elevata priorità rispetto all'ampliamento della rete stradale.
- Lancio di una piattaforma digitale per ottenere informazioni integrate in tempo reale (*smart territory* in analogia con le *smart city*). ■





CREARE PERIFERIE VIVE

Risultati del gruppo di lavoro sintetizzati da **GOTTFRIED TAPPEINER**

Nove tesi per una politica regionale intelligente e lungimirante

TESI

1. È possibile migliorare in maniera sostenibile la qualità della vita in periferia attraverso soluzioni intelligenti per le esigenze di mobilità dei cittadini locali e degli ospiti. I tre strumenti per farlo sono l'assetto territoriale, il principio della trasparenza dei costi e l'impiego di nuove tecnologie.
2. I tre strumenti possono essere efficaci soltanto se inseriti in un quadro finalizzato allo sviluppo e non lasciati allo sviluppo casuale.
3. Un chiaro assetto territoriale combinato con un progetto di trasporto locale riduce l'esigenza di mobilità e migliora la qualità della vita.
4. Non tutti i luoghi potranno offrire tutte le forme occupazionali. Un rafforzamento dei siti industriali di importanza strategica per le zone rurali promuove la diversità sociale nella periferia.
5. Centri tranquilli, strade sicure verso le scuole e buone reti di piste ciclabili accrescono l'importanza degli spostamenti

a piedi e in bicicletta. Ciò promuove la salute e la coesione sociale.

6. In futuro l'elettromobilità svolgerà un ruolo importante. Per fare in modo che l'elettricità sia prodotta e distribuita a livello decentralizzato è opportuno che ciò sia sostenuto da un'attività di programmazione.
7. La guida autonoma influenzerà la mobilità in una maniera che non è ancora prevedibile. È importante che, fin dall'inizio, il suo sviluppo tenga conto della topografia e delle condizioni meteorologiche delle regioni periferiche dell'Euregio Tirolo.
8. Le nuove tecnologie cambieranno anche le funzioni dei mezzi di trasporto pubblici esistenti. L'importanza del trasporto di persone per ferrovia o anche in autobus aumenterà di importanza e comodità se sarà risolto adeguatamente il problema dell'ultimo chilometro.
9. Sia i nuovi mezzi di comunicazione che i nuovi mezzi di trasporto (trasporto autonomo di merci) aprono opportunità di rafforzamento dei circuiti locali.

ORIENTAMENTI PER UNA POLITICA REGIONALE

L'obiettivo è aumentare l'attrattività delle zone rurali per le

generazioni future. In questo senso, soluzioni intelligenti per la domanda di mobilità possono apportare un importante contributo. Abbiamo a disposizione tre strumenti: l'assetto territoriale che può favorire una domanda ridotta di mobilità e una risposta ecocompatibile alle esigenze di mobilità, una trasparenza completa dei costi dei mezzi di trasporto im-

piegati che segnala a tutti i clienti che si deve risparmiare sui servizi di trasporto e, terzo, lo sfruttamento al meglio delle nuove tecnologie per ridurre le emissioni e consentire una combinazione più equilibrata dei diversi mezzi di trasporto. Si tratta di venire sempre più incontro alle esigenze di tutti, possibilmente nel rispetto dell'ambiente e migliorando la qualità della vita, evitando di educare i cittadini secondo un modello patriarcale. Una buona possibilità di suddividere le strategie e le misure è

l'impostazione in tre fasi: evitare il traffico, spostare il traffico verso forme di mobilità più sostenibili e migliorare il traffico tenendo conto dei suoi effetti negativi esterni.

EVITARE IL TRAFFICO

Questo settore offre molteplici approcci che vanno elencati brevemente:

**UN CHIARO ASSETTO
TERRITORIALE, CHE
RAGGRUPPA IN MANIERA
OTTIMALE I SERVIZI
IMPORTANTI INTORNO
AI CENTRI ABITATI,
RIDUCE IL TRAFFICO**



- Un chiaro assetto territoriale che raggruppa in maniera ottimale i servizi importanti (assistenza all'infanzia, scuole, medici, commercio al dettaglio) intorno ai centri abitati riduce il traffico. Inoltre, se si spostano servizi importanti nella periferia (*e-government*, *e-teaching*, *e-commerce*) si riducono gli spostamenti dei cittadini verso i centri e alcuni lavoratori possono svolgere le loro mansioni a livello decentralizzato senza dover fare i pendolari.
- L'interconnessione telematica favorisce i circuiti piccoli. Questi non funzionano ancora sufficientemente bene nonostante molta buona volontà e apprezzamenti misurabili della dimensione regionale. I nuovi mezzi di comunicazione e presto anche le nuove forme di recapito possono risolvere alcuni di questi problemi. L'approccio cooperativo 4.0 potrebbe avere buone possibilità.
- L'idea delle zone di produzione di interesse provinciale, animata dalle nuove possibilità tecnologiche, potrebbe ridurre in larga misura gli spostamenti medi dei pendolari a vantaggio del trasporto pubblico. In questo modo si potrebbe sviluppare un'offerta di lavoro varia che è la base di una società diversificata in periferia.

SPOSTARE IL TRAFFICO VERSO ALTRE FORME DI MOBILITÀ

Qui non si intende solamente il trasferimento dal trasporto individuale al trasporto pubblico, bensì anche il passaggio dal trasporto su veicoli con motori a combustione a un trasporto motorizzato non, o meno, inquinante. Le aziende con molti dipendenti devono essere incoraggiate a compiere questo passaggio, in modo che il trasporto pubblico locale di persone possa portare i dipendenti al lavoro e riportarli dal lavoro senza dover mettere a disposizione un maggior numero di veicoli nelle ore mattutine e serali.

I passi verso questa direzione portano a un assetto territoriale che potrà collegare facilmente i nuovi agglomerati alla rete del trasporto pubblico locale di persone e la pianificazione consapevole dell'intermodalità andrà oltre l'attuale sistema *park & ride* o le forme sporadiche di *carsharing*.

A livello locale è necessaria una buona articolazione del territorio per i pedoni, le carrozzine per bambini e i ciclisti. Perciò non è soltanto possibile sostituire il "traffico" in maniera eco-compatibile ma anche stabilire un incentivo molto importante per uno stile di vita più sano. Ciò nel lungo termine migliorerà la qualità della vita e limiterà l'impatto sul bilancio pubblico.

MIGLIORARE IL TRAFFICO

La mobilità elettrica elimina le emissioni inquinanti e riduce le emissioni sonore. Tuttavia la tecnologia sfrutta appieno i suoi vantaggi solo se è possibile ottenere l'energia necessaria a livello locale da fonti rinnovabili. Comuni autonomi dal punto di vista dell'energia, un numero elevato di stazioni di ricarica e la loro capacità di riserva, sono aspetti importanti. È pertanto chiaro che queste stazioni devono essere collegate in reti informatizzate.



Il *carsharing* può ridurre notevolmente il numero di veicoli in circolazione. Il passaggio tra l'autonoleggio e l'automobile condivisa diventa semplice. Il numero delle aree di sosta necessarie si riduce e i centri diventano più vivibili. Grazie a un sistema d'informazione elettronico efficiente tutte le opportunità di muoversi possono essere meglio armonizzate (tabelle di marcia, disponibilità di taxi e auto a noleggio, disponibilità e stazioni di *carsharing*). Per far funzionare tutto questo è necessario un chiaro quadro normativo. Si deve discutere urgentemente la questione di cosa fanno le autorità pubbliche e cosa possono fare meglio le aziende in questo settore.

UN'OPPORTUNITÀ SPECIALE: LA GUIDA AUTONOMA

I test sul campo di veicoli completamente automatizzati sono nella fase iniziale. Questo sviluppo porta con sé molteplici potenzialità: i veicoli autonomi nel trasporto pubblico di persone riducono enormemente i costi. Senza conducente i veicoli più piccoli diventano competitivi. In tal modo nella periferia gli abitati piccoli vengono serviti in modo più flessibile ed economico. Tutti gli sviluppi indicano un sempre maggiore acquisto di servizi di trasporto rispetto all'acquisto di mezzi di trasporto.

In tal modo si pagano i costi "reali" e non più i costi marginali (solo la benzina). Questo è un grande contributo alla trasparenza dei costi.

PERCHÉ NELL'EUREGIO È NECESSARIA UNA STRATEGIA POLITICA?

Nel settore dei trasporti si sviluppano molti effetti esterni.

Alcuni sono di natura globale (es. CO₂), ma molti sono di natura locale (rumore, polveri sottili, code, parcheggi) che nelle regioni alpine possono essere anche molto particolari.

Alcuni strumenti – come la pianificazione dello sviluppo del territorio – sono tradizionalmente e indubbiamente di competenza della sfera pubblica. Per avere successo in questo ambito è necessario il coordinamento di molti attori. Una strategia chiara che crei la cornice entro la quale possano muoversi i soggetti privati e pubblici, è la base per

poter giungere a una proficua coevoluzione.

ELEMENTI DI UNA STRATEGIA POLITICA DEI TRASPORTI

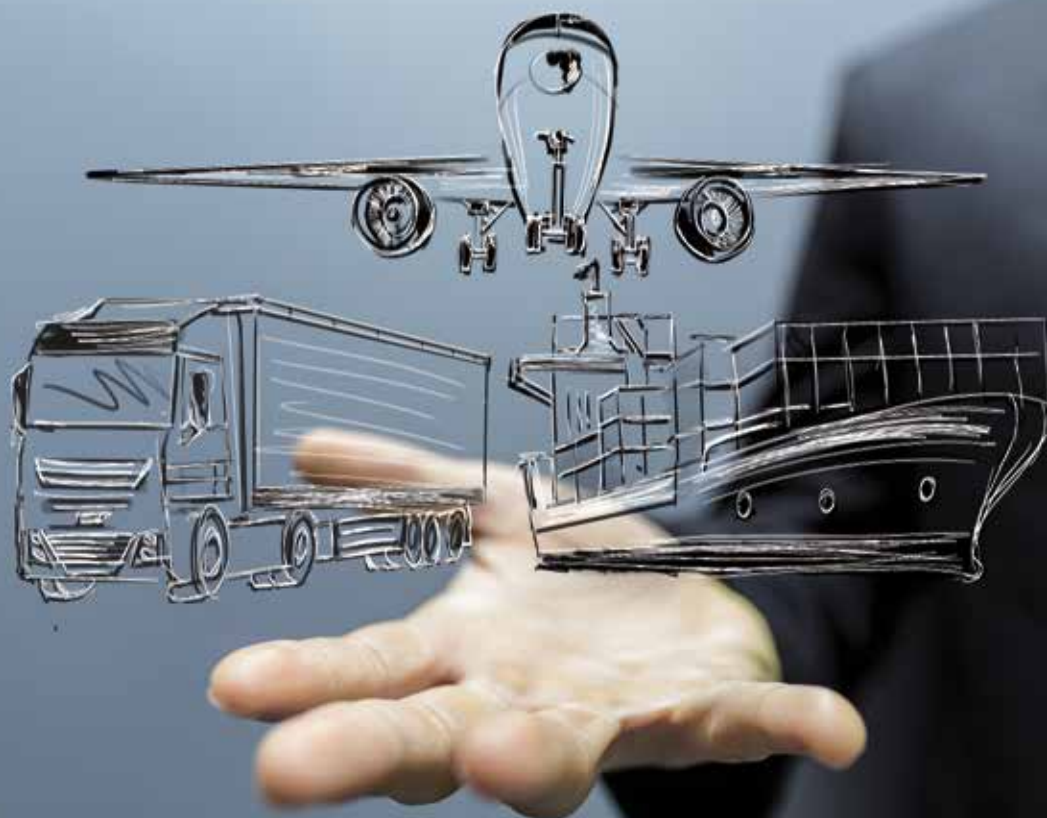
Molti dei punti seguenti non sono nuovi; alcuni sono già in piena fase attuativa, altri potrebbero essere realizzati più velocemente:

TUTTI GLI SVILUPPI TENDONO A UN SEMPRE MAGGIORE ACQUISTO DI SERVIZI DI TRASPORTO RISPETTO ALL'ACQUISTO DI MEZZI DI TRASPORTO





- Per fare in modo che le famiglie giovani restino nella periferia o addirittura vi si trasferiscano, esse devono essere convinte che per i loro figli è un vantaggio crescere in quei luoghi. L'assistenza all'infanzia e l'offerta di formazione ma anche la disponibilità di servizi sanitari determinano la qualità di un luogo di residenza.
- I vantaggi naturali della periferia (prezzi più bassi per metro quadrato, strade sicure verso le scuole, vicinanza alla natura) devono essere sfruttati in maniera sistematica, tuttavia non attraverso un'urbanizzazione diffusa, ma attraverso lo sviluppo dei centri abitati.
- Grazie all'offerta di percorsi pedonali e piste ciclabili è possibile migliorare la qualità della vita e incentivare uno stile di vita sano. Con le opportunità offerte dalle biciclette elettriche diventano possibili raggi di percorrenza completamente nuovi per questo tipo di mobilità ecocompatibile. Parcheggi custoditi per le biciclette e stazioni di ricarica adeguate sono infrastrutture necessarie.
- È importante la disponibilità di posti di lavoro variegati in un raggio di percorrenza di 30-40 minuti per i pendolari in modo che la periferia possa vivere e non diventi una monocultura settoriale (solo agricoltura, solo turismo). Uno sviluppo territoriale intelligente e dinamico e l'utilizzo di connessioni a banda larga possono dare un importante contributo.
- Per restare attrattivi, i luoghi periferici necessitano di una molteplicità di servizi. L'amministrazione pubblica può prendere iniziative in questo senso. Tuttavia ciò non significa offrire ai cittadini "servizi fai da te" bensì servirli nelle comunità.
- Attraverso una logistica informatizzata i circuiti economici locali, in particolare tra l'agricoltura e il turismo, possono essere chiusi in maniera efficiente.
- Gli imminenti sviluppi tecnologici offrono interessanti opportunità per la periferia. Per sfruttarli è tuttavia necessario un chiaro impegno politico:
- Dobbiamo preoccuparci che le nuove tecnologie vengano sperimentate anche per la periferia, per i tratti montuosi e per condizioni meteorologiche complesse (condizioni di neve).
- Affinché l'energia elettrica sia una forma di energia ecocompatibile, deve essere prodotta in modo sostenibile e possibilmente a livello locale.
- Attualmente nessuno è in grado di stimare quali saranno gli effetti delle nuove tecnologie. Per cui sarebbe opportuno sviluppare per una località modello una visione della mobilità, con l'ausilio della formazione di scenari, che tenga conto delle innovazioni tecnologiche attualmente di nostra conoscenza.
- Il piano d'azione globale 2013-2020 dell'OMS definisce come obiettivo la riduzione dell'inattività fisica di circa il 10%. È importante creare l'infrastruttura per il "trasporto attivo" (ampliamento delle piste ciclabili, ampliamento e costruzione di percorsi pedonali, ecc.) e promuovere l'attività fisica negli spostamenti verso le scuole e i luoghi di lavoro. ■



LA GOVERNANCE DELLA MOBILITÀ

Risultati del gruppo di lavoro sintetizzati da BRUNO ZANON

Un impegno complesso fondato su collaborazione
e finalità condivise

Il termine “*governance*” è entrato nell’uso corrente per sottolineare come molte decisioni e molte pratiche di gestione della cosa pubblica debbano tenere conto della presenza di una pluralità di attori – sia istituzionali che non istituzionali – che intervengono mediante una varietà di azioni e procedure – sia formali che informali. Il richiamo alla *governance* sottolinea quindi la necessità di superare un approccio per “comando e controllo”, incentrato sulle competenze e le

risorse delle diverse autorità operanti entro i rispettivi ambiti territoriali, per affermare modalità fondate sulla collaborazione in vista di finalità condivise.

La mobilità è uno dei campi in cui stanno avvenendo i cambiamenti più rapidi, non solo per l’avvento di nuove tecnologie e la realizzazione di nuove reti, ma anche perché si stanno affermando nuovi operatori e nuove modalità di gestione dei servizi, che travalicano i consueti ambiti spaziali.



In breve, una prospettiva di *governance* della mobilità a scala euroregionale richiede di affrontare le seguenti questioni:

- superare i limiti consolidati tra i diversi settori di intervento pubblico;
- favorire l'integrazione tra settore pubblico, settore privato, soggetti *non profit*;
- superare le barriere tra territori;
- integrare l'offerta delle diverse reti infrastrutturali;
- cogliere le potenzialità delle nuove tecnologie nel favorire l'integrazione tra sistemi e nel fornire informazione aggiornata.

Considerando la dimensione e il ruolo dell'Euregio, sono in gioco aspetti giuridici e istituzionali sui quali non è semplice intervenire. Mentre la ridefinizione formale delle competenze può comportare tempi inaccettabili, una logica di *governance*, fondata su meccanismi cooperativi, può individuare dei percorsi di collaborazione su specifiche questioni.

IL QUADRO ISTITUZIONALE

Nell'ambito degli atti costitutivi del GECT Euregio Tirolo-Alto Adige/*Südtirol*-Trentino, il *Land* Tirolo e le Province autonome

di Bolzano e Trento hanno deciso di inserire la materia della "viabilità sostenibile" tra gli oggetti di particolare attenzione, sottolineando la necessità di promuovere il "corridoio verde del Brennero" e di perseguire la "sensibilizzazione per la sicurezza stradale".

Il margine di manovra dell'Euregio nell'ambito delle politiche dei trasporti non può eccedere le competenze dei suoi membri, i quali devono rispettare le prescrizioni di livello statale ed europeo. Si tratta, in particolare, della materia delle grandi reti di trasporto transfrontaliero, oltre che delle norme vigenti in materia di pedaggio autostradale, che sono stabilite dagli Stati, entro il quadro del diritto dell'Unione europea.

Altri impegni internazionali sono quelli derivanti dal Protocollo sui trasporti della Convenzione delle Alpi e la strategia macroregionale alpina EUSALP, organismo di cooperazione transfrontaliera che ha definito la materia della mobilità e della connettività come uno dei suoi tre pilastri strategici. In tale contesto, all'Euregio è stato assegnato il ruolo di guida del gruppo di lavoro sulla mobilità dell'EUSALP. Al fine di definire un posizionamento strategico univoco tra i tre membri dell'Euregio è auspicabile l'elaborazione di un "Piano

PER DEFINIRE UN
POSIZIONAMENTO
UNIVOCO TRA I TRE
MEMBRI DELL'EUREGIO
È AUSPICABILE
L'ELABORAZIONE DI UN
"PIANO EUROREGIONALE
DELLA MOBILITÀ"



euoregionale della mobilità". Tra le finalità dovrebbe emergere il bilanciamento della ripartizione modale del trasporto merci a favore della ferrovia. Tale documento favorirebbe la valutazione delle azioni politico-amministrative dei singoli membri in un'ottica euoregionale. Potrebbe fungere inoltre da punto di riferimento per la (ri)definizione dei piani provinciali della mobilità, coordinando le decisioni tra i membri dell'Euregio. Potrebbe giovare, infine, al rafforzamento della posizione congiunta nelle relazioni con gli Stati membri, l'Unione europea e gli altri membri dell'EUSALP.

SOGGETTI CONSOLIDATI E NUOVI SOGGETTI

Le azioni in merito alla *governance* della mobilità devono basarsi su una mappa aggiornata dei soggetti coinvolti nella gestione delle diverse modalità del trasporto. Si tratta di operatori pubblici e privati, relativi al trasporto passeggeri e merci, responsabili di diversi sistemi. Il riconoscimento del loro ruolo non è semplice e a volte comporta dei conflitti.

Altro aspetto ancora riguarda la comprensione delle potenzialità delle nuove pratiche, il cui impatto è talvolta sottostimato (un esempio è quello della bicicletta).

Una mappatura dei soggetti coinvolti nell'offerta e nella pia-

nificazione della mobilità sui territori dell'Euregio, nonché delle collaborazioni attive, potrebbe essere un solido punto di partenza per il "Piano euoregionale della mobilità" e lo scambio di buone pratiche.

Per favorire l'innovazione va considerato in modo appropriato

il ruolo dei funzionari e degli operatori responsabili dell'attuazione delle azioni e della gestione dei servizi. Il rischio, ben noto, è quello della resistenza al cambiamento a causa non solo di norme e regolamenti ma anche della conservazione delle pratiche correnti in ragione di competenze, tecniche o relative alla gestione di processi, consolidatesi nel tempo (*path dependency*). Si raccomanda pertanto di perseguire il dialogo e la collaborazione all'interno delle singole

istituzioni e di sostenere le professionalità mediante lo scambio delle esperienze.

MOBILITÀ, TRAFFICO E TRASPORTO PUBBLICO

Spesso si utilizzano i termini mobilità, traffico, trasporto come sinonimi. In realtà si riferiscono a finalità e ad azioni diverse, relative, nel primo caso, alle opportunità di accesso a luoghi e servizi, consentendo libertà di scelta; nel secondo caso ai problemi generati dalla carente gestione dei sistemi di mobilità;

UN ASPETTO DA TENERE IN CONSIDERAZIONE RIGUARDA I VALORI ESPERIENZIALI CONNESSI ALLA MOBILITÀ E AL VIAGGIO





nel terzo alle funzioni relative al trasferimento di persone e merci, nella varietà dei sistemi a disposizione.

Un aspetto da tenere in considerazione riguarda i valori esperienziali connessi alla mobilità e al viaggio, che stanno alla base delle motivazioni del turismo e a molte scelte individuali relative alle modalità quotidiane di spostamento. È evidente, infatti, come la qualità dell'esperienza orienti le decisioni del viaggiatore.

Un chiarimento non banale riguarda le finalità del trasporto pubblico, che si presentano come ampie e diversificate. Si tratta di un'attività che mira ad agevolare l'utilizzo di mezzi collettivi, che deve garantire parità di accesso alle opportunità urbane e ai servizi da parte di tutte le fasce di popolazione, comunque collocate sul territorio, che deve contribuire a migliorare la sicurezza e la qualità ambientale, riducendo il traffico privato. Naturalmente tali finalità devono essere perseguite con costi ragionevoli, tenendo conto che la scelta del mezzo pubblico dipende in buona misura dalla qualità del servizio, in termini di *comfort*, di tempi di percorrenza, di facilità di uso di diverse modalità del trasporto e dalla varietà di luoghi accessibili. Va posto pertanto particolare impegno al superamento delle barriere definite dal frazionamento delle competenze, coordinando le azioni e semplificando le procedure. Sono numerose le esperienze che dimostrano come sia possibile e vantaggioso fare interagire i diversi sistemi (abbonamenti integrati, pagamento della sosta, ecc.), consentendo la semplificazione dei meccanismi di gestione e di controllo. Gli esiti si possono avere

nel maggiore utilizzo dei mezzi pubblici e nel bilanciamento di eventuali mancate entrate con i risparmi di gestione.

Il coordinamento e l'integrazione devono partire naturalmente dalla scala locale. Le amministrazioni comunali devono sapere raccordare le azioni relative alla regolazione della circolazione e della sosta con le scelte urbanistiche, la collocazione degli attrattori urbani, l'attività edilizia e i relativi *standard*.

RAPPORTI TRA TERRITORI LOCALI E INVESTIMENTI INFRASTRUTTURALI NEL SISTEMA DELLA MOBILITÀ

Le infrastrutture sono la spina dorsale dei territori, ma talvolta rappresentano degli interventi intrusivi. I progetti infrastrutturali possono avere delle ricadute positive solo se i territori coinvolti sanno trarre vantaggio dalle nuove relazioni attivate, riorganizzando le reti della mobilità.

Nel caso del Corridoio del Brennero, l'accesso ai territori dell'Europa sarà agevolato, ma si dovranno ricalibrare le reti locali, cogliendo la possibilità di accedere alle aree metropolitane e ai grandi nodi infrastrutturali e ridefinendo il ruolo dei nodi locali (le stazioni, gli aeroporti e gli interporti). Dovranno inoltre essere riformulate le modalità dell'accesso ai luoghi del turismo, delle attività produttive, della lavorazione dei prodotti agricoli, del commercio, ecc. Il trasporto delle merci attraverso le Alpi dovrà essere filtrato all'esterno di esse favorendo il loro trasferimento sulla rotaia.

Nell'ambito del piano euroregionale della mobilità vanno con-

siderate le ricadute delle infrastrutture pianificate sia relativamente ai nuovi flussi di traffico e ai cambiamenti della ripartizione modale, sia per quanto riguarda gli effetti economici e sociali. A tale fine vanno introdotti, per quanto possibile, meccanismi di partecipazione attiva dei cittadini e delle comunità locali per consentire la co-progettazione della mobilità del futuro.

SOSTENERE L'INTEGRAZIONE DEI GIOVANI, DELLE FASCE DEBOLI E DEI NUOVI CITTADINI

La mobilità è un valore perché consente di accedere a opportunità personali e sociali, favorisce la conoscenza reciproca e l'integrazione. In questa prospettiva l'offerta di sistemi integrati di trasporto pubblico va considerata come uno strumento cruciale per assicurare i diritti di cittadinanza delle fasce deboli e dei nuovi cittadini (spesso privi di automobile).

Stimola, inoltre, l'uso del mezzo pubblico da parte dei giovani, ponendosi come alternativa al mezzo privato, il cui utilizzo è visto ancora, troppo spesso, come simbolo del passaggio alla vita adulta.

L'integrazione sovralocale richiama, ovviamente, la questione

della lingua. Va favorita l'acquisizione delle competenze linguistiche, promuovendo le occasioni di incontro e di scambio. Le proposte, in tale direzione, riguardano gli abbonamenti integrati e l'attivazione dell'Euregio Pass, puntando anzitutto sulla fascia degli studenti universitari.

RUOLO DELLE TECNOLOGIE E DELLA COMUNICAZIONE.

VERSO UNO "SMART TERRITORY"

Le tecnologie a disposizione consentono di affrontare in modo nuovo problemi consolidati, superando barriere e ostacoli apparentemente insormontabili. Si tratta, soprattutto, di fare leva sull'informazione, risorsa fondamentale per agevolare l'accesso degli utenti alle diverse forme della mobilità.

Va perseguita pertanto la creazione di piattaforme digitali per l'informazione integrata e *real-time*. La tecnologia permette lo scambio di dati e la messa

a disposizione di informazioni in modo rapido, sostenendo modalità flessibili di fornitura del servizio (in particolare nelle aree a bassa densità abitativa). Consente, inoltre, l'integrazione tra i fornitori del servizio, mirando all'effetto *ski pass*, vale a dire l'accesso a un sistema integrato di trasporti in modo tra-

LA SFIDA È QUELLA DI UTILIZZARE LA TECNOLOGIA PER SUPERARE LE BARRIERE ORGANIZZATIVE E MIRARE ALLA FORMAZIONE DI UNO SMART TERRITORY



sparente per l'utente, che non coglie le diverse responsabilità dei singoli vettori.

La sfida, richiamando quanto viene perseguito per la *smart city*, è di utilizzare la tecnologia quale leva per superare le barriere organizzative, mirando alla formazione di uno *smart territory*.

RACCOLTA DI BUONE PRATICHE

I territori dell'Euregio presentano numerose esperienze che costituiscono delle "buone pratiche", intese non tanto come modelli da copiare pedissequamente ma come dimostrazioni che molti problemi possano essere affrontati e risolti, purché si adotti un approccio aperto all'innovazione e alla cooperazione.

Una collezione di buone pratiche può comprendere:

- reti di piste ciclabili, urbane ed extraurbane, i cui effetti si apprezzano sulla ripartizione modale del trasporto, sull'offerta turistica e sulla salute della popolazione;
- l'estensione delle ZTL (zone a traffico limitato);
- il miglioramento dei collegamenti ferroviari locali, anche integrati con il sistema degli impianti di risalita;
- attrattività dei luoghi ad accesso controllato, in particolare nelle aree di pregio ambientale e paesaggistico, con effetti

rilevanti sui flussi turistici;

- sistemi tariffari che incentivano gli abbonamenti annuali e integrati.

UNA PROPOSTA: L' "ERASMUS" DEI FUNZIONARI

Per sostenere la prospettiva di un rafforzamento dei meccanismi della *governance* su scala euroregionale e concretizzare le

proposte appare indispensabile migliorare il dialogo e la cooperazione all'interno delle singole istituzioni, tra i diversi enti territoriali e tra i diversi soggetti coinvolti nella gestione della mobilità. L'obiettivo è di contribuire a modificare gli approcci e gli atteggiamenti degli operatori, partendo ovviamente dalla singola istituzione (far dialogare i funzionari responsabili dei diversi settori).

La proposta è di coinvolgere i dipendenti pubblici dell'Euregio, responsabili di settori significativi, in una sorta di

"Erasmus dei funzionari". Si tratterebbe di far trascorrere un breve periodo a funzionari di livello intermedio presso gli uffici della PAT/PAB/Land Tirol, dei comuni maggiori o di enti di gestione di servizi della mobilità per conoscere i propri colleghi, prendere dimestichezza con le diverse modalità impiegate nell'affrontare problemi analoghi e con i modelli di gestione utilizzati in altri contesti. ■

L' "ERASMUS DEI FUNZIONARI" PROPONE DI FAR TRASCORRERE AI FUNZIONARI PUBBLICI UN PERIODO DI SCAMBIO PRESSO GLI UFFICI DI PAT/PAB/LAND TIROL





“QUALITÀ TRENTINO”

MARIA SERENA BANDINI Osservatorio delle produzioni trentine della Camera di Commercio di Trento

L'indagine sulla notorietà del marchio che tutela e valorizza i prodotti agroalimentari

Ogni territorio si differenzia per le forti caratterizzazioni geografiche, culturali, storiche e sociali. In ciascuno di essi “vive” un patrimonio di elementi caratterizzanti che, gioco forza, in un contesto sempre più spinto alla globalizzazione, e con essa all'omogeneizzazione, divengono elementi distintivi di sviluppo e salvaguardia dell'unicità del singolo contesto. Nel novero dei fattori che connotano in modo peculiare una

data area geografica vi sono i prodotti agroalimentari territoriali, ovvero quei prodotti che si distinguono per il legame e la provenienza da quello specifico territorio, nonché per l'impiego di tecniche e pratiche di produzione consolidate, specifiche e peculiari delle tradizioni locali.

Per la promozione e valorizzazione dei territori e delle loro specificità si sono sviluppati programmi e azioni in grado di coniugare lo sviluppo economico e sociale con la salvaguardia

delle risorse e delle peculiarità di una data area. Tra le opzioni disponibili vi è l'utilizzo dei marchi territoriali, strumenti in grado di fungere da elementi di raccordo e sintesi dell'eterogeneità dei fattori positivi, qualificanti e riferibili a una specifica area.

In Trentino, all'adozione e alla diffusione del marchio territoriale "Trentino" ha fatto seguito l'impiego del marchio collettivo "Qualità Trentino", quale ulteriore leva per la tutela e la valorizzazione dei prodotti di pregio del comparto agroalimentare trentino. Il marchio in questione è nato per proteggere e garantire la qualità, nonché l'origine specifica, l'affidabilità, la genuinità e la naturalità dei prodotti del Trentino. Più precisamente, il messaggio principale che il marchio vuole trasmettere è d'indicazione di qualità; quello secondario di indicazione d'origine.

Gli enti e le istituzioni, a vario titolo competenti in materia, hanno definito programmi e azioni da un lato mirati a coinvolgere quanti più produttori dei vari comparti dell'agroa-

limentare, dall'altro a promuovere la diffusione del marchio e dei prodotti stessi.

La consapevolezza che per accrescere l'efficacia della proprie azioni sia necessario, in qualche modo, rilevare o "misurare" gli effetti da esse prodotti, ha indotto, inoltre, i soggetti istituzionali coinvolti a riflettere sulle modalità più appropriate per realizzare questo obiettivo. Si è pertanto deciso, dopo un confronto costruttivo tra Provincia, Trentino Marketing e Camera di Commercio di Trento (Osservatorio delle produzioni trentine), di realizzare un'indagine di mercato mirata sul marchio "Qualità Trentino".

LE ASSOCIAZIONI
CONCETTUALI
CONSENTONO DI RILEVARE
GLI ELEMENTI CHE
QUALIFICANO IL MARCHIO
NELL'IMMAGINARIO
E NEL VISSUTO DEL
CONSUMATORE

L'indagine in questione, curata dall'Osservatorio delle produzioni trentine, ha considerato tre temi principali:

- a) la conoscenza del marchio "Qualità Trentino" (spontanea e sollecitata);
- b) le associazioni concettuali relative al suddetto marchio;
- c) l'esperienza di consumo dei prodotti contrassegnati dal



marchio e la percezione della sua importanza e dei fattori che lo distinguono.

La distinzione di cui sopra ha natura puramente speculativa in quanto si tratta di temi strettamente correlati: la conoscenza/notorietà del marchio si lega alla valutazione di quanto esso sia diffuso presso la popolazione locale e il consumo richiama il ruolo che il marchio "Qualità Trentino" può avere nelle scelte degli utilizzatori finali dei prodotti. Infine, le associazioni concettuali consentono di rilevare quali siano gli elementi che qualificano il marchio nell'immaginario e nel vissuto del consumatore.

Prima di procedere con l'analisi dei risultati della rilevazione, è utile richiamare alcune brevi note metodologiche. L'universo di riferimento dell'indagine, ovvero l'insieme delle unità statistiche, si compone degli individui residenti in provincia di Trento al 31 dicembre 2016, in età compresa tra i 18 e gli 80 anni. Il piano di campionamento adottato è un piano stratificato, con allocazione proporzionale. I criteri di stratificazione sono il genere (maschi e femmine), le classi d'età (18-29; 30-55; 56-80 anni) e le dimensioni del comune di residenza ("grandi comuni" da 10.001 residenti e oltre, "medi comuni" da 3.000 a 10.000 residenti e "piccoli comuni" da 1 a 2.999 residenti). La selezione delle unità statistiche finali è avvenuta con metodo casuale. L'ampiezza campionaria è di 5.100 unità/individui, con un margine complessivo di errore statistico dell'1,68% a un intervallo di confidenza del 95%.

In termini di ricordo spontaneo è emerso che il 43,6% dei 5.100 soggetti interpellati sostiene di aver sentito parlare del marchio citato. Tale percentuale diminuisce sensibilmente, tuttavia, quando si chiede di descriverlo: chi vi riesce correttamente è il 28,4% di chi aveva dichiarato di averne sentito parlare, con una maggiore accentuazione per i laureati (41,9%) e per i residenti nei grandi comuni (34,7%). La



Il marchio "Qualità Trentino"

conoscenza spontanea è una delle due modalità attraverso le quali valutare la conoscenza del marchio. L'altra "forma" di conoscenza è la sollecitata, quella che fa leva sulla attivazione del ricordo attraverso uno specifico stimolo: nel caso in questione, la visualizzazione del marchio. La quota di conoscitori è del 67,7% (73,1% presso le donne e 72,1% per i residenti nei piccoli comuni) e il ricordo del marchio viene prevalentemente associato alle confezioni dei prodotti/beni (58,2%) e ai punti vendita (49%). Il rafforzamento della quota di chi riconosce il marchio è dovuto al fatto di aver stimolato il ricordo e riattivato elementi sedimentati nella memoria. (Fig. 1) Per quanto riguarda l'associazione del marchio ai prodotti, l'86,3% degli intervistati (conoscitori del marchio) lo associa

Fig. 1 - Confronto fra conoscenza spontanea e sollecitata del marchio "Qualità Trentino" (valori percentuali - Base=intero campione)

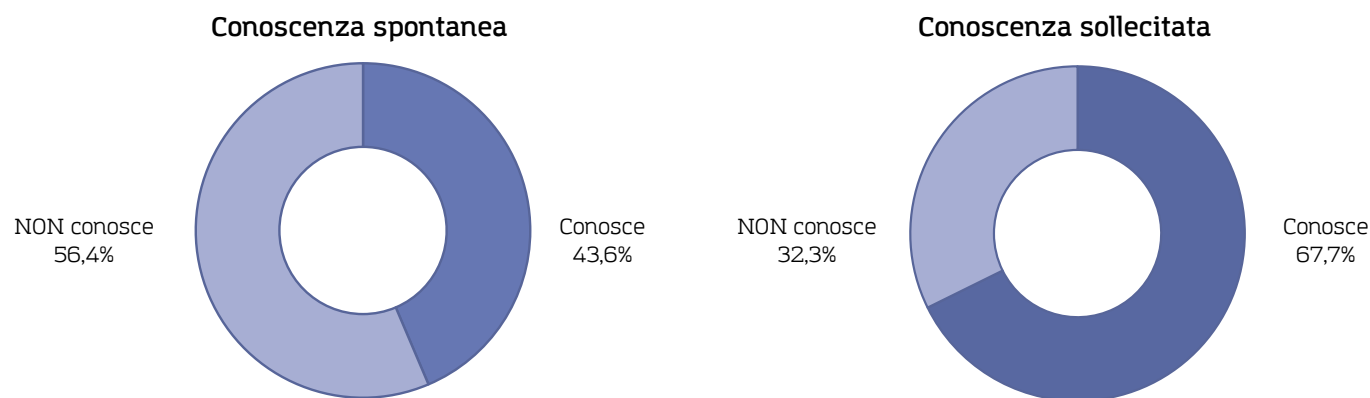
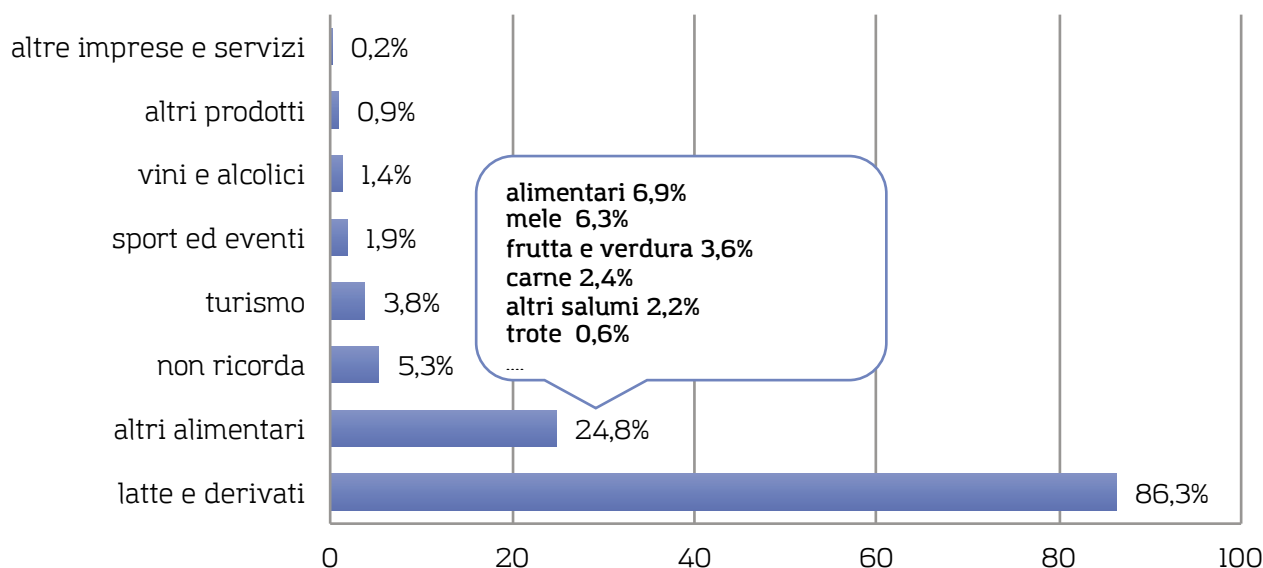


Fig. 2 -Associazione spontanea fra marchio “Qualità Trentino” e prodotti
(valori percentuali - Base = 3.443 = soggetti che riconoscono il marchio - Risposte multiple)



a latte e derivati, il 24,8% ad altri alimentari, tra i quali, più nel dettaglio, mele (6%), frutta e verdura (3,6%), carne (2,4%), altri salumi (2,2%), trote (0,6%) e altri prodotti per percentuali via via minori.

I dati evidenziano un'accentuazione delle risposte in corrispondenza di latte e i derivati dovuta forse al fatto che il settore lattiero-caseario è stato tra i primi a utilizzare il marchio e quindi maggiore è risultata la diffusione dei relativi prodotti "marchiati" e forse anche a una certa "confusione" indotta dalla presenza di marchi e loghi simili o similari. È altrettanto evidente che l'ampiezza della gamma di prodotti citati rimanda a una certa pervasività del marchio tale da indurre i soggetti ad associarla a prodotti diversi. (Fig. 2)

In termini di associazioni concettuali al marchio ovvero di che cosa e quali attributi/messaggi esso sia in grado di richiamare e veicolare, emergono in modo netto e inequivocabile due termini: montagna e territorio. Gli intervistati, invitati a esprimere il loro livello di accordo (da 1=per nulla a 5=massimo accordo) su alcuni vocaboli proposti, si sentono di associare il termine montagna al marchio con un grado di accordo pari a 4,3 e il termine territorio con uno del 4,1. Seguono qualità (4), genuinità (3,7), garanzia (3,6), affidabilità (3,6) e sostenibilità (3,4). (Fig 3 e 4)

Il legame più forte evocato dal marchio è quello con il territorio e con la montagna e quindi con l'origine trentina. Tale provenienza sembra anche implicare e quindi includere gli

aspetti della qualità, genuinità, garanzia e affidabilità dei prodotti. Il territorio e l'ambiente montano e soprattutto l'origine e il legame dei prodotti con essi appaiono, in altri termini, costituire una vera e propria garanzia di qualità dei prodotti secondo la percezione dei consumatori.

Questi elementi valoriali si confermano rilevanti anche nelle scelte e nelle decisioni di consumo/acquisto.

L'80,7% di coloro che conoscono il marchio dichiara di aver consumato almeno

una volta i prodotti contrassegnati con il marchio "Qualità Trentino" e indirizzano le loro preferenze in primo luogo verso latte e derivati (108,7%), a seguire altri alimentari (22,9%, di cui mele 7,5%, frutta e verdura 3,9%, ecc.), vini e alcolici (2%) e altri prodotti ancora.

La presenza del marchio "Qualità Trentino" sui prodotti è

LA PRESENZA DEL MARCHIO "QUALITÀ TRENTINO" SUI PRODOTTI È PERCEPITA DAGLI INTERVISTATI COME UN FATTORE QUALIFICANTE

¹ Il valore in questione è dovuto al fatto che il quesito sul consumo di prodotti a marchio "Qualità Trentino" prevedeva la possibilità di più risposte (risposte multiple) e che esso quindi corrisponda alla somma delle percentuali dei singoli prodotti citati inclusi nella voce "latte e derivati" (ad esempio, panna, yogurt, burro, formaggi in generale, ecc.).

Fig. 3 - Il grado di accordo sulle associazioni concettuali al marchio "Qualità Trentino"
 (da 1=per nulla a 5=del tutto - Base = intero campione - Valori medi)

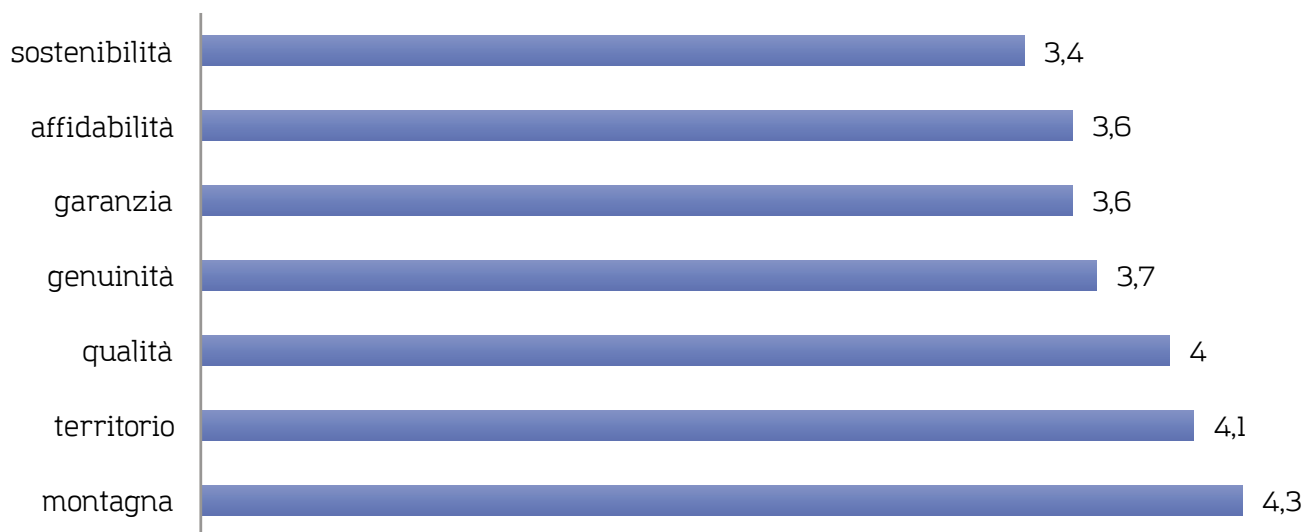


Fig. 4 - Graduatoria delle associazioni concettuali al marchio "Qualità Trentino"
 (Valori % - Base = intero campione)

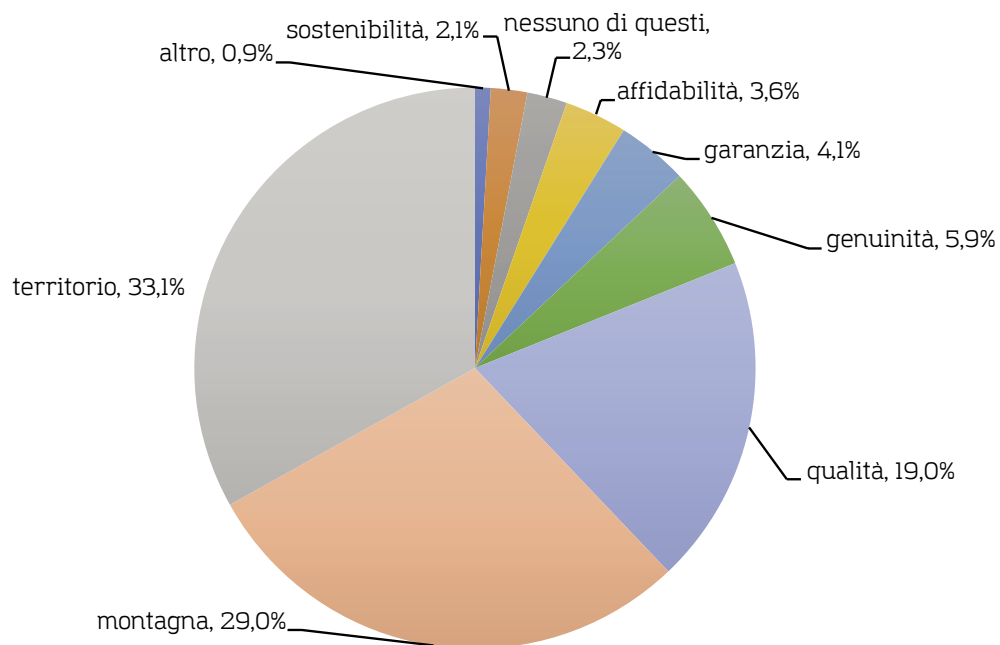
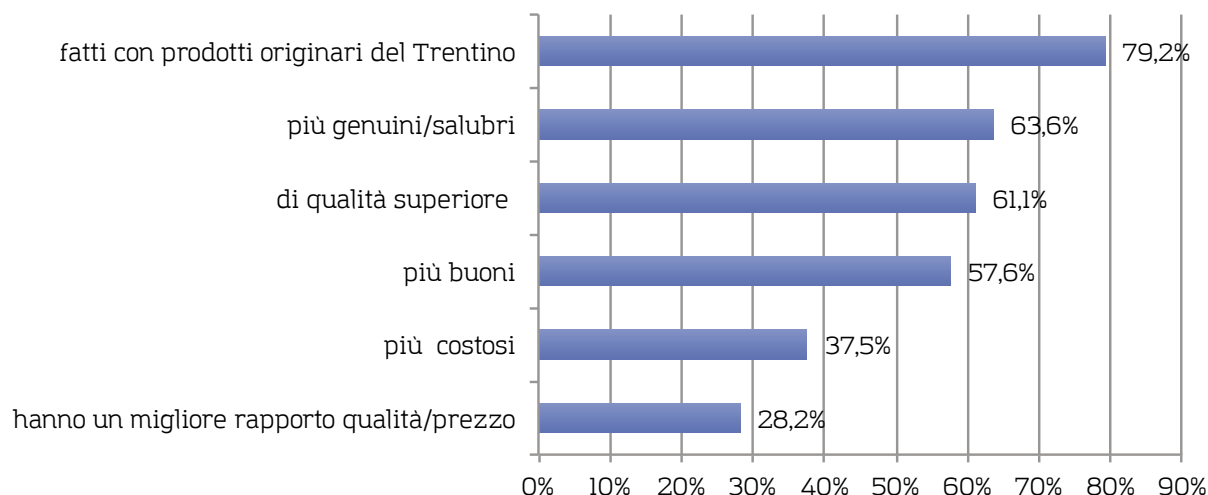


Fig. 5 - Percezione delle differenze tra prodotti con marchio “Qualità Trentino” e prodotti senza marchio
(risposte affermative in % - Base = totale campione)



percepita dagli intervistati come un fattore qualificante rispetto ai prodotti non “marchiati”. I prodotti contrassegnati con il marchio “Qualità Trentino” secondo gli intervistati sono, innanzi tutto, fatti con prodotti (materie) originari del Trentino (79,2% di risposte affermative), quindi provenienti dal territorio e legati al territorio. Essi inoltre sono, sempre rispetto ai prodotti privi del marchio, più genuini, salubri (63,6%), di qualità superiore (61,1%) e più buoni (57,6%). (Fig. 5)

Il marchio quindi connota positivamente i prodotti e inoltre la sua presenza risulta nella scelta d'acquisto, rispetto a un prodotto simile non marchiato, fondamentale per il 10,4% dei conoscitori del marchio, molto importante per il 28,7% e comunque abbastanza importante per il 37,9%.

Il potenziale di sviluppo del marchio “Qualità Trentino”, inteso come indicazione di qualità ma anche di origine, si può cogliere esaminando i dati sulla rilevanza che l'origine trentina e la produzione *in loco* dei prodotti rivestono nelle decisioni di acquisto di determinate categorie di prodotti. L'essere stato prodotto in Trentino risulta un elemento molto importante nella scelta dei prodotti caseari per il 57,5% degli intervistati. Altrettanto nutrita è la quota di “sostenitori” del “made in Trentino” per le carni e gli insaccati (52,5%), per la frutta e verdura (46,3%), per i vini (37,9%) e per gli spumanti (33,1%). (Fig. 6) Estendere la diffusione del marchio a quante più tipologie di prodotti può

rafforzare la domanda di beni da parte di chi già consuma prodotti con contrassegno “Qualità Trentino” e incoraggiare, invece, chi ancora non li conosce/utilizza, ma è comunque sensibile ai temi della qualità e dell'origine.

Il marchio “Qualità Trentino” è inteso, infatti, da entrambe le categorie di soggetti, come uno strumento importante, tra le altre cose, per garantire l'origine e la qualità dei prodotti,

per la valorizzazione del territorio, per sostenere l'economia locale e come un incentivo per l'acquisto dei prodotti trentini. In questo senso, si può affermare che esista corrispondenza tra le finalità per cui è stato creato il marchio dai decisori istituzionali² e la percezione delle stesse presso il grande pubblico. Il messaggio veicolato dal marchio sembra essere stato recepito e tale risultato si può intendere come stimolo per proseguire nei programmi

di valorizzazione del marchio e, più in generale, dei valori, delle realtà e delle produzioni che esso rappresenta. (Fig. 7 e 8). ■

IL MESSAGGIO VEICOLATO DAL MARCHIO SEMBRA ESSERE STATO RECEPITO E CIÒ SUGGERISCE DI PROGREDIRE NEI PROGRAMMI DI VALORIZZAZIONE

² Le finalità del marchio, ai sensi dell'art. 2 del “Regolamento d'uso del marchio collettivo “Qualità Trentino”, sono: a) ottenere e assicurare un elevato livello qualitativo per i prodotti agricoli e alimentari; b) portare a conoscenza dei consumatori, attraverso azioni informative, l'elevato livello qualitativo, i relativi criteri e le caratteristiche dei prodotti contrassegnati dal marchio; c) promuovere e sostenere il marketing commerciale e la vendita di tali prodotti.

Fig. 6 - Rilevanza dell'origine trentina nella scelta dei prodotti

(% di risposta "molto importante" - Base = intero campione)

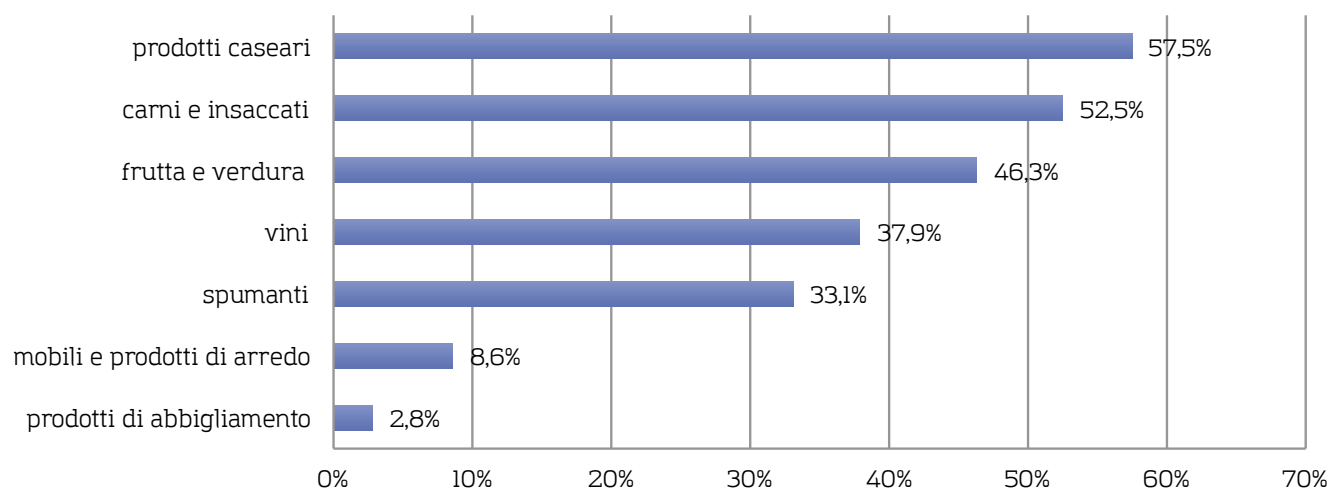


Fig. 7 - Percezione dell'importanza del marchio "Qualità Trentino" - grado di accordo

(da 1=per nulla a 5=del tutto - Base = 3.454 = conoscitori del marchio - Valori medi)

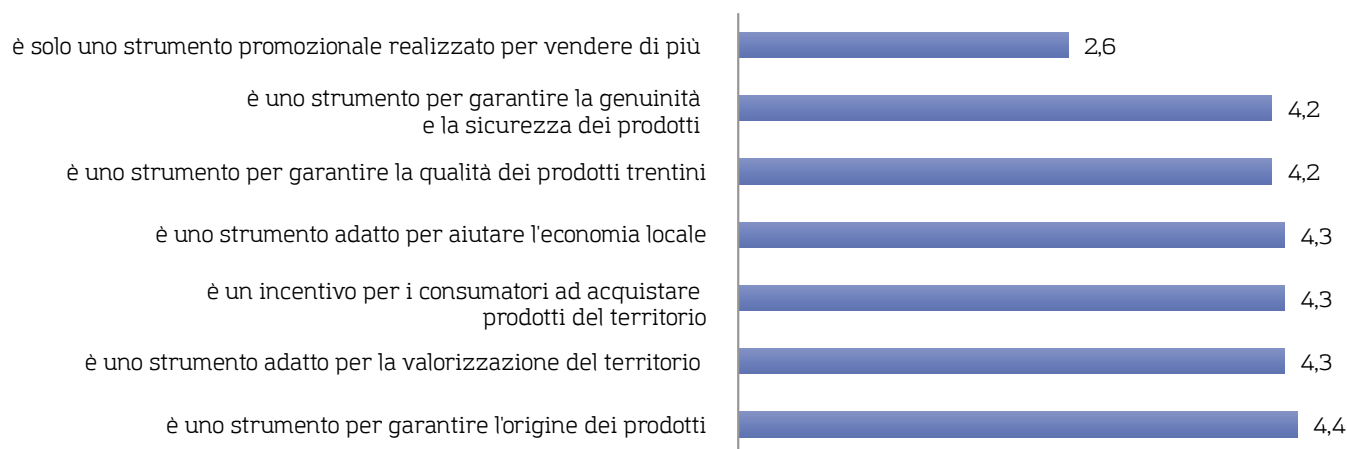
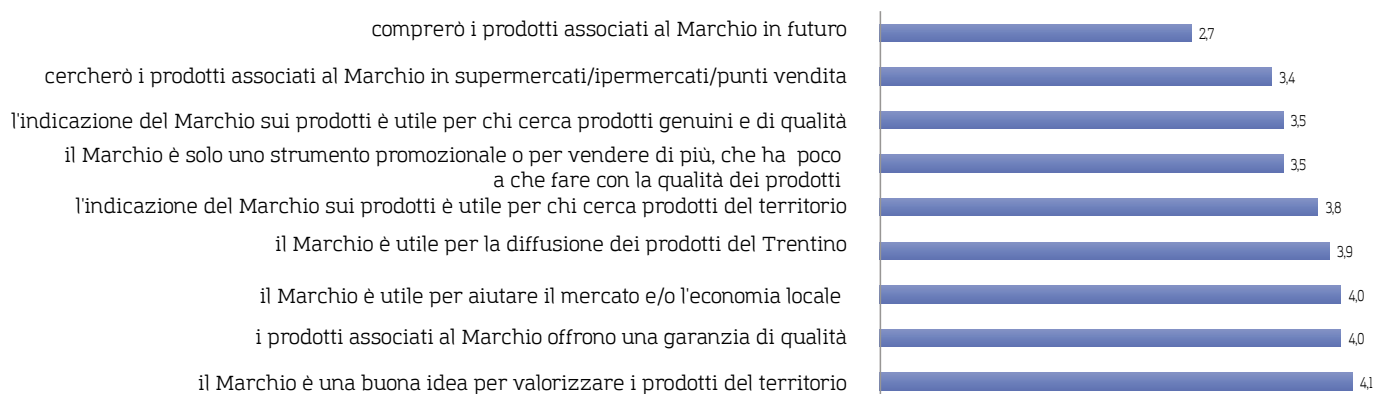
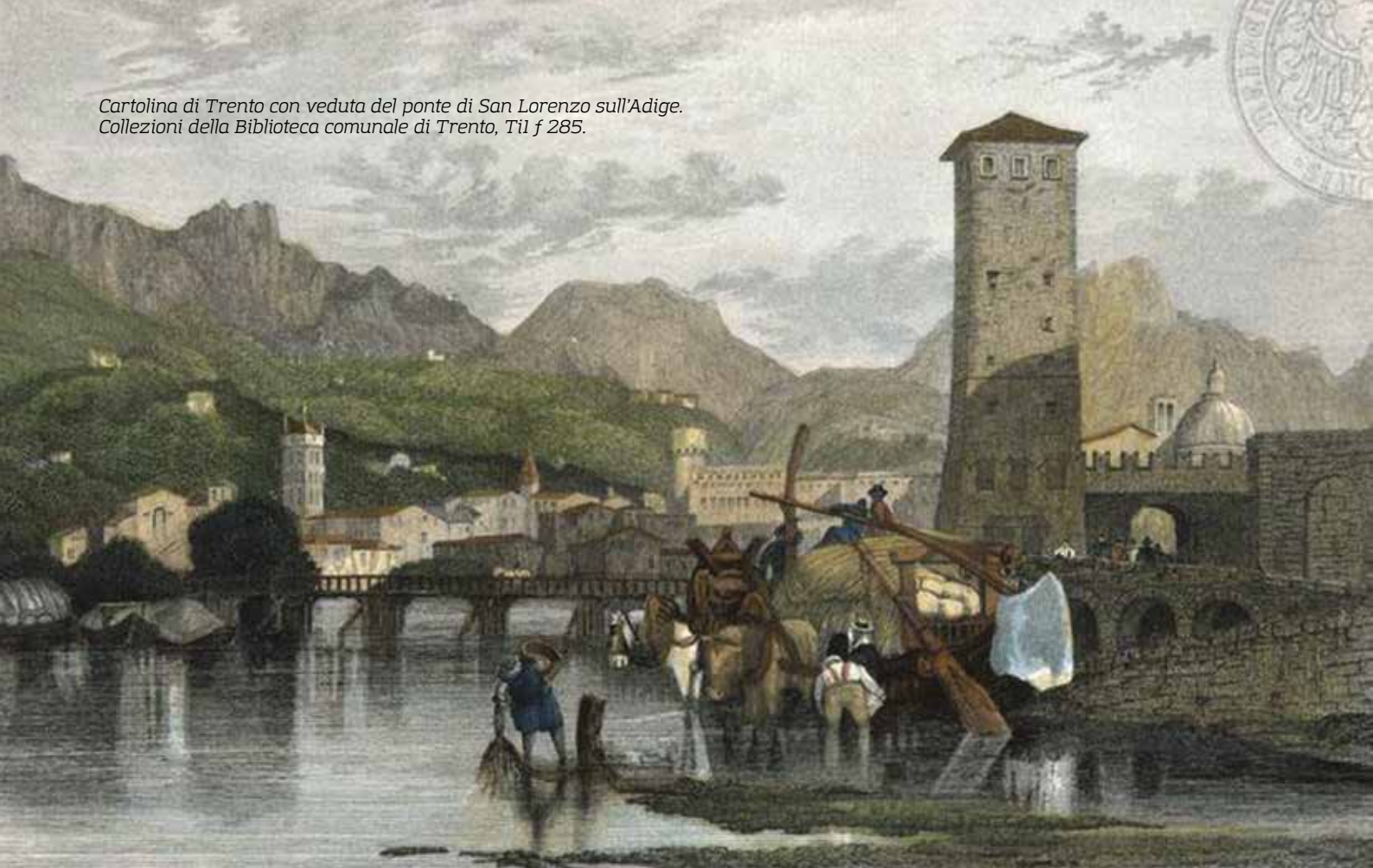


Fig. 8 - Percezione dell'importanza del marchio "Qualità Trentino" - grado di accordo

(da 1=per nulla a 5=del tutto - Base = 1.646 = non conoscitori del marchio - Valori medi)





I TRAFFICI COMMERCIALI NELLE ALPI TRENTINO-TIROLESÌ

CINZIA LORANDINI Università degli studi di Trento
ANGELA MURA Archivio storico del Comune di Bolzano

Circuiti di scambio, dazi, contrabbando e tutela dei prodotti nel Seicento

La centralità che l'area trentino-tirolese detiene quale regione-cerniera tra i mercati italiani e quelli transalpini, soprattutto dell'area mitteleuropea – che ha trovato evidente manifestazione nel convergere di

interessi verso lo sviluppo infrastrutturale dell'asse del Brennero – non costituisce un fenomeno recente. Lungo tutto il corso dell'Età moderna, la regione ha intrattenuto intense relazioni commerciali con le aree circostanti in funzione sia



dell'approvvigionamento di beni (primari e manufatti) necessari al soddisfacimento del fabbisogno locale, sia dell'esportazione delle produzioni eccedentarie verso mercati più o meno distanti, oltre che in funzione del transito delle merci oggetto di scambio tra l'area mediterranea e il continente europeo.

Lungi dal costituire una barriera invalicabile, le Alpi trentino-tirolesi sono state attraversate nel tempo da consistenti flussi di merci, incanalate in prevalenza lungo l'asse di transito Nord-Sud, forte della presenza di un fiume per larghi tratti navigabile quale l'Adige e della maggiore agibilità del Passo del Brennero rispetto agli altri valichi alpini. Rispetto alle principali direttrici di transito, che seguivano i bacini fluviali dell'Adige e dell'Isarco ed erano presidiate da una fitta rete di postazioni di dazio, si apriva lungo le valli laterali un sistema articolato di percorsi secondari, spesso impervi, dove s'incamminava un traffico commerciale minore, ma comunque intenso, che assumeva carattere multidirezionale. All'interno della vasta gamma di merci scambiate, i prodotti agroalimentari assumevano particolare rilievo nel contesto di un'economia preindustriale contrassegnata da scarsa produttività e basso livello dei redditi, nella maggior parte

dei casi assorbiti prevalentemente dalle spese alimentari. Il commercio di prodotti alimentari tra Nord e Sud attraverso la regione trentino-tirolese nella prima Età moderna rappresenta il *focus* tematico su cui si è voluto incentrare il ciclo di incontri "Verso i mercati del Nord: i percorsi alimentari seicenteschi

dall'area padana alle Dolomiti", organizzato dall'Archivio storico della Città di Bolzano e dagli Archivi di Stato di Parma e di Pavia, con la collaborazione delle Camere di Commercio di Trento e di Bolzano. Dopo un primo incontro a San Genesio ed Uniti (Pavia, 16 giugno), il 15 settembre si è tenuto presso la Sala Conte di Luna di Palazzo Roccabruna a Trento il secondo dei quattro appuntamenti culturali itineranti previsti, destinati a proseguire a Bolzano (27 ottobre) per chiudersi infine a Reggio Emilia (9 novembre).

La giornata di studi trentina, dedicata a "I traffici commerciali nelle Alpi trentino-tirolesi: commerci, dazi e contrabbando nel Seicento" e moderata da Cinzia Lorandini (Università degli studi di Trento), ha visto presentare i risultati di alcune recenti ricerche relative allo scambio di derrate alimentari tra l'area padano-veneta e i mercati del Nord, con particolare attenzione ai traffici attraverso il settore Sud-orientale della

LO SCAMBIO DI PRODOTTI AGROALIMENTARI ASSUMEVA PARTICOLARE RILIEVO NEL CONTESTO DI UN'ECONOMIA PREINDUSTRIALE

Tariffe, so dem Zollhaus in Fassa
eingeschlossen worden.

Wollens Oßzungen.

Appelzuggeris

Eniger

Erwinz Wollens

Jugener

Mandley

Müßgel Ruffen

Müßgel Pflis

Pfaffen

Quaffen

Wanipanten

Zilman

Ziembar

Zügger

Zunuffen

gibt Jeder Ruffen 4 h. 1/2.

Tariffario integrativo del dazio di Fassa. Archivio
diocesano di Bressanone, Archivio del Principato
vescovile di Bressanone, Protocolli del Consiglio aulico,
vol. LXII, 1635 dicembre 4.

regione trentino-tirolese e ai flussi commerciali che in antico regime, e in particolare tra Cinque e Seicento, percorrevano quest'area in senso longitudinale e perpendicolare alla principale direttrice di traffico.

Il commercio del legname tra le aree montane dei Principati vescovili di Trento e Bressanone e della Contea del Tirolo, nel settore orientale della regione, e la Pianura veneta, e il traffico di prodotti alimentari a esso collegato, sono stati al centro dell'intervento di Katia Occhi (Istituto storico italo-germanico-FBK di Trento). Il legname rappresentava una preziosa risorsa per le città di pianura, dove veniva trasportato attraverso un sistema di percorsi fluviali e intervallivi incentrato sui torrenti immissari dell'Adige, del Brenta e del Piave. Oltre a procurare lauti proventi agli operatori attivi in questi traffici, lo sfruttamento del bosco e il commercio a esso collegato erano fonte di introiti fiscali per le autorità pubbliche e le comunità. Non sorprende, dunque, l'intensificazione a metà Cinquecento delle iniziative da parte della Contea del Tirolo volte a limitare l'utilizzo dei boschi da parte delle comunità e a incrementare le entrate daziarie mediante l'istituzione di una rete di postazioni di prelievo

lungo le vie fluviali. Gli stessi consorzi mercantili impegnati nell'esportazione del legname erano attivi nell'importazione dei generi alimentari destinati ai cantieri di taglio e ai villaggi circostanti. I contratti di compagnia stipulati tra i mercanti di legname, rinvenuti nei protocolli notarili, e la documentazione

giudiziaria attestano che il principale prodotto importato era il miglio, utilizzato per la preparazione di una polenta, oltre a frumento, legumi, segale e formaggio, mentre la diffusione nel primo Seicento del "sorgo turco" (mais) testimonia l'incipiente trasformazione delle abitudini alimentari.

A fronte della situazione deficitaria dell'economia trentino-tirolese rispetto ai prodotti cerealicoli, la locale produzione vinicola alimentava un consistente flusso di esportazioni verso i mercati

d'Oltralpe. Si trattava peraltro di un commercio fortemente regolato, che vedeva avvantaggiate la città di Trento e le comunità tirolesi del "lungo Adige", forti dei privilegi ottenuti dall'autorità imperiale, a detrimento delle altre comunità, cui era precluso il collocamento del vino sui mercati transalpini. Come ha tuttavia rilevato Thomas Cammilleri (Università degli studi di Trento) sulla base dello studio di diversi atti proces-

LA PRODUZIONE VINICOLA TRENTINO-TIROLESE ALIMENTAVA UN CONSISTENTE FLUSSO DI ESPORTAZIONI VERSO I MERCATI D'OLTRALPE

Il fiume Adige e la chiesa di Sant'Apollinare a Trento



suali conservati nel fondo del Magistrato consolare presso l'Archivio storico del Comune di Trento, è possibile riscontrare la presenza di una ben documentata attività di contrabbando del vino in area trentina. Significativa la vicenda della strada di Palù, oggetto di una contesa più che secolare tra i consoli trentini e le comunità tirolesi da un lato, e la comunità di Pergine dall'altro, che con l'apertura nel 1604 del nuovo itinerario intendeva mettere a disposizione dei locali produttori di vino una via alternativa per raggiungere le Valli di Fiemme, Fassa e Gardena, aggirando la direttrice atesina e, conseguentemente, i divieti imperiali. Un altro interessante caso di studio nell'area dolomitica, affrontato da Angela Mura, è rappresentato dal tratto alto della Valle dell'Avisio e dal Giudizio vescovile brissinese di Fassa. L'importanza in antico regime di quest'area come crocevia di percorsi commerciali tra Nord e Sud è evidenziata dall'esistenza di una rete di sentieri di montagna, che si inerpicavano, dall'antichità, lungo i solchi vallivi dei tributari torrentizi dell'Avisio o lungo le coste montuose, e mettevano la valle in comunicazione con i distretti confinanti, di lingua tedesca e ladina, trentini e tirolesi, e con i territori veneziani, la Valsugana o l'Ampezzano, con Bolzano o con la Pusteria, e di qui con le regioni d'Oltralpe. In questa zona, a partire dal 1630,

A PARTIRE DAL 1630,
VENNE IMPIANTATO
UN SISTEMA DI DAZI CHE
GRAVITAVA ATTORNO
ALLA DOGANA MAGGIORE
DI CAMPITELLO DI FASSA

venne impiantato un sistema di dazi che gravitava attorno alla dogana maggiore di Campitello di Fassa. La stessa scelta di collocare il presidio fisso di dogana in una posizione arretrata rispetto alla testa o all'imbocco della valle, ove invece vennero posti di stanza degli ispettori mobili, pare dovuta all'importanza dei flussi commerciali che abbandonando il bacino dell'Avisio deviavano verso Nord lungo la valle di un suo tributario minore, il rio di Duron, raggiungendo il vasto Altopiano dell'Alpe di Siusi. Sull'Altopiano si aprivano, a raggiera,

percorsi viari che immettevano in Val d'Isarco, senza passare da Bolzano, o piegavano in Val Gardena, poi in Val Badia e quindi, attraverso il bacino della Rienza, alternativamente verso il Brennero o verso la Drava, e di qui al bacino del Danubio. Un'estensione del tariffario del dazio di Campitello, rilasciata nel 1635, contempla un'ampia gamma di merci minute e pregiate d'importazione, predisposte a viaggiare in carichi leggeri, più agevolmente incamminabili anche lungo i tortuosi e spesso impervi

sentieri montani: vengono elencate droghe e spezie di vario tipo, in massima parte provenienti dai porti dell'Oriente, tessuti pregiati, pesci essiccati o salati, provenienti per lo più dal Nord dell'Atlantico, ostriche, olio, miele, capperi, limoni, aglio, castagne, melegrane, nocciole, olive, carrube, riso, piantine da



Campitello di Fassa

Dettaglio di un veliero mercantile dal Ciclo di affreschi di Georg Müller Bambergensis (1597). Vecchio municipio di Bolzano, anticamera della Sala consiliare.



frutto, formaggio “parmesan”, alloro, vini del Sud (Malvasia, Moscatello, Rainfel), acquavite, sale.

Con particolare riferimento ai transiti di formaggio Parmigiano verso Nord nei primi decenni del Seicento, Graziano Tonelli (Archivio storico di Stato di Parma) ha messo in evidenza l'esistenza di un interessante atto notarile, custodito presso l'Archivio di Stato di Parma. L'atto, datato 1612, attesta l'esigenza avvertita dalla dinastia ducale farnesiana di certificare opportunamente la zona di produzione del formaggio “dichiarato Parmigiano”; un esempio *ante litteram* di protezione del marchio legato al territorio di origine del prodotto, volta a difenderne la tipicità sul mercato rispetto ai prodotti concorrenti (in particolare del formaggio “Lodigiano”) e aumentarne la competitività. Gli scambi tra Nord e Sud attraverso l'area

trentino-tirolese non si limitavano peraltro al traffico di merci; la regione costituiva anche uno spazio di circolazione di idee e culture, inclusa quella gastronomica. A questo proposito, Otel-

lo Fabris (Centro di documentazione folcloristica di Bassano del Grappa) ha focalizzato l'attenzione su un alimento di origine nordica, lo stoccafisso, per esaminare la migrazione delle tecniche di preparazione alla cottura e delle ricette, presentando alcune interessanti evidenze relative all'area trentino-tirolese tra Quattro e Cinquecento.

Numerosi dunque gli spunti e le sollecitazioni forniti da questa giornata di

studi incentrata sui traffici di prodotti alimentari in Età moderna, tema che si pone al crocevia di interessi storiografici diversi, toccando la storia del commercio, dei trasporti, della finanza pubblica e, non da ultimo, dei consumi. ■

GLI SCAMBI TRA NORD E SUD RIGUARDAVANO ANCHE LA CIRCOLAZIONE DI IDEE E CULTURE, INCLUSA QUELLA GASTRONOMICA



L'ASSETTO FINANZIARIO DELLA PROVINCIA AUTONOMA DI TRENTO

MAURO MARCANTONI *Direttore dell'Istituto per l'assistenza allo sviluppo aziendale*

Le novità introdotte dalla più recente modifica statutaria

Il sistema dell'Autonomia trentina, che condivide con l'Alto Adige/Südtirol il comune quadro regionale, è caratterizzato dall'imponente quantità di competenze in capo alla Provincia autonoma di Trento, che di questo sistema è il soggetto più rilevante e centrale. Si tratta di competenze che in parte derivano dallo Statuto di autonomia e in parte sono

state acquisite nel tempo attraverso una particolare tipologia di provvedimenti legislativi chiamati Norme di attuazione. Queste Norme vengono elaborate da uno specifico organismo, detto Commissione dei 12, ed emanate dal Governo con appositi decreti legislativi.

Viste nel loro insieme, le competenze in capo alla Provincia

La Piana di Cavedine vista dal Monte Bondone





decenni, caratterizzati dal peso crescente del debito pubblico, hanno assunto un rilievo sempre più critico.

Nel testo originario del primo Statuto del 1948, la disciplina fissata già in Assemblea costituente aveva optato per il meccanismo della compartecipazione in quota fissa ai gettiti prodotti sul territorio regionale dal prelievo fiscale. In altri

termini, per far fronte alle esigenze di governo delle rispettive realtà locali, una quota corrispondente ai 9/10 di quanto riscosso localmente veniva affidata alle amministrazioni regionali e provinciali per lo svolgimento dei propri compiti. Tale percentuale era quella ritenuta adeguata, all'epoca della redazione dello Statuto, a coprire la spesa per le funzioni assegnate all'autonomia. Con questa soluzione il Trentino, come

l'Alto Adige/*Südtirol*, si è assunto il "rischio" dell'andamento del proprio sistema economico: a una crescita del gettito corrispondevano più risorse per l'autonomia e viceversa. Con il tempo, l'economia trentina è peraltro costantemente cresciuta e, in parallelo, l'autonomia ha assunto anche sempre nuove competenze.

Nel contesto delle crisi finanziarie succedutesi dall'inizio degli anni 90, e per tenere conto del nuovo sistema di finanziamento

delle autonomie ordinarie apprestato dalla riforma del così detto federalismo fiscale, questo sistema di regolazione delle entrate e delle spese ha recentemente subito un'importante modificazione.

Per la Regione Trentino-Alto Adige e per le Province autonome l'attuazione della Legge sul federalismo fiscale ha

seguito la particolare via della diretta revisione dello Statuto di autonomia. La procedura è quella prevista dall'art. 104 dello Statuto, che consente per la modifica delle norme di cui al titolo VI, dedicato alla finanza della Regione e delle Province autonome, un intervento non con nuova legge costituzionale, molto complessa e macchinosa, ma con una legge ordinaria, purché adottata su concorde richiesta di Governo, Regione

e Province autonome.

Su tali basi, è stato concluso nel 2009 quello che è comunemente conosciuto come Patto di Milano, recepito dal Parlamento con la Legge finanziaria dell'anno successivo, il 2010, che ha formalmente modificato il titolo VI dello Statuto.

Ne è risultato, specie dopo il completamento della riforma mediante il così detto Patto di garanzia del 2014, un modello di finanza che vede l'esercizio delle ampie competenze del

CON IL TEMPO L'ECONOMIA TRENTINA È COSTANTEMENTE CRESCIUTA E L'AUTONOMIA HA ASSUNTO SEMPRE NUOVE COMPETENZE

sistema autonomistico pienamente responsabilizzato e sostenuto da un'autonomia finanziaria al contempo ampia ma anche solidale con le esigenze nazionali. Questo ha significato creare uno stretto rapporto tra la mano che raccoglie, con il gettito fiscale, e quella che distribuisce, con l'impiego delle risorse, ottenendo il duplice risultato di stimolare l'economia, quindi le entrate pubbliche, e di responsabilizzare le istituzioni, spingendole a fare meglio con meno.

I punti fermi del nuovo ordinamento finanziario uscito dall'ultima modifica del titolo VI dello Statuto di autonomia della Regione Trentino-Alto Adige/Südtirol fanno innanzitutto riferimento a quanto previsto dal Patto di Milano del 2009. I punti più qualificanti del Patto sono essenzialmente tre.

Il primo riguarda l'attribuzione alle Province dei 9/10 di tutti i tributi erariali di pertinenza del territorio, a cui fa riscontro la rinuncia alle imposte non coerenti con il nuovo ordinamento: la così detta quota variabile, perché non legata a meccanismi oggettivi, ma a una trattativa politica con lo Stato; l'IVA sull'importazione di merci sdoganate in Trentino ma destinate altrove; l'accesso alle provvidenze statali previste dalle leggi di settore, in quanto le risorse provinciali devono derivare esclusivamente dalle spettanti quote di gettito.

In secondo luogo l'attribuzione di ampi spazi di autonomia

tributaria, ivi compresa la possibilità di istituire nuovi tributi nelle materie di competenza.

In ultimo, la Regione e le Province autonome devono partecipare agli obiettivi di perequazione e solidarietà e agli obiettivi di riequilibrio della finanza pubblica attraverso l'esercizio

di funzioni delegate (per la Provincia di Trento l'Università degli studi) senza corrispondente trasferimento di risorse dallo Stato, e attraverso la partecipazione a progetti di sviluppo socioeconomico dei territori di confine (con la Regione Lombardia e con la Regione Veneto).

Questa logica, di risoluzione anche *pro futuro* delle dispute con il livello statale di governo, è stata poi alla base di un ulteriore Patto, chiamato "di garanzia",

sottoscritto nel 2014. In attuazione di tale patto la Legge di stabilità per il 2015 ha modificato – per la terza volta dal 2009 – lo Statuto speciale del Trentino-Alto Adige/Südtirol. Si tratta di modifiche che hanno completato la riforma della parte finanziaria dello Statuto, affiancandosi ai contenuti dell'Accordo di Milano e alle novità previste dalla Legge di stabilità per il 2014. Il testo vigente del titolo VI dello Statuto è quindi, da ultimo, quello derivante dal recepimento dell'Accordo di garanzia e definisce quantitativamente in modo preciso, e automaticamente aggiornato di anno in anno, i concorsi delle finanze delle Province autonome alle esigenze statali di convergenza e risanamento. ■

I PUNTI FERMI DEL NUOVO ORDINAMENTO FINANZIARIO FANNO RIFERIMENTO A QUANTO PREVISTO DAL PATTO DI MILANO DEL 2009





CINQUANT'ANNI DI PIANO URBANISTICO PROVINCIALE

ALESSANDRO FRANCESCHINI Architetto e urbanista

L'urbanistica per salvare il Trentino dalla fame e dal freddo

Il 12 settembre del 1967, al termine di un articolato e complesso lavoro di redazione durato oltre sei anni, entrava formalmente in vigore il Piano urbanistico provinciale del Trentino (PUP). Si trattava del primo strumento urbanistico su vasta area promosso in Italia, voluto da Bruno Kessler – presidente della Provincia autonoma di Trento dal 1960 al

1974 – per modernizzare il Trentino e per dare un impulso di sviluppo a un territorio che, agli inizi degli anni Sessanta, era economicamente povero e socioculturalmente arretrato. Uno studioso di primo piano dell'urbanistica moderna come Leonardo Benevolo, all'indomani dell'approvazione del Piano, aveva dato una definizione del PUP estremamente eloquente:



Trento e il ponte di San Lorenzo sull'Adige

“Il PUP del Trentino è un’utopia tecnicamente fondata”. Una espressione che ben descrive i contorni di un’esperienza che rappresenta, ancor oggi, una pietra miliare nella storia della pianificazione territoriale del nostro Paese.

Nell’estate del 1961, a pochi mesi dal suo insediamento alla guida della Giunta provinciale trentina, Bruno Kessler affida l’incarico di redazione del Piano al più interessante urbanista italiano presente sul mercato in quel momento storico: Giuseppe Samonà, architetto siciliano ma da anni di stanza a Venezia, dove dirige quella Scuola di architettura che farà diventare celebre in tutto il mondo. In quegli anni, Samonà stava elaborando delle originali teorie di pianificazione territoriale e proprio in Trentino trova la prima occasione per sperimentare sul campo quelle idee. Ma Kessler non lascia Samonà da solo: lo circonda di un gruppo di giovani professionisti, tutti destinati a una brillante carriera: l’economista Beniamino Andreatta, l’architetto Sergio Giovanazzi, l’urbanista Bernardo Secchi, il giurista Giambosco Ianes, capo dell’Ufficio urbanistica, il sociologo Franco Demarchi, l’architetto Sandro Boato, e ancora Ercole Calcaterra, Giampaolo Andreatta, Pietro Nervi, Romano Prodi, Attilio Menato, un demografo che lavorava, allora, con un innovativo calcolatore a schede perforate.

UNA DELLE PRIME URGENZE FU PROPRIO L’IMPLEMENTAZIONE DI POLI SCOLASTICI, SOPRATTUTTO QUELLI DELLE SCUOLE PROFESSIONALI

È Beniamino Andreatta a portare il vento dell’innovazione in Trentino: vicino all’ambiente milanese della *new economy*, collabora con Kessler per la redazione di un documento che si configura come un piano quadriennale di sviluppo consapevole della comunità come “istituzione autonoma” e contiene anche le idee dell’Università e del Piano urbanistico. Con questo progetto di piano, Kessler compie un gesto politico

estremamente coraggioso. Il Trentino di quegli anni, infatti, è caratterizzato da una profonda arretratezza. Era una terra da cui si emigrava, stagionalmente o permanentemente, per cercare lavoro all’estero. Ecco perché i primi obiettivi che vengono prefissati nel Piano sono quelli di salvare il Trentino dalla fame e dal freddo: due piaghe che caratterizzavano la vita negli angoli più periferici della provincia.

Dal punto di vista urbanistico il Trentino di allora era sostanzialmente una *tabula rasa*. I comuni erano dotati, nei migliori casi, di piani di fabbrica mentre non esistevano strumenti di tutela dei centri storici e del paesaggio. Il grande pericolo di allora era lo spopolamento della montagna che Kessler voleva assolutamente contrastare. E la mancanza di servizi nei territori periferici. Una delle prime urgenze fu proprio l’implementazione di poli scolastici, soprattutto poli di scuole professionali, allora, sotto la regia della Provincia.

Altra sfida fu quella di promuovere una agricoltura di qualità e la rinascita dell'Istituto agrario di San Michele all'Adige si inserisce nel solco di questa intuizione. Poi il tema della tutela del paesaggio che rappresenta uno dei pilastri del Piano. Infine l'equilibrio territoriale si doveva caratterizzare con la presenza, nelle valli, non solo del turismo ma anche dell'industria. Il varo di quel Piano, avvenuto al termine di un percorso capace di coinvolgere gli abitanti della provincia, fu l'inizio di un'esperienza irripetibile per il Trentino che, nel corso dei decenni successivi, ha saputo fare del governo del territorio una delle competenze più importanti dell'autogoverno, trasformandola in un fiore all'occhiello dell'autonomia tridentina.

LE SFIDE DEL PIANO URBANISTICO

L'équipe guidata da Samonà si poneva l'obiettivo di riorganizzare, attraverso la pianificazione, il territorio trentino, lavorando su alcune linee di sviluppo: la rete della grande viabilità; lo sviluppo del settore produttivo; la tutela del paesaggio e dei centri storici; la valorizzazione del territorio in chiave turistica. In un Trentino devastato dalle bombe della Seconda guerra mondiale, Kessler aveva capito l'importanza della programmazione per lo sviluppo dei territori. Il Dopoguerra, nella nostra provincia, non era stato immediatamente un'occasione di sviluppo, come era stato nelle parti più avan-

zate del resto del Paese. In questo contesto di grande difficoltà economica, dove il Trentino rischiava veramente di diventare un fazzoletto di terra «piccolo e solo», Kessler capì che non ci poteva essere crescita senza pianificazione, sviluppo senza visione, e che la stessa crescita doveva essere calmierata da opportune azioni di mitigazione capaci di evitare gli effetti devastanti che una crescita senza regole e senza criteri stava già mostrando altrove.

Uno dei temi affrontati con maggior forza dal Piano è quello della modernizzazione infrastrutturale. Questa strategia si poggia principalmente sul sistema stradale di base, di cui fanno parte l'autostrada del Brennero, una nuova arteria di scorrimento veloce, che innestandosi all'altezza di Trento, segue all'incirca il percorso della strada della Valsugana in direzione Venezia e, infine, la superstrada con percorso Est Ovest che, partendo da Rovereto, doveva raggiungere Riva e quindi portarsi verso la Lombardia, percorrendo il progettato raddoppio alla Gardesana occidentale. A un secondo livello, il Piano disegna la rete della grande viabilità operando integrazioni e ulteriori specializzazioni nella rete viaria esistente e in quella già in progetto prima del Piano, indicando nuove strade fondamentali o correggendo tracciati esistenti per dar loro l'efficienza infrastrutturale proporzionata alle necessità di futuro sviluppo.



La Gardesana occidentale con Riva del Garda sullo sfondo



Il secondo settore sul quale il Piano interviene con indicazioni vincolanti è costituito dalle localizzazioni industriali. Queste vengono ubicate in stretta connessione con la rete della grande viabilità e costituiscono un sistema determinante sia per l'organizzazione interna dei Comprensori sia per la loro reciproca integrazione. Tali ubicazioni costituiscono uno degli elementi fondamentali nella realizzazione delle finalità che il Piano urbanistico provinciale propone ai Comprensori (enti istituzionali intermedi tra Comuni e Provincia): lo schema generale della loro articolazione spaziale si può grosso modo assimilare a due grandi assi che costituiscono un insieme cruciforme, l'uno con andamento Nord Sud si adagia sulla Val d'Adige, Vallagarina e sul Basso Sarca, l'altro con andamento Est Ovest si estende lungo la Valsugana. Attorno a questo sistema di grossi insediamenti industriali che costituiranno un'ossatura strutturale funzionalmente efficace, si articolano altre localizzazioni nei Comprensori più periferici.

Per quanto riguarda la tutela del territorio e del paesaggio, il piano lavora su due livelli di salvaguardia: uno specializzato, con l'istituzione dei "parchi naturali" (vengono individuate due grandi aree: nel Trentino occidentale il Parco Tovel-Brenta-Val di Genova; in quello orientale il Parco Paneveggio-Pale di San Martino); uno diffuso, attraverso la definizione di ampie parti di territorio destinate a «parco attrezzato». Queste aree verdi costituiscono in tal modo un settore di intensa e qualificata valorizzazione turistica preservando il paesaggio da contaminazioni banali e non caratterizzanti. Esse comprendono territori di campagna generalmente a prato o zone di bosco che, pur continuando a mantenere la loro utilizzazione specifica, avranno particolari norme per la attuazione di quegli interventi che, ai fini della valorizzazione turistica, si renderanno necessari.

Infine, il turismo, visto dal PUP come un'attività capace di caratterizzare in modo unitario lo sviluppo dei dieci Comprensori. Vengono così individuate tre tipologie di turismo, a ognuna delle quali corrisponde una determinata categoria di fruitori: la prima comprende la villeggiatura estiva di carattere familiare che accoglie ancora una forma tipica del turismo stagionale tradizionale; la seconda considera la pratica del turismo di carattere sportivo che riguarda sia la neve, l'escursionismo e l'alpinismo, sia gli sport lacuali, e che porta forti aliquote di turismo internazionale; la terza è quella dei turisti domenicali che svolgono il classico impiego del tempo libero in montagna o sui laghi nelle più svariate forme di attività e ne cercano un'attuazione estiva e invernale di carattere multiforme. Un'altra aliquota delle correnti turistiche è rappresentata da quanti ricercano nel Trentino, i benefici delle cure nelle numerose stazioni termali, alcune assai sviluppate altre bisognose di ulteriori interventi.

LA NASCITA DEL COMPRESORIO

Una delle più importanti innovazioni introdotte nel PUP1967 è quella del "Comprensorio", una unità istituzionale a scala

sovracomunale particolarmente utile alle strategie di pianificazione territoriale. Nel suo percorso di studioso, Samonà aveva sviluppato una teoria originale sull'articolazione del territorio e degli insediamenti che si fondava su un rapporto dialettico tra la città e la campagna. Nell'esperienza trentina, l'urbanista supera questa diade nelle sue espressioni conflittuali, introducendo il concetto di "campagna urbanizzata": un luogo che non è né città, né campagna e che si riconosce, appunto, nel Comprensorio, ente istituzionale intermedio, collocato tra Comune e Provincia. L'elaborazione di Samonà appare per la prima volta nel libro "L'urbanistica e l'avvenire della città", nel 1959, ed è svolta nel quadro di una serie di considerazioni sulla situazione urbanistica italiana.

L'idea era quella di dare ai territori un'organizzazione sovracomunale dentro la quale la pianificazione dei servizi e delle infrastrutture potesse avere un senso strategico più rilevante. In ognuno dei raggruppamenti sovracomunali è previsto un programma dei criteri di pianificazione di tutto il Comprensorio, entro il quale trova adeguata correlazione ognuno dei piani comunali già in atto in una qualunque delle sue fasi, e altresì quei Comuni che non hanno ancora formato il Piano e che dalle nuove norme di legge sarebbero chiamati a farlo secondo le modalità che appresso diremo.

È questo il Piano comprensoriale, questo "Piano dei piani", lo strumento designato a norma di legge per formare

l'inquadramento della pianificazione comunale. Fra i dati che il Piano dovrà approfondire sono comprese anche le situazioni discendenti dal piano regolatore dei diversi comuni, di cui il programma dovrà tener conto come dati da analizzare per assimilare sotto forma di vincoli relativi, ma ovviamente variabili entro limiti che il programma stesso fisserà in base all'indagine di tutto il Comprensorio, ai nuovi elementi

emersi e alle correlazioni fra questi e i programmi dei piani regolatori esistenti. Nel PUP 1967 il territorio viene quindi suddiviso in dieci Comprensori, che ricalcano aree geografiche e culturali unitarie, entro le quali è possibile immaginare strategie di sviluppo a scala vasta. Non solo: va anche sottolineata la carica innovatrice di questo esercizio collegiale dei poteri di pianificazione, in grado di dare nuove capacità alla periferia montana nei confronti delle grandi aree metropolitane e concrete possibilità di successo alle nuove tendenze che proiettavano l'urbanizzazione in una campagna organizzata.

L'EREDITÀ DEL PUP 1967

A distanza di mezzo secolo da quegli eventi, le lezioni che si possono trarre dall'esperienza pianificatoria del PUP sono molte e tutte ancora estremamente attuali. Il primo insegnamento che è bello ricordare è la grande carica utopica contenuta in quelle tavole urbanistiche. Il Piano, firmato da Kessler e da Samonà, non prevedeva solamente di industrializzare

IL TURISMO FU VISTO COME UN'ATTIVITÀ CAPACE DI CARATTERIZZARE IN MODO UNITARIO LO SVILUPPO DEI DIECI COMPRESORI





Madonna di Campiglio

le arretrate aree rurali del Trentino, ma aveva in progetto la costruzione di cinque piccoli aeroporti di valle e di numerosi altiposti d'alta quota, utili a collegamenti a fini turistici, allora in grande sperimentazione in alcune aree europee. Anche se le piste di atterraggio non sono state realizzate, il Trentino turistico di oggi, noto in tutto il mondo, è frutto di quella visione straordinaria, della forza propulsiva di quella visione, che non si poneva limiti d'immaginazione e che vedeva nel futuro una possibilità per emancipare un territorio povero e arretrato.

La seconda lezione è il gesto di grande umiltà che fecero allora i progettisti. Kessler portò a Trento il meglio della cultura allora presente in Italia: un gruppo di intelligenze eterogenee che si misero a girare il Trentino con entusiasmo e pazienza, di paese in paese, di casa in casa, di assemblea in assemblea. Un esempio di partecipazione *ante litteram*, fatto in un contesto socioculturale molto arretrato rispetto a oggi, ma che seppe cogliere l'occasione di quel confronto come una sfida imprescindibile della crescita del territorio.

Infine, la capacità di coniugare, con grande anticipo sui tempi,

lo sviluppo economico-territoriale e la tutela dell'ambiente, in una visione integrata e interdipendente, rappresenta la terza lezione che il Piano urbanistico provinciale del 1967 ci testimonia ancor oggi. Nelle scelte di piano effettuate allora, l'urgenza dello sviluppo economico e la coscienza del valore del paesaggio non sono due elementi in contraddizione, ma

addendi di un medesimo ragionamento, capaci di orientare profondamente la crescita del territorio provinciale nei decenni successivi.

Carica utopica, partecipazione, visione integrata: ecco le parole d'ordine che stanno alla base di quell'esperienza di pianificazione. Il Trentino di oggi è figlio di un progetto che ha saputo intelligentemente integrare queste tre parole d'ordine. E se volessimo oggi mettere mano a un nuovo piano urbanistico provinciale dovremmo ripartire ancora da quei tre concetti: perché non c'è porta sul futuro che non sia incendiata da

una sana carica utopica, che appoggi sulla partecipazione della cittadinanza l'individuazione di una visione collettiva e che sia capace di unire, in un unico progetto di territorio, le istanze dello sviluppo e le necessità della conservazione del paesaggio. ■

L'IDEA ERA QUELLA
DI DARE AI TERRITORI
UN'ORGANIZZAZIONE
SOVRACOMUNALE
DENTRO LA QUALE LA
PIANIFICAZIONE DI SERVIZI
E INFRASTRUTTURE
AVESSE UN SENSO
PIÙ AMPIO



I VALORI SOCIALI, STORICI E CULTURALI DEL BOSCO

ALESSANDRO PALETTO *Presidente dell'Associazione forestale del Trentino*
Consiglio per la ricerca in agricoltura e l'analisi dell'economia agraria - Centro di ricerca foresta e legno (CREA-FL)

Stato dell'arte e prospettive future

Il 15 settembre 2017 si è tenuto, presso la Camera di Commercio Industria Artigianato e Agricoltura di Trento, il *workshop* dal titolo "I valori sociali, storici e culturali del bosco: stato dell'arte e prospettive future" organizzato dall'Associazione forestale del Trentino (AFT) con il supporto scientifico del Consiglio per la ricerca in agricoltura e l'analisi dell'economia agraria (CREA). Nel corso dell'in-

contro, finalizzato a sensibilizzare e informare i cittadini e i portatori d'interessi del settore foresta-legno in merito al ruolo e all'importanza dei servizi storici, spirituali e sociali forniti dal bosco, è stato analizzato il rapporto tra bosco e società sia da un punto di vista teorico sia attraverso alcuni significativi casi di studio.

L'importanza storica, sociale e culturale del bosco non è una





tematica nuova agli occhi della comunità scientifica e dei gestori della risorsa forestale, ma nei primi anni del nuovo millennio con la pubblicazione del *Millennium Ecosystem Assessment* (MEA) da parte delle Nazioni Unite è stata data nuova enfasi ai benefici – definiti dal rapporto come servizi ecosistemici – forniti dagli ecosistemi naturali all'uomo. Nello specifico, il MEA (2005) ha identificato quattro principali categorie di servizi ecosistemici: (1) i servizi di approvvigionamento quali la produzione di cibo, di acqua potabile, di materie prime ed energia; (2) i servizi di regolazione come la regolazione del clima e delle maree, la depurazione delle acque, l'impollinazione e il controllo delle infestazioni; (3) i servizi di supporto alla vita come il ciclo dei nutrienti, la diversità naturale, la formazione del suolo e la produzione primaria; (4) i servizi culturali ricomprendenti i valori storici, spirituali e sociali.

STORICAMENTE, IN EUROPA, IL BOSCO ERA GESTITO DALLE COMUNITÀ DI VILLAGGIO E DAI SINGOLI CONTADINI COME UNA RISORSA MULTIPRODOTTO

VALORI STORICI DEL BOSCO

Il *workshop* ha messo in evidenza, nelle relazioni di vari esperti in materia, come in Italia si sia passati da un utilizzo intensivo della risorsa forestale, che ha caratterizzato il periodo compreso tra il XII e la metà del XIX secolo¹, fino all'attuale regime di tutela e gestione sostenibile dei boschi basato su due pilastri fondamentali: quello della "sostenibilità", così come definita dal *Brundtland Report "Our Common Future"* (1987), e quello della "multifunzionalità" forestale.

Storicamente in Europa il bosco era gestito dalle comunità di villaggio e dai singoli contadini come una risorsa multiprodotto in grado di fornire legname da costruzione, legna da ardere a uso domestico, prodotti eduli (bacche,

¹ Salvador 2017.



castagne, funghi, tartufi, miele) per l'alimentazione umana e animale. In tale contesto, nel corso del Medioevo, i "rustici" si dedicavano all'allevamento di animali domestici – soprattutto maiali – lasciati liberi di pascolare nelle aree boscate e alimentarsi di ghiande e altri prodotti del sottobosco, mentre per l'aristocrazia il bosco era un'area dove esercitare il proprio diritto di caccia². A quell'epoca, il bosco era, pertanto, "percepito" come una risorsa in grado di fornire molteplici prodotti utili a soddisfare i bisogni delle popolazioni rurali e montane. A seguito della rivoluzione industriale, il paradigma dominante di gestione forestale è diventato il *sustained yield* finalizzato ad assicurare un approvvigionamento continuo e costante nel tempo di legna e legname per soddisfare una domanda in rapida crescita. In quel periodo storico si assiste a un utilizzo intensivo dei boschi basato su un approccio monofunzionale dove la sola massimizzazione della funzione produttiva legnosa aveva una rilevanza agli occhi dei gestori e degli

utilizzatori forestali. Si può pertanto asserire che le aree rurali e montane hanno supportato la crescita industriale dei principali Paesi europei fornendo materia prima legnosa e manodopera.

DURANTE LA PRIMA GUERRA MONDIALE, IL BISOGNO CRESCENTE DI MATERIA PRIMA LEGNOSA HA PORTATO A UN DISBOSCAMENTO DIFFUSO

Nel corso della Grande guerra del 1915-1918 il bosco ha rivestito un ruolo di fondamentale importanza nella strategia militare e allo stesso tempo è stato profondamente modificato a seguito delle vicende belliche. Da un lato il "bosco si doveva attraversare per attaccare, il bosco costituiva un ostacolo naturale e limitava la mobilità, il bosco permetteva di nascondersi, il bosco vanificava i bombardamenti, il bosco presentava insidie e sorprese, il bosco poteva essere una luogo di

attesa e di rifugio, nel bosco ci si poteva insediare..."³. Dall'altro il bosco era un risorsa in grado di fornire legname per rinforzare le trincee, le gallerie, la realizzazione di baracche e tettoie, la palificazione delle linee elettriche e telefoniche, la costruzione di ponti e teleferiche, e di legna da ardere

² Sereno 2008.

³ Leoni 2015.



per il riscaldamento. Il bisogno crescente di materia prima legnosa durante la Prima guerra mondiale ha portato a un disboscamento diffuso che ha riguardato sia le formazioni ad alto fusto, in grado di fornire legname da costruzione, sia le formazioni a ceduo atte a fornire paleria e legna a uso energetico⁴. Inoltre, gli eserciti e i materiali (es. foraggi) trasportati per il sostentamento dei soldati al fronte hanno portato alla diffusione di specie alloctone, la cosiddetta flora castrense⁵. Le specie castrensi nella maggior parte dei casi sono destinate a scomparire nel giro di pochi anni perché non trovano condizioni idonee alla loro diffusione, mentre in alcune circostanze si affermano e riescono a diffondersi lontano dal loro areale d'origine. I primi riferimenti alla flora castrense risalgono alla pubblicazione di Auguste Gras del 1861 che identificava 21 nuove specie nel 1859 nell'accampamento della cavalleria francese presso Vercelli nel corso della Seconda guerra

PER CONTRASTARE I FENOMENI DI DISSESTO È STATO INTRODOTTO IL “VINCOLO PER SCOPI IDROGEOLOGICI” SUI TERRENI DI QUALSIASI NATURA E DESTINAZIONE

d'indipendenza⁶. In riferimento alla guerra del 1915-1918, risultano dagli erbari e dalle pubblicazioni di Giuseppe Dalla Fior, Luigi Biasioni e Wilelm Pfaff 54 nuove specie erbacee in provincia di Trento e 97 nuove specie erbacee in provincia di

Bolzano⁷. Tra queste merita ricordare la diffusione in Trentino di alcune specie mediterranee quali la coda di topo ovata (*Alopecurus utriculatus* Banks & Sol.) e la stregona germanica (*Stachys germanica* L.), e di specie Centro-Nord europee quali la camomilla senza odore (*Tripleurospermum inodorum* L.), la ononide dei campi (*Ononis arvensis* L.) e la radichella pubescente (*Crepis mollis* (Jacq.) Asch.).

La necessità di un approvvigionamento costante di legname per finalità belli-

che ha fatto sì che ogni criterio adottato nella selezione e nel taglio degli alberi fosse subordinato alla soddisfazione del bisogno⁸. Questo fatto, associato a uno spopolamento diffuso

4 Salvador 2017.

5 Prosser 2017.

6 Prosser 2015.

7 Prosser 2017.

8 Leoni 2015.



della montagna italiana e al conseguente abbandono colturale, ha portato, nel corso dei decenni successivi, a conseguenze negative dal punto di vista idrogeologico.

Al fine di contrastare i fenomeni di dissesto il Regio Decreto Legge n. 3267 del 1923 ha introdotto il “vincolo per scopi idrogeologici” sui terreni di qualsiasi natura e destinazione che, per effetto di forme di utilizzazione contrastanti con le norme vigenti, possono con danno pubblico subire denudazioni, perdere la stabilità o turbare il regime delle acque⁹. L’istituzione del “vincolo per scopi idrogeologico”, che attualmente riguarda l’87,1% dei boschi italiani¹⁰, è stato un passo fondamentale, compiuto dal legislatore, nella direzione della tutela e della conservazione dei boschi a seguito di un periodo di sovrautilizzo delle risorse e di un graduale abbandono delle attività tradizionali di montagna.

A SEGUITO DELLA CONFERENZA DELLE NAZIONI UNITE, IL PRINCIPIO DI “MULTIFUNZIONALITÀ” SI È SALDATO A QUELLO DI “SOSTENIBILITÀ”

A partire dai primi anni 50 del secolo scorso si è diffuso un nuovo paradigma di gestione forestale finalizzato a valorizzare tutte le funzioni del bosco (multifunzionalità forestale)

e non solo la funzione di produzione legnosa. Recentemente, a seguito della Conferenza delle Nazioni unite sull’ambiente e lo sviluppo¹¹, il principio di “multifunzionalità” si è saldato a quello di “sostenibilità” dando luogo alla cosiddetta Gestione forestale sostenibile (GFS). La GFS è stata definita nel corso della seconda Conferenza ministeriale per la protezione delle foreste in Europa (MCPFE) come “la gestione corretta e l’uso delle foreste e dei terreni forestali nelle forme e a

un tasso di utilizzo tali da mantenere la loro biodiversità, produttività, capacità di rinnovazione, vitalità e una potenzialità che assicurino, adesso e in futuro, rilevanti funzioni ecologiche, economiche e sociali a livello locale, nazionale e globale e tali da non comportare danni ad altri ecosistemi”.

⁹ Art.1.

¹⁰ Gasparini & Tabacchi 2011.

¹¹ Rio de Janeiro 1992.



Bosco di conifere



Questo cambio epocale ha comportato un miglioramento nella gestione forestale, basata su un approccio integrato ed ecosistemico, ma allo stesso tempo ha dato origine a un sottoutilizzo delle risorse con l'invitabile espansione del bosco, a discapito delle aree prato-pascolive, e una perdita di biodiversità. In tal senso, vale la pena ricordare come nei 28 Paesi dell'Unione europea ci sia stato un incremento del bosco dal 1990 a oggi pari al 9% e un incremento in termini di provvigione legnosa del 38%.

VALORI SOCIALI E CULTURALI DEL BOSCO

Per quanto concerne i valori sociali e culturali del bosco, la comunità scientifica e i gestori della risorsa forestale si devono soffermare su alcune domande di fondamentale importanza

per comprendere appieno la relazione tra popolazioni e bosco¹²: "In che modo è percepito il bosco?", "Quali popolazioni lo percepiscono?". In tal senso, una prima distinzione fondamentale che deve essere fatta è tra la popolazione rurale, che percepisce il bosco come opportunità lavorativa e come risorsa a favore dell'economia locale, e la popolazione urbana, che considera il bosco come opportunità di svago, di *relax* e per svolgere attività ludico-ricreative. Quest'ultimo aspetto è stato ampiamente documentato da alcune recenti ricerche che hanno messo in luce come nella gerarchia dei valori della popolazione urbana dei Paesi a economia avanzata i

¹² Piussi 2017.

valori post-materialistici, orientati verso bisogni di natura principalmente espressiva, abbiano parzialmente soppiantato i valori di tipo materialistico, legati al benessere economico e alla sicurezza personale e collettiva¹³. Questo mutamento nella gerarchia dei valori si riscontra nelle preferenze espresse dai cittadini nei confronti delle funzioni immateriali del bosco, quali ad esempio la ricreazione, il paesaggio, la qualità dell'aria e dell'acqua, la conservazione della biodiversità, rispetto alle funzioni materiali del bosco, quali la produzione di legname o la creazione di opportunità lavorative per lo sviluppo locale¹⁴. Tra le funzioni immateriali, la ricreazione in bosco e la protezione del paesaggio assumono un'importanza particolare anche agli occhi dei pianificatori e gestori forestali che si trovano nella necessità di rispondere alle mutate richieste sociali. La gestione selvicolturale a finalità turistico-ricreative racchiude tutti quegli interventi finalizzati ad accrescere l'attrattività di un sito sia in termini di aree attrezzate per le attività turistiche "stanziali" – es. aree picnic, parchi avventura, case e villaggi sugli alberi, percorsi speciali per non vedenti,

IL BOSCO HA UNA FORTE VALENZA CULTURALE CHE RIMANDA AL LEGAME TRA COMUNITÀ LOCALE E RISORSE UMANE

belvedere¹⁵ – sia in termini di caratteristiche estetico-percettive del bosco. In riferimento a quest'ultimo punto è stato evidenziato in alcuni recenti lavori che i boschi più attrattivi dal punto di vista turistico sono i boschi misti di conifere e

latifoglie, con una disposizione casuale degli alberi nello spazio e una struttura diversificata sia orizzontalmente sia verticalmente¹⁶. Inoltre, la conservazione dei paesaggi tradizionali, in grado di racchiudere la memoria storica collettiva di un luogo, rappresenta un aspetto di grande rilevanza sia a livello di politiche dell'Unione europea sia a livello di interventi locali in grado di conservare gli elementi tradizionali di un paesaggio (es. muretti a secco,

alberi monumentali, manufatti antropici legati a eventi storici) al fine di non disperdere la memoria collettiva a essi legata. In ultima analisi, il bosco ha una forte valenza culturale che rimanda al legame tra comunità locale e risorse naturali. Questo legame, assieme alla percezione che le popolazioni hanno del bosco, deve essere tenuto nella debita considerazione al fine di rendere sostenibile, anche dal punto di vista sociale (sostenibilità sociale), la gestione forestale. ■

¹³ Inglehart 1977.

¹⁴ Paletto et al. 2013.

¹⁵ Pividori 2017.

¹⁶ De Meo & Paletto 2017.

BIBLIOGRAFIA

De Meo I, Paletto A (2017). Percezione sociale delle gestione forestale: il caso della foresta peri-urbana di Monte Morello. Comunicazione orale presentata al *workshop* "I valori sociali, storici e culturali del bosco: stato dell'arte e prospettive future", 15-16 settembre 2017, Trento.

Gasparini P, Tabacchi G (eds) (2011). L'Inventario nazionale delle foreste e dei serbatoi forestali di carbonio INFC 2005. Secondo inventario forestale nazionale italiano. Metodi e risultati. Ministero delle politiche agricole, alimentari e forestali, Corpo forestale dello Stato, Consiglio per la ricerca e la sperimentazione in agricoltura, Unità di ricerca per il monitoraggio e la pianificazione forestale. Edagricole, Milano.

Inglehart R (1977). *The silent revolution: Changing values and political styles among Western publics*. Princeton University Press, Princeton.

Leoni D (2015). La guerra verticale. Uomini, animali e macchine sul fronte di montagna 1915-1918. Torino: Einaudi editore.

MEA (2005). *Ecosystem and Human well-being: biodiversity synthesis*. Washington DC: Island Press.

Paletto A, De Meo I, Cantiani MG, Maino F (2013). *Social Perceptions and Forest Management Strategies in an Italian Alpine Community*. *Mountain Research and Development* 33(2): 152-160.

Piussi P (2017). Boschi e popolazioni. Comunicazione orale presentata al *workshop* "I valori sociali, storici e culturali del bosco: stato dell'arte e prospettive future", 15-16 settembre 2017, Trento.

Pividori M (2017). Gestione selvicolturale a finalità turistico-ricreative. Comunicazione orale presentata al *workshop* "I valori sociali, storici e culturali del bosco: stato dell'arte e prospettive future", 15-16 settembre 2017, Trento.

Prosser F (2015). Effetti della prima guerra mondiale sulla flora in Trentino. *Rendiconti on-line della Società geologica italiana* 36: 105-109.

Prosser F (2017). Flora di guerra dell'Altopiano di Folgaria, Luserna e Lavarone. Comunicazione orale presentata al *workshop* "I valori sociali, storici e culturali del bosco: stato dell'arte e prospettive future", 15-16 settembre 2017, Trento.

Salvador I (2017). Evoluzione storica dei boschi del Trentino meridionale tra XV e XIX secolo: dal disboscamento intensivo alla tutela della risorsa forestale. Comunicazione orale presentata al *workshop* "I valori sociali, storici e culturali del bosco: stato dell'arte e prospettive future", 15-16 settembre 2017, Trento.

Sereno C (2008). La foresta nel medioevo: temi e direzioni di indagine. *Dendronatura* 1: 29-34.



I PROFESSIONISTI DEL TURISMO DI MONTAGNA

ROCCO SCOLOZZI Dipartimento di sociologia e ricerca sociale dell'Università degli studi di Trento

SILVANO SERPAGLI - skopia Anticipation Services®

DANIELA SIMONCELLI Istituto di istruzione superiore Don Milani

*Un progetto di formazione pioniere
sullo sviluppo di nuovi scenari*

S secondo il rapporto *"The Future of Jobs"* del World Economic Forum 2016¹, il 65% dei bambini che comincia oggi la scuola primaria è destinato a svolgere mestieri che al giorno d'oggi non esistono.

Il futurologo James Canton² prevede esperienze turistiche che includeranno viaggi supersonici e trattamenti termali o menù personalizzati sulla base del DNA del cliente, mentre *robot*

¹ <https://www.weforum.org/reports/the-future-of-jobs>

² "A World-Reowned Futurist Reveals The Hotel Of The Future", *Forbes*, 10 gennaio 2017.

dotati di abilità sociali potranno interagire col cliente: dal saluto degli ospiti all'aeroporto, all'offerta di servizi di ristorazione, educazione, intrattenimento, ai servizi di portineria.

I modelli didattici dominanti, ma anche di decisione, si basano su di una concezione semplificata della realtà in cui i cambiamenti avvengono per progressivi sviluppi del presente, per cui dall'osservazione di eventi passati si possono definire gli esiti più probabili. In questa prospettiva può sfuggirci il "nuovo" o le discontinuità (che non troviamo nei dati o nelle serie storiche), rischiando di dover rincorrere le novità positive o subire quelle negative. Il rischio è: nella scuola formare futuri disoccupati, nei territori vedere aziende che chiudono.

In un mondo che cambia sempre più rapidamente è sempre più necessario acquisire "competenze di futuro": capacità di intuire i cambiamenti, immaginare futuri possibili, gestire l'incertezza e, infine, capacità di creare pro-attivamente le condizioni favorevoli ai futuri preferibili.

Queste competenze sono al centro della ricerca e sviluppo del gruppo di lavoro di Roberto Poli titolare della Cattedra UNESCO

sui Sistemi anticipanti e direttore del Master di secondo livello in Previsione sociale e socio fondatore della *start-up* dell'Università di Trento - skopia *Anticipation Services*®. L'ambito operativo è quello dei *futures studies* (studi di futuro), un'interdisciplina applicata nata in campo strategico e militare che si pone l'obiettivo di studiare i cambiamenti (es. distinguendo

quelli continui da quelli discontinui), esplorare sistematicamente i futuri possibili e preferibili, e supportare strategie di medio e lungo periodo (es. con orizzonti di oltre 5-10 anni).

Nell'ottica di una "alfabetizzazione al futuro" nasce il progetto educativo "Anticipare future professioni del turismo di montagna, utilizzando nuove didattiche e nuovi *social network*" (di seguito AFPTM), sviluppato dai formatori di

-skopia con il contributo della Fondazione Cassa di risparmio di Trento e Rovereto, dell'Accademia della montagna e delle Regole di Spinale e Manez.

I TEMI E GLI STRUMENTI DEL PROGETTO

I temi focalizzati nel progetto sono stati:

- il futuro, come insieme di scenari possibili per il territorio

IN UN MONDO CHE CAMBIA SEMPRE PIÙ RAPIDAMENTE, È SEMPRE PIÙ NECESSARIO ACQUISIRE "COMPETENZE DI FUTURO"

Trekking al rifugio Lancia





e per lo studente, di cui essere responsabili, in modo da prepararsi anche alle sorprese;

- i cambiamenti nel turismo Trentino e le conseguenze per le professioni turistiche;
- l'impiego di *social network* innovativi per condividere e costruire conoscenze e visioni.

Lo strumento principale è stato lo “sviluppo partecipativo di scenari strategici”, in cui la definizione di futuri alternativi (scenari) è posta come base di strategie robuste. Nel loro insieme gli scenari rappresentano la variabilità dei futuri possibili e per questo sono considerati sempre in blocco (senza preferirne uno a priori e senza associare una probabilità). Le strategie migliori sono quelle che meglio si adattano alla pluralità di questi futuri possibili.

Imprese multinazionali utilizzano gli scenari come riferimento nella loro strategia di innovazione e ricerca, per la gestione dei rischi e per l'analisi delle problematiche emergenti.

I PROTAGONISTI

Il progetto AFPTM è stato realizzato grazie alla collaborazione degli insegnanti e 120 studenti di sette classi di tre istituti scolastici: I.I.S. Don Milani di Rovereto, Istituto Ivo de Carneri di Civezzano, Università popolare trentina (UPT) - Scuola delle professioni per il terziario di Tione.

Il progetto si è svolto anche nei territori dove gli studenti hanno autonomamente svolto indagini e intervistato testimoni significativi, interagendo con i *partner* territoriali di progetto:

- Azienda per il turismo Valsugana - Lagorai;
- Azienda per il turismo Madonna di Campiglio, Pinzolo Val Rendena;
- Associazione, albergatori e imprese turistiche - ASAT della provincia di Trento;
- Cattedra UNESCO sui sistemi anticipanti;
- Centro studi Judicaria;
- Centro ricerca e innovazione, Fondazione Edmund Mach;
- Dipartimento di economia e *management*, Università degli studi di Trento;
- I operatori turistici (titolari di alberghi o agenzie).

LE TAPPE

Il progetto AFPTM, realizzato nell'anno scolastico 2016-2017, è stata la prima sperimentazione di introduzione allo studio di futuro in classe in Italia, sviluppata in un breve percorso di quattro tappe e cinque interventi di formatori esterni.

1ª tappa: riflessione sul futuro personale (fasi e ambiti di realizzazione)

L'attività iniziale del progetto ha cercato di creare nei ragaz-

Tab 1. - Fattori di cambiamento (da cui l'acronimo STEEP), estratti del lavoro delle classi.

Sociali	Tecnologici	Economici	Ecologici	Politici
Demografia • Aumentano i turisti terza età • Invecchiamento della popolazione	Automazione • Automazione servizi • Tecnologie sostituiscono persone	Benessere economico • Crisi economica • Divario più grande ricchi-poveri	Comportamenti • Aumento sensibilità verso sostenibilità	Incentivi pubblici • Riduzione degli incentivi • Austerità nelle politiche pubbliche
Struttura della famiglia • Riduzione dimensioni famiglia • Nuove tipologie di famiglia	Efficienza energetica • Strutture autosufficienti • Nuovi impianti tecnologici (neve artificiale)	Nuovi operatori • Aumento concorrenza sul web (es. Airbnb Tripadvisor)	Uso delle risorse naturali • Abbandono delle superfici agricole • Scioglimento dei ghiacciai • Crisi energia elettrica	Sicurezza e stabilità politica • Terrorismo, paura di viaggiare, cambio delle mete • Conflitti fra Stati
Stili di vita • Nuove diete (a seguito di eventi su larga scala?) • Preferenza per luoghi puliti, non inquinati, con servizi per anziani e bambini. • Più viaggi individuali	Mobilità • Più possibilità di spostamento • Facilità nel raggiungere qualsiasi luogo	Modello di sviluppo turistico • Maggior importanza al territorio • Prezzi più accessibili • Aumento della qualità dell'offerta	Cambiamenti climatici • Disagi da temperature e precipitazioni estreme • Disastri naturali (colate di fango, slavine, inondazioni) • Effetti su biodiversità e agricoltura	Norme e legislazione turistica • Maggiore sensibilizzazione amministrazioni • Più norme che regolano il turismo

Fig. 1 - Un esempio di mappa crossmediale (a cura del gruppo ZEN, Classe 4ª CFP - UPT Tione).

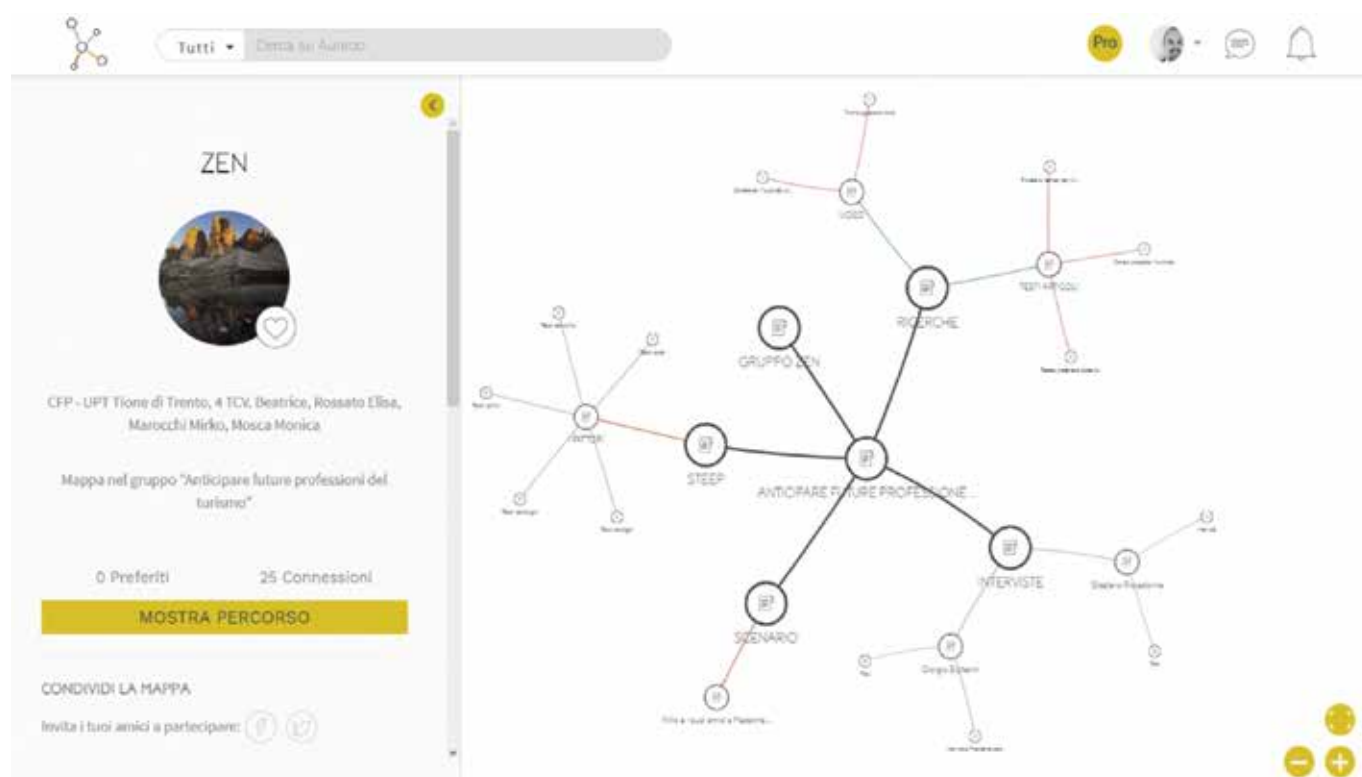
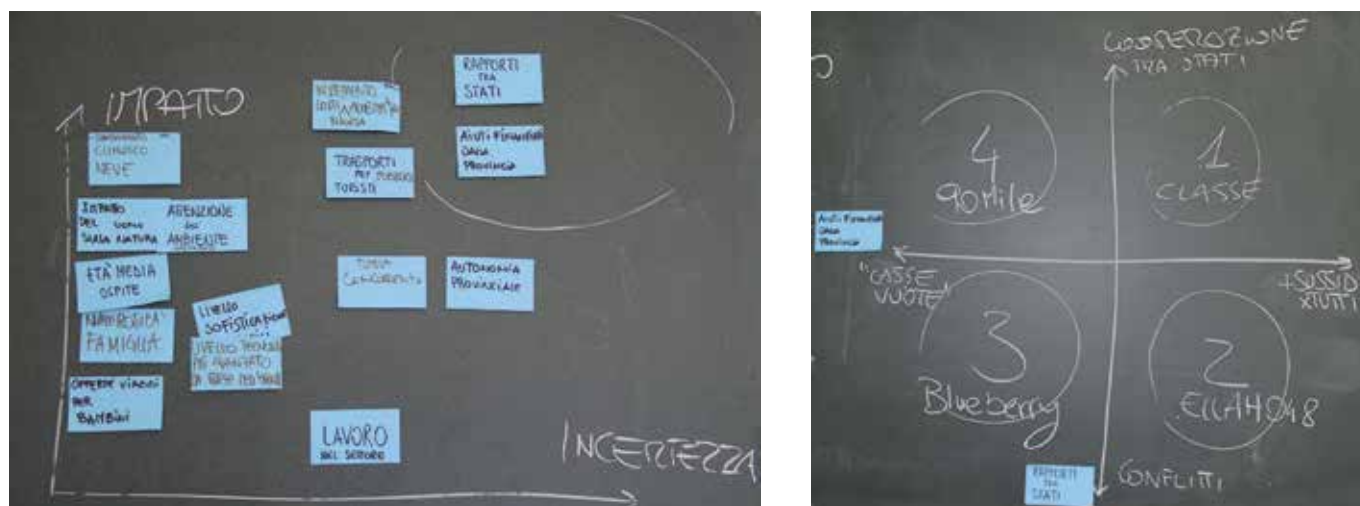


Fig. 2 - Macrodimensioni del turismo di montagna e suddivisione tra istituti.



Fig. 3 - Un esempio: ordinamento delle variabili per incertezza e impatto e relativo quadrante degli scenari (4^aA, Don Milani).



zi una base di informazioni e di riferimenti da cui trarre indicazioni per immaginare il proprio futuro personale. Il messaggio educativo è che gli eventi della vita possono essere anticipati, sia come probabilità di accadimento che come rilevanza del loro impatto.

2^a tappa: studio dei cambiamenti

Dai futuri individuali, la riflessione si è spostata ai futuri condivisi, che definiranno il contesto di realizzazione personale. Per gruppi di lavoro, gli studenti hanno esplorato i fattori di cambiamento (analisi STEEP) nel turismo di montagna identificando quelli più incerti e rilevanti; di questi dovranno tenere conto le strategie di sviluppo locale (per i territori) o personale (per la propria carriera).

Ciascun gruppo si è organizzato in attività di ricerca bibliografica e su siti web e nella conduzione di "interviste strategiche" ad attori rilevanti nel proprio territorio. Nell'insieme, le classi hanno raccolto una notevole quantità di informazioni da fonti molto eterogenee. (Tab. 1)

Dalle 26 "interviste strategiche" (15 presso organizzazioni pubbliche, 11 in aziende del settore) gli studenti hanno raccolto le prospettive, i timori e le questioni prioritarie degli attori principali. Queste informazioni sono cruciali per un "esercizio di futuro": lo sviluppo di un particolare futuro dipende molto dai suoi attori, che in base ad aspirazioni o timori, immaginano e preparano (anticipano), se consapevoli, le condizioni favorevoli ai futuri desiderati.

Gli studenti hanno condiviso e pubblicato *on-line* i loro materiali e risultati tramite le mappe crossmediali della piattaforma Aureoo³ (prodotto di una *start-up* roveretana), tramite le quali si organizzano informazioni (multimediali e multiformato) in reti di nuove conoscenze. (Fig. 1)

3^a tappa: definizione di scenari strategici

Nella terza fase, le classi si sono cimentate nella composizione di scenari strategici del turismo di montagna al 2030, secondo un approccio semplificato ispirato al "metodo Shell", uno dei metodi più intuitivi di costruzione di scenari.

Tale metodo consiste nel creare, visualizzare e descrivere quattro scenari fondati su due assi di incertezza, basati sulle variabili più incerte e impattanti. Ogni scenario rappresenta un'alternativa plausibile su come potrebbero evolversi i contesti. Ciascuno scenario è reso attraverso una narrazione dotata di coerenza interna, credibilità e consistenza con gli altri elementi della ricerca.

I tre istituti coinvolti hanno cercato di esplorare macrodimensioni del turismo di montagna, costruendo nell'insieme un'esauriva panoramica. (Fig. 2 e 3)

Ogni classe ha identificato autonomamente diverse variabili, dal confronto emergono degli elementi ripetuti:

1. incentivi pubblici (citato 4 volte);

³ www.aureoo.com

I TRE ISTITUTI
COINVOLTI HANNO
CERCATO DI ESPLORARE
MACRODIMENSIONI DEL
TURISMO DI MONTAGNA,
COSTRUENDO UNA
PANORAMICA ESAUSTIVA

Fig. 4 - Materiali espositivi dell'istituto UPT di Tione.



2. interazione digitale (3 volte);
3. benessere economico (degli operatori e del territorio), Rapporto fra Stati (sicurezza e stabilità), Cambiamenti climatici (2 volte);
4. capacità di spesa (dei clienti) (1 volta).

Tali risultati, non predefiniti e per nulla scontati, sono interessanti anche dal punto di vista di una ricerca "professionale": il livello di supporto pubblico alle infrastrutture per il turismo è effettivamente una delle variabili altamente impattanti e allo stesso tempo meno prevedibili, specie in periodi di crisi politica. L'interazione digitale è tra le novità dirompenti degli ultimi 10-15 anni (vedi prenotazione *on-line* e valutazione *social* dei servizi), che potrebbe avere ulteriori sviluppi.

PRESENTAZIONE DEI RISULTATI

Gli studenti hanno presentato i propri lavori in due distinte occasioni: una conferenza locale all'interno dei propri istituti, collegati in videoconferenza con gli altri; una conferenza centrale a Trento, presso la sede della Fondazione Cassa di risparmio di Trento e Rovereto. (Fig. 4)

Nella seconda conferenza gli studenti hanno presentato i risultati in "modalità a stand", con angoli dedicati e preparati, in cui il pubblico ascoltava e interagiva con i singoli gruppo di lavoro. (Fig. 5 e 6)

CONCLUSIONI

Nel progetto, studenti e docenti hanno sperimentato strumenti e approcci inediti e complessi. Tale esperienza ha avuto impatti sia sul modo di pensare al futuro sia sul modo di fare didattica.

I contenuti stessi delle analisi, anche se non "professionali", sono interessanti di per sé e per nulla scontati⁴. Le diverse variabili analizzate sono effettivamente, altamente impattanti e allo stesso tempo poco prevedibili: supporto pubblico, innovazione tecnologica, provenienza dei turisti (influenzata dalla stabilità geopolitica) e loro capacità di spesa (influenzata dall'andamento dell'economia globale), *trend* climatici sono tra i fattori più condizionanti il futuro del turismo di montagna, le strategie di sviluppo locale (per i territori) o personale (per la propria carriera) ne dovranno tenere conto.

Come spesso accade per le previsioni di futuro, queste ci dicono molto di più sul previsore che sul futuro. Negli sce-

nari degli studenti si possono cogliere anche i timori per il futuro (il protagonista di uno scenario torna nella sua "pianura inquinata"), le incertezze (per esempio sull'interazione tra clienti e *robot*), ma anche immagini visionarie (uno scenario comprende una "metropolitana di superficie Trento-Campo Carlo Magno").

Simili "esercizi di futuro" possono essere funzionali allo sviluppo di strate-

gie robuste in ambito istituzionale o territoriale e i risultati prodotti dagli studenti coinvolti del progetto possono costituire già un valido punto di partenza.

"Usare il futuro per decidere meglio oggi" è tutto questo: esplicitare timori, aspettative, futuri possibili che motivano oggi scelte e strategie. La scuola in questo processo può fare molto, in una reciproca collaborazione con il territorio. ■

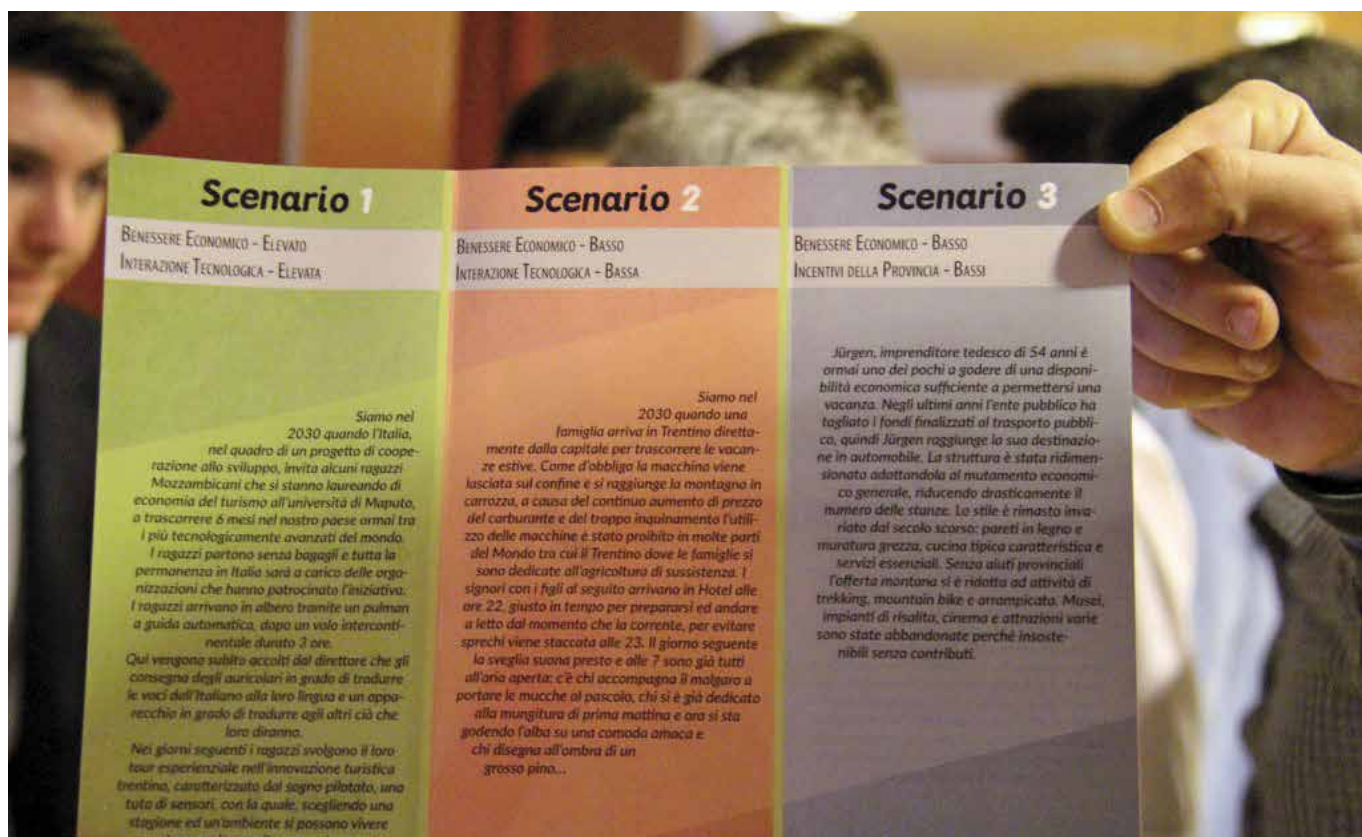
LE DIVERSE VARIABILI
ANALIZZATE SONO
ALTAMENTE IMPATTANTI
E ALLO STESSO TEMPO
MOLTO POCO PREVEDIBILI

⁴ Una più esaustiva presentazione dei risultati è disponibile nel report di progetto che può essere richiesto a education@skopia.it

Fig. 5 - Un momento di presentazione a *stand* dei vari lavori.



Fig. 6 - Tra i vari risultati presentati: scenari di turismo 2030 (de Carneri).





LAVORATORI “IMPRENDITIVI”

DANIELE MARINI Università degli studi di Padova e Direttore scientifico Community Media Research

Come cambia il lavoro nell'epoca della IV Rivoluzione industriale

I profili professionali così come sono oggi, contrattualmente definiti nel sistema produttivo, sono sotto pressione. In una recente ricerca¹ i lavoratori interpellati ritenevano fosse necessaria una loro rivisitazione e un aggiornamento,

perché considerati ormai obsoleti. L'ultima rilevazione sui lavoratori dipendenti in Italia² ha sondato, in via esplorativa, le modalità operative di lavoro degli intervistati ricavando un quadro generale che delinea una presenza cospicua di profili

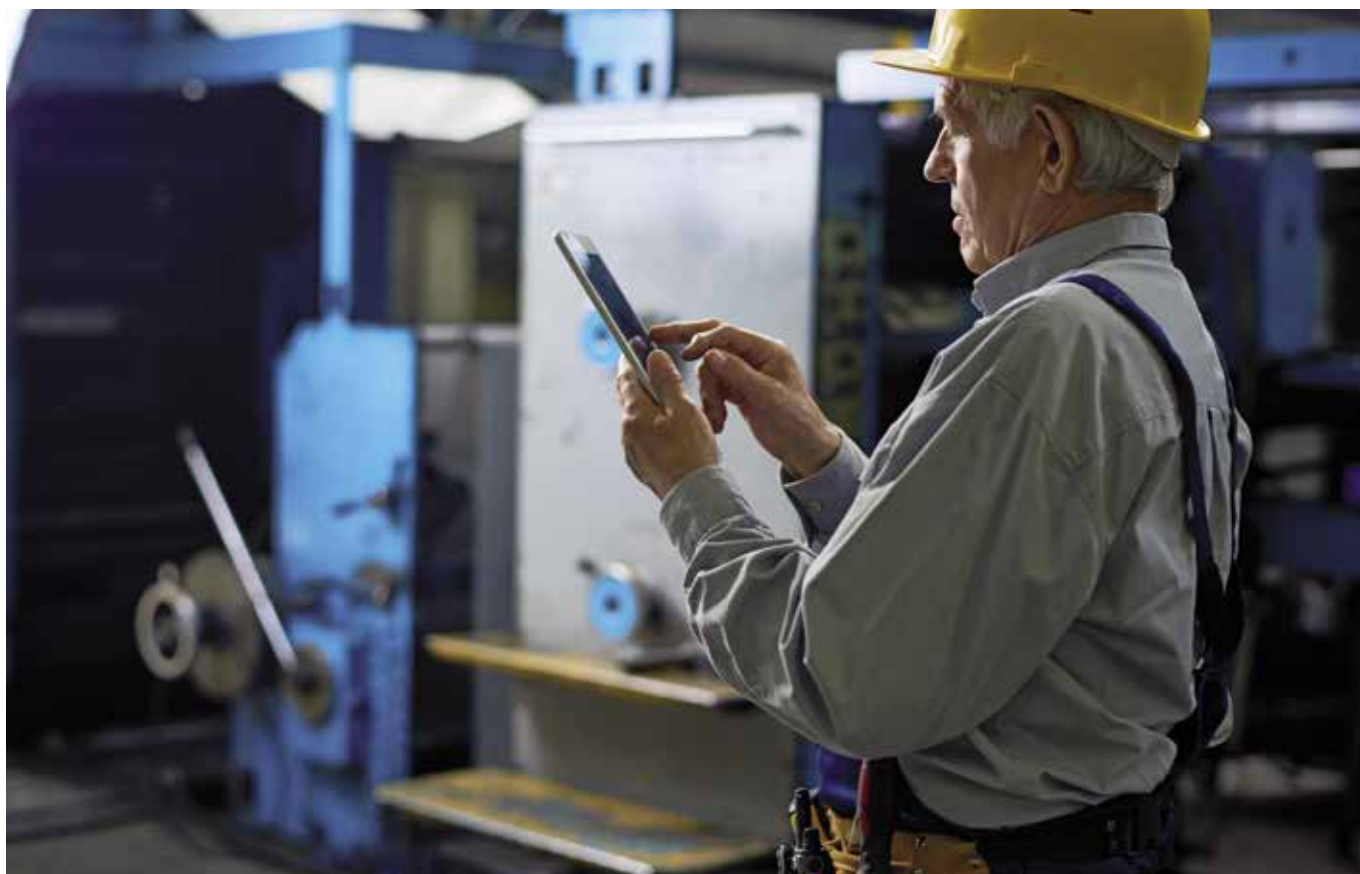
¹ D. Marini, *(R)innovatori cauti. I lavoratori, il contratto, la formazione e il welfare*, Collana Osservatori n. 5, Milano-Treviso, Community Media Research.

² Il rapporto di ricerca completo è in D. Marini, *Lavoratori imprenditivi 4.0: il lavoro nell'epoca della Quarta Rivoluzione Industriale*, Collana Osservatori n. 7, Milano-Treviso, Community Media Research, 2016. Le ricerche sono promosse da Fedemeccanica.

di elevata caratura, di figure professionali in cui la dimensione intellettuale e l'utilizzo di tecnologie complesse è diffusa e maggioritaria, più di quanto non si ritenga usualmente. Non mancano certamente lavoratori le cui mansioni sono ancora molto segnate dalla manualità, ma oltre che essere diversificati fra loro, non sono più una maggioranza fra i collaboratori. La prevalenza è costituita non solo dai cosiddetti "lavoratori della conoscenza", ma anche da chi opera in "team", in gruppi di lavoro, dove sviluppano competenze diversificate. Dove la dimensione manuale si confonde e s'interseca con quella intellettuale. E viceversa. Al punto che le due categorie classiche "manuale" e "intellettuale" perdono di valore euristico. Dobbiamo considerare i lavoratori, al plurale appunto. Lavoratori che, in virtù del modo di operare e delle strumentazioni che utilizzano sono portati a prendere decisioni autonome, a intervenire risolvendo problemi. L'autonomia (tipica dell'imprenditore) si sposa con l'essere alle dipendenze (condizione tipica del lavoratore). Ecco allora che abbiamo a che fare con "lavoratori imprenditivi", lavoratori che sviluppano caratteristiche più espressamente del lavoro autonomo, grazie anche alle nuove tecnologie introdotte dalla quarta rivoluzione industriale. Le innovazioni tecnologiche hanno pervaso (e lo faranno sempre di più) il modo di produrre e di realizzare i servizi. Al punto tale che in questi anni si va affermando la cosiddetta "Industry 4.0" ovvero la quarta rivoluzione industriale, caratterizzata dalla progressiva interconnessione dei dati e dei processi, dalla digitalizzazione delle informazioni e dallo scambio costante di informazioni fra i consumatori e le macchine, oltre che fra le macchine stesse. Simili evoluzioni non lasciano inalterato il modo di lavorare e di organizzare il lavoro, così come muta anche la dimensione cognitiva del lavoro. Alcune prime analisi e ricerche³ hanno il pregio di affrontare in modo sistematico questi temi e di offrire iniziali spunti di riflessione. In questa ricerca si è cercato – pur con tutti i limiti di un sondaggio – di verificare in che misura stia mutando il modo di lavorare sulla scorta di alcuni indicatori: la manualità o la cognitività del lavoro; l'impegno prevalentemente fisico o mentale; l'utilizzo o meno di strumentazioni tecnologiche; il lavorare in *team* o isolatamente. Attraverso questi quattro indicatori abbiamo provato a delineare i profili professionali dei lavoratori. Gli esiti raccontano – anche solo attraverso pochi segnalatori – di profili professionali articolati e complessi, ma che presentano significativi processi evolutivi in corso già oggi presso uno spettro ampio del sistema produttivo. In prima battuta, il risultato generale evidenzia un mondo del lavoro sostanzialmente polarizzato, dove però tendono

³ Sull'impatto che Industry 4.0 ha sull'organizzazione del lavoro e sul capitale umano si veda D. Marini, *La fabbrica digitale: quando l'industria intreccia il digitale e i servizi*, in "L'industria", XXXVII, n. 1, 2016; A. Magone e T. Mazali (a cura di), *Industry 4.0. Uomini e macchine nella fabbrica digitale*, Milano, Guerini e Associati, 2016; L. Beltrametti e L. Persico, *I risultati dell'indagine Industria 4.0*, Roma, Federmeccanica, 2016.





a spiccare dimensioni qualitative elevate. La prevalenza (in modo più o meno accentuato) è composta da lavoratori che svolgono mansioni dove possono prendere decisioni autonome (54,5%), l'impegno è soprattutto mentale (65,4%) e operano in *team* o comunque in relazione con altri colleghi (53,9%), utilizzando livelli di strumentazione tecnologica complessa (65,8%). Dunque, questo primo esito consegna un mondo di profili professionali quasi diviso a metà fra chi svolge mansioni qualitativamente elevate (prevalente) e chi è attardato su lineamenti meno pregiati (cospicuamente minoritario). La grande maggioranza, tuttavia, comunque utilizza strumentazioni tecnologiche elevate. (Tab. 1)

Realizzando un'analisi più approfondita e incrociando le diverse dimensioni utilizzate è possibile precisare ulteriormente i contorni dei profili professionali individuati. Sommando i primi due indicatori sul lavoro di tipo manuale/intellettuale e fisico/mentale scaturiscono 4 profili:

- "Manovale-eterodiretto": in questo primo profilo, che interessa un quinto dei lavoratori (20,9%), sono racchiusi quanti svolgono una mansione esclusivamente operativa dove prevale nettamente la manualità dell'esecuzione, assimilabile al classico "operaio generico", ma che non si ritrova esclusivamente nel settore industriale. Costituiscono un simile gruppo soprattutto i lavoratori di genere maschile (23,1%), occupati nel comparto metalmeccanico (30,6%), nelle piccole (23,9%, 10-49 addetti) e grandi (24,0%, oltre 250 ad-

Tab. 1 - Lo svolgimento del lavoro (%)

Nel suo lavoro, in prevalenza, svolge mansioni:	
operative, esecutive, ripetitive	45,5
dove può prendere decisioni autonome o trovare soluzioni	54,5
Nel suo lavoro svolge mansioni che la impegnano soprattutto:	
fisicamente	34,6
mentalmente	65,4
Nel suo lavoro, in prevalenza, utilizza strumenti o macchine con:	
bassa o nulla tecnologia (macchine/strumenti manuali...)	34,2
media o alta tecnologia (<i>computer, tablet, macchine automatizzate, robot...</i>)	65,8
Per svolgere il suo lavoro, in prevalenza, lo fa:	
da solo o quasi, senza dover collaborare con altri	46,1
in collaborazione con altri colleghi, in gruppo	53,9

Fonte: Community Media Research - Federmeccanica, ottobre 2016 (lavoratori, n. casi: 1.000)



detti) dimensioni d'impresa. Sono concentrati in particolare nelle aree del Centro-Sud (22,0%) ed esiste una correlazione diretta con l'età e il titolo di studio posseduto: quanto si è più giovani e con al più una qualifica professionale, tanto più è facile svolgere mansioni manuali e meramente esecutive.

- "Opera-imprenditivo": è una figura che presenta un livello di professionalità leggermente superiore alla precedente. Si tratta di quanti hanno mansioni che impegnano fisicamente e manualmente il lavoratore, ma godono di una maggiore autonomia decisionale, devono risolvere problemi avendo un buon grado di libertà d'azione. Una sorta di "operaio imprenditivo". Poco più di un decimo dei lavoratori (13,7%) segnala questa condizione e sono soprattutto i maschi (16,5%), quanti possiedono un titolo di studio fino alla qualifica professionale (27,8%), gli occupati negli altri comparti industriali (23,0%) e nelle microimprese (20,6%, fino a 9 addetti).
- "Esecutivo-cognitivo": qui ascriviamo un novero più cospicuo di lavoratori (24,6%) dove la dimensione della "manualità operativa" lascia spazio alla dimensione dell'"impegno in-

tellettuale", benché il tipo di mansione non preveda un'autonomia decisionale, ma prevalentemente di esecuzione. In questo gruppo incontriamo, in misura prevalente, la componente femminile (28,5%), chi possiede un diploma (32,9%), è occupato in imprese di grandi dimensioni (43,2%, oltre 250 addetti).

- "Cognitivo-autonomo": è il gruppo più cospicuo e interessa il 40,8% dei lavoratori interpellati. La caratteristica è di

svolgere mansioni dove dispongono di ampi margini di autonomia decisionale e l'impegno è prettamente di natura intellettuale. In proporzione, costituisce questo gruppo la parte femminile del mondo del lavoro (44,1%), chi opera nel settore dei servizi (45,1%), risiede nel Nord (45,9%) e sono occupati nelle micro (47,4%, fino a 9 addetti) e nelle medie imprese (45,3%, 50-249 addetti). Così come abbiamo rilevato nel profilo "manovale-eterodiretto", anche in questo caso esiste una correlazione fra il "cognitivo-autonomo", l'età e il titolo di

studio posseduto. In altri termini, al crescere dell'età e del livello d'istruzione si associa un lavoro con una dimensione intellettuale e autonoma elevata. (Tab. 2)

AL CRESCERE DELL'ETÀ
E DEL LIVELLO DI
ISTRUZIONE SI ASSOCIA
UN LAVORO CON
UNA DIMENSIONE
INTELLETTUALE
E AUTONOMA ELEVATA



Tab. 2 - Il profilo delle mansioni (%)

	Manovale-eterodiretto	Opera-imprenditivo	Esecutivo-cognitivo	Cognitivo-autonomo
Totale	20,9	13,7	24,6	40,8
Genere				
Maschio	23,1	16,5	21,9	38,5
Femmina	17,7	9,7	28,5	44,1
Età				
18-34 anni	26,8	12,1	23,8	37,3
35-54 anni	19,8	14,1	25,8	40,3
55 anni e oltre	17,3	14,1	21,7	46,8
Livello studi				
Basso	38,2	27,8	16,9	17,1
Medio	15,2	8,6	32,9	43,3
Alto	6,1	2,6	19,2	72,2
Settore				
Metalmeccanica	30,6	16,0	18,1	35,2
Altra industria	27,3	23,0	20,9	28,8
Servizi	17,7	10,7	26,5	45,1
Mansione				
Lavoro manuale	30,5	13,3	30,4	25,9
Tecnico	12,0	8,8	24,8	54,4
Dirigente	10,1	27,2	4,8	57,8
Macro area				
Nord Ovest	19,5	15,1	18,4	47,0
Nord Est	18,9	9,5	26,8	44,8
Centro	21,6	11,3	28,9	38,2
Sud e Isole	23,5	17,6	26,4	32,5
Dimensioni d'impresa				
Fino a 9 addetti	18,7	20,6	13,3	47,4
10-49 addetti	23,9	10,7	32,1	33,4
50-249 addetti	19,5	4,9	30,3	45,3
250 addetti e oltre	24,0	8,1	43,2	24,7

Fonte: Community Media Research - Federmeccanica, ottobre 2016 (n. casi: 1.000)

Il secondo gruppo di indicatori è teso a identificare la modalità di esecuzione del lavoro. Da un lato, se esso avviene in modo isolato, senza doversi rapportare con altri colleghi oppure se prevede di relazionarsi con i compagni di lavoro, si svolge in *team*. Dall'altro lato, il grado di utilizzo di attrezzature tec-

niche per svolgere la propria mansione, se ciò avviene con strumenti tradizionali a scarso o nullo contenuto tecnologico o, viceversa, a elevata innovazione. Come in precedenza, sommando i diversi indicatori è possibile individuare 4 profili di modalità di esecuzione:



- *“LowTech-Isolato”*: rappresenta quanti non utilizzano strumentazioni o macchinari sofisticati sotto il profilo tecnologico e la modalità di esecuzione è individuale, non prevede cioè la necessità di rapportarsi con altri colleghi. Sono coinvolti quasi due lavoratori su cinque (18,2%) e in particolare i più adulti (20,8%, 55 anni e oltre). Ma soprattutto rientrano in questa categoria chi possiede al più una qualifica professionale (35,2%) e - potrà apparire paradossale - anche una parte consistente di chi svolge mansioni direttive (33,7%). Quest'ultimi, in realtà, proprio perché “direttivi” lavorano “da soli” e spesso, svolgendo un lavoro d'ufficio, non necessitano di significative strutture tecnologiche, se non gli ormai classici strumenti di comunicazione.
- *“HiTech-Isolato”*: diversamente dal gruppo precedente, qui annoveriamo quanti operano con apparecchiature tecnologiche avanzate e però l'operatività non richiede necessariamente di doversi porre all'interno di un gruppo di colleghi. Poco più di un quarto fra gli occupati (27,9%) si rappresenta in questa condizione e ciò avviene in misura maggiore per la componente femminile (30,4%), chi è diplomato (33,1%) e laureato (36,0%), gli occupati nella

L'ELEVATA ARTICOLAZIONE DEL MONDO DEL LAVORO NON È PIÙ RICONDUCEBILE A UNA SINGOLA CATEGORIA DI “LAVORATORE” MA DI “LAVORATORI”, AL PLURALE

metalmecanica (38,1%) e nelle micro imprese (33,4%, fino a 9 addetti), chi svolge una mansione direttiva (43,3%) e risiede nel Nord Ovest (33,3%).

- *“LowTech-Team”*: è l'insieme che raccoglie quanti svolgono un lavoro in cui non utilizzano strumenti a elevato contenuto tecnologico, ma operano congiuntamente ad altri colleghi. Sono annoverabili circa il 16,0% degli occupati e sono interessati soprattutto quelli che possiedono un basso livello di studi (23,7%), chi è attivo negli altri settori industriali (23,7%) con mansioni di natura manuale (19,9%), nelle imprese di piccola dimensione (23,2%, 10-49 addetti) e risiede nel Centro-Sud (19,4%).
- *“HiTech-Team”*: costituisce l'insieme più numeroso (37,9%) ed è rappresentato da coloro che nel contempo utilizzano strumentazioni a elevato contenuto tecnologico e cooperano assieme ad altri collaboratori. Sono individuabili, in misura maggiore, fra quanti portano in tasca un diploma (41,7%) e una laurea (49,0%), sono occupati nella metalmecanica (43,3%) con una mansione tecnica specializzata (52,3%) e in imprese di dimensioni medie (47,6%, 50-249 addetti) e grandi (46,1%, 250 addetti e oltre). (Tab. 3)

Queste prime elaborazioni consentono fin d'ora di sottolineare

Tab. 3 - Il profilo delle modalità di esecuzione del lavoro (%)

	<i>LowTech-Isolato</i>	<i>HiTech-Isolato</i>	<i>LowTech-Team</i>	<i>HiTech-Team</i>
Totale	18,2	27,9	16,0	37,9
Genere				
Maschio	19,3	26,2	17,3	37,3
Femmina	16,6	30,4	14,2	38,8
Età				
18-34 anni	15,3	29,5	17,7	37,5
35-54 anni	18,4	27,7	15,9	38,0
55 anni e oltre	20,8	26,9	14,3	38,0
Livello studi				
Basso	35,2	15,6	23,7	25,5
Medio	11,7	33,1	13,5	41,7
Alto	5,6	36,0	9,4	49,0
Settore				
Metalmeccanica	13,7	38,1	4,9	43,3
Altra industria	19,3	22,7	23,7	34,3
Servizi	18,4	28,3	15,0	38,3
Mansione				
Lavoro manuale	20,2	27,0	19,9	32,9
Tecnico	9,0	22,9	15,7	52,3
Dirigente	33,7	43,3	3,5	19,5
Macro area				
Nord Ovest	16,7	33,3	11,1	38,9
Nord Est	18,9	28,9	15,3	36,9
Centro	18,9	22,9	19,6	38,6
Sud e Isole	18,8	25,0	19,2	37,0
Dimensioni d'impresa				
Fino a 9 addetti	23,3	33,4	13,0	30,3
10-49 addetti	11,1	25,1	23,2	40,6
50-249 addetti	13,5	23,2	15,7	47,6
250 addetti e oltre	25,6	20,6	7,7	46,1

Fonte: Community Media Research - Federmeccanica, ottobre 2016 (n. casi: 1.000)

una volta di più l'elevata articolazione del mondo del lavoro, non più riconducibile a una singola categoria generica di "lavoratore", bensì di "lavoratori" al plurale. Soprattutto, mettono in evidenza come:

- una quota consistente fra gli occupati, in generale, operi

in diverse modalità, ma con apparecchiature a elevata tecnologia (65,8%);

- la maggioranza (53,9%) svolga mansioni in cui deve coordinarsi con altri colleghi, in gruppi o *team* e, dunque, sviluppi competenze distintive;



- i due terzi (65,4%), ancorché in modi dissimili, siano caratterizzati da un lavoro di natura cognitiva, dove l'elemento peculiare non è offerto dalla manualità dell'esecuzione, ma dall'ingegno.

Nell'intento di cercare una sintesi delle acquisizioni fin qui ottenute, abbiamo incrociato gli esiti dei diversi profili esaminati poc'anzi, con l'obiettivo di provare a individuare il novero delle professionalità presenti sul lavoro. Così facendo, abbiamo distinto cinque ceti professionali secondo alcuni caratteri prevalenti utili a connotare le differenti mansioni e la loro modalità di esecuzione:

- "Operativo": si tratta del profilo professionale meno pregiato sotto il profilo dei contenuti e rappresenta il lavoratore che svolge un'opera prevalentemente esecutiva, con attrezzature tradizionali o scarsamente tecnologiche, non ha autonomia decisionale, né deve relazionarsi con altri colleghi. Meno di un decimo degli interpellati (8,7%) si colloca in una simile condizione ed è un gruppo caratterizzato in prevalenza da quanti possiedono un basso titolo di studio (17,2%), hanno mansioni manuali (12,8%) e sono occupati nelle imprese di più grandi dimensioni (14,5%, 250 addetti e oltre).
- "Manuale *upgrade*": più cospicuo del precedente gruppo, il "manuale *upgrade*" (15,0%) è costituito da quanti pur svolgendo un lavoro esecutivo e manuale, ciò non di meno dispongono di strumentazioni tecnologiche complesse e/o devono prendere decisioni in autonomia, devono essere

dotati di spirito imprenditivo. Nel novero di questo ceto professionale incontriamo soprattutto chi ha raggiunto al più una qualifica professionale (30,5%), è occupato nell'altra industria (22,0%) di dimensioni più contenute (16,0%, fino a 49 addetti), risiede nel Centro (20,7%).

- "Operatore esperto": è un assieme che coinvolge il 23,9% dei lavoratori e, rispetto ai precedenti gruppi, somma oltre alle capacità decisionali autonome e l'utilizzo di strumentazioni innovative, l'opportunità di lavorare all'interno di un gruppo o di relazionarsi con altri colleghi, sviluppando così ulteriori capacità professionali. Risultano appartenere a questo gruppo professionale, più di altri, le generazioni più giovani (28,5%, fino a 34 anni), i metalmeccanici (35,7%), chi svolge una mansione manuale (29,0%) e risiede nel Sud e Isole (32,7%).
- "Mentedopera": costituisce il ceto più popolato (32,9%) e rappresenta il punto dove la dimensione intellettuale, che è prevalente, si può sposare anche con abilità manuali. E dunque diventa difficile distinguere precisamente dove inizi l'una e termini l'altra. Dove la dimensione cognitiva può essere applicata a un lavoro esecutivo e viceversa. Questo gruppo professionale non presenta caratterizzazioni particolari, ma è correlato proporzionalmente al crescere dell'età e del titolo di studio. Così, al suo interno individuiamo soprattutto i lavoratori più adulti (36,0%, 55 anni e oltre) e chi ha una laurea (43,6%), oltre a svolgere mansioni tecniche (37,0%) e dirigenziali (40,2%).

Tab. 4 - Il profilo dei ceti professionali (%)

	Operativo	Manuale <i>upgrade</i>	Operatore esperto	Mentodopera	<i>Skill</i> 4.0
Totale	8,7	15,0	23,9	32,9	19,6
Genere					
Maschio	9,0	15,8	25,9	31,1	18,1
Femmina	8,2	13,8	21,0	35,4	21,7
Età					
18-34 anni	10,2	14,4	28,5	26,5	20,4
35-54 anni	8,5	15,5	22,5	34,2	19,2
55 anni e oltre	7,4	13,8	23,2	36,0	19,6
Livello studi					
Basso	17,2	30,5	24,3	21,9	6,1
Medio	5,9	8,9	27,8	35,9	21,5
Alto	1,3	3,7	15,3	43,6	36,1
Settore					
Metalmeccanica	4,5	18,2	35,7	21,6	19,9
Altra industria	9,4	22,0	24,0	32,0	12,6
Servizi	9,0	12,5	22,4	34,5	21,6
Mansione					
Lavoro manuale	12,8	18,3	29,0	27,7	12,1
Tecnico	2,9	8,2	20,4	37,0	31,4
Dirigente	8,7	20,4	15,1	40,2	15,6
Macro area					
Nord Ovest	9,4	12,1	21,1	34,0	23,3
Nord Est	9,5	14,1	20,4	34,9	21,1
Centro	6,6	20,7	20,7	34,0	18,1
Sud e Isole	8,9	14,3	32,7	29,0	15,2
Dimensioni d'impresa					
Fino a 9 addetti	9,5	15,6	22,6	34,4	17,9
10-49 addetti	6,1	16,8	25,9	34,4	16,8
50-249 addetti	7,8	11,9	21,5	30,0	28,7
250 addetti e oltre	14,5	12,5	28,1	26,8	17,9

Fonte: Community Media Research - Federmeccanica, ottobre 2016 (n. casi: 1.000)

- “*Skill* 4.0”: un quinto dei lavoratori è ascrivibile all'interno di questo ceto professionale (19,6%). Si tratta della professionalità con le competenze più elevate, poiché somma autonomia decisionale, impegno cognitivo, utilizzo di tecnologie avanzate e lavoro in *team*. Sono lavoratori particolarmente

presenti nel settore dei servizi (21,6%), nelle imprese di medie dimensioni (28,7%, 50-249 addetti), dove svolgono mansioni tecnico-specialistiche (31,4%), sono residenti nel Nord (22,2%). Ma la variabile che più di altre discrimina la presenza in questo gruppo è, una volta di più, direttamente



correlata al crescere del titolo di studio posseduto: il 36,1% ha conseguito una laurea. (Tab. 4)

L'articolazione dei diversi ceti professionali, a ben vedere, prefigura anche una prima stratificazione e gerarchia professionale, là dove nell'“operativo” si scorge un livello di professionalità basilare e di più semplice eseguibilità, fino a salire allo “Skill 4.0” in cui il mix di competenze assume il massimo di complessità, contemperando aspetti tecnologici evoluti anche con atteggiamenti e orientamenti dettati dall'autonomia e dalla responsabilità decisionale. Insomma, si tratta di lavoratori dipendenti che incorporano orientamenti imprenditivi⁴ nello svolgimento delle loro mansioni.

Oltre a delineare l'esecuzione e le modalità del lavoro, abbiamo chiesto ai lavoratori interpellati di dichiarare se, e in che misura, avvertano di esprimere le proprie capacità e competenze professionali nello svolgimento delle proprie mansioni. Infatti, la professionalità di un lavoratore non si

ASSISTIAMO A UN DISALLINEAMENTO FRA LA PERCEZIONE DELL'IMPEGNO E DELLA PROFESSIONALITÀ SUL LAVORO E QUANTO VIENE RICONOSCIUTO DAI SUPERIORI

⁴ Giunge a risultati analoghi un'altra ricerca sui lavoratori dipendenti italiani. Rinviamo a D. Marini, *Lavoratori imprenditivi: una nuova reciprocità tra lavoro e impresa*, in G. Nardozi e L. Paolazzi (a cura di), *Costruire il futuro. PMI protagoniste: sfide e strategie*, Roma, SIPI, 2011.

Tab. 5 - Nel lavoro che svolge, in che misura ritiene... (%)

	Totalmente	In buona parte	Poco	Per nulla
Di esprimere le sue capacità e competenze professionali?	38,0	53,2	7,0	1,8
	Moltissimo	Molto	Poco	Per nulla
Siano apprezzate e valorizzate dai suoi superiori?	20,6	61,5	14,9	3,0

Fonte: Community Media Research - Federmeccanica, ottobre 2016 (n. casi: 1.000)

esaurisce nell'esecuzione di quanto gli viene richiesto, poiché esiste anche una dimensione potenziale, non espressa o non riconosciuta⁵, che potrebbe accrescere ulteriormente le competenze (e la soddisfazione) del lavoratore.

In primo luogo, la grande maggioranza fra gli occupati ritiene di esprimere sul lavoro le proprie capacità in modo totale (38,0%) o in buona parte (53,2%), mentre è una quota marginale quella di chi avverte una sostanziale carenza di espressione professionale individuale (8,8%). Dunque, molti sono soddisfatti, ma per una parte cospicua esistono margini di miglioramento.

In secondo luogo, oltre all'aspetto soggettivo, vi è quello del riconoscimento esterno. I lavoratori quanto ritengono siano

apprezzate e valorizzate le loro competenze dai superiori? L'esito complessivo sposta l'ago della bilancia verso un maggiore disallineamento fra quanto si percepisce di esprimere e quanto, invece, viene loro riconosciuto. Nel complesso, la grande maggioranza ritiene di vedere apprezzata la propria professionalità molto (61,5%) e moltissimo (20,6%), mentre per contro il 17,9% dichiara che ciò avvenga poco o per nulla. (Tab. 5) Quindi, assistiamo a un disallineamento fra la percezione dell'impegno e della professionalità espressa sul posto di

lavoro e quanto viene riconosciuto dai superiori. Se sommiamo questo esito con quello rilevato in precedenza sulle condizioni percepite sul lavoro (indicatore del Barometro del lavoro), possiamo sottolineare una volta ancora come sia fondamentale porre attenzione alle dimensioni dell'organizzazione, al clima e

⁵ Si veda A. Accornero, *Il mondo della produzione*, Bologna, il Mulino, 2013.



alle relazioni sul lavoro per realizzare quei miglioramenti utili a far vivere meglio gli ambienti e aumentare la produttività. Alla fine, sulla scorta di quali elementi si può misurare la professionalità di un lavoratore? Prevale la dimensione delle conoscenze acquisite prima di entrare nel mondo del lavoro oppure è la pratica che forgia la professionalità di un lavoratore? L'orientamento degli interpellati si polarizza sulle due dimensioni intermedie, con una prevalenza per l'aspetto della prassi sulla conoscenza teorica. In altri termini, il 42,0% fra i lavoratori ritiene che siano primariamente le capacità pratiche, assieme alle nozioni teoriche a prefigurare la professionalità di un lavoratore. Il 35,5%, invece, assegna alle conoscenze apprese dagli studi, assieme alla pratica, a essere determinante. Marginali sono le due opzioni opposte, ovvero chi ritiene siano esclusivamente quelle teoriche (5,2%) oppure quelle pratiche (17,3%) a modellare la professionalità. Dunque, è il *mix* fra prassi e teoria a rappresentare la modalità più utile a strutturare la preparazione di un lavoratore. Com'è facile intuire, fra i lavoratori metalmeccanici vi è uno spostamento maggiore sulla dimensione della "pratica" rispetto alle acquisizioni teoriche. E così pure, considerando la struttura delle professionalità più sopra enucleata otteniamo che se fra gli "operativi" il 75,7% intravede nella dimensione della prassi la via principale per edificare le competenze di un lavoratore, all'opposto fra gli "Skill 4.0" il 54,0% mette l'accento su quella della conoscenza. (Tab. 6)

Ma quali sono le fonti originarie – almeno dal punto di vista

Tab. 6 - Sulla base della sua esperienza, la professionalità di un lavoratore si misura: (%)

Soprattutto per le sue conoscenze teoriche	5,2
Prevalentemente per le sue conoscenze teoriche, ma anche per la sua capacità pratica	35,5
Prevalentemente per la sua capacità pratica, assieme alle nozioni teoriche	42,0
Soprattutto per la sua capacità pratica	17,3

Fonte: Community Media Research – Federmeccanica, ottobre 2016 (lavoratori, n. casi: 1.000)

della percezione – su cui i lavoratori hanno formato le proprie capacità per svolgere il proprio lavoro? Com'era facile attendersi, i percorsi sono diversificati secondo le molte tipologie. Nel caso dei metalmeccanici, la fonte principale di apprendimento è offerta dall'affiancamento a un lavoratore più esperto (53,6%) e direttamente nel luogo dove è impiegato (43,5%). Dunque, in qualche modo è *on the job* che la professionalità viene acquisita, in forme – nonostante l'avvento delle tecnologie – ancora tradizionali. Non mancano, però, altre due forme importanti: la scuola, il percorso di studi seguito (30,5%) e lo studio individuale (30,5%), cioè la dimensione cognitiva, però – in questo gruppo di lavoratori – collocata più sullo sfondo. ■



VIA DALLA MONTAGNA DIVENUTA “INHOSPITALE”

ALBERTO FOLGHERAITER *Giornalista e scrittore*

L'accorpamento dei Comuni in Trentino e nella vicina Carnia

Nel Medioevo, sui passi, tra i monti, sorsero gli ospizi. Ostelli per viandanti e pellegrini ma anche ospedali di strada nei quali, oltre a un tetto, i monaci fornivano al viandante le cure necessarie o sufficienti per rimettersi in viaggio. I religiosi, infatti, avevano

il dovere evangelico dell'*hospitalitas*.

Quelle terre senza ospizi erano dunque “*inhospitali*”, non garantivano punto l'accoglienza.

Oggi “ospitalità” significa “servizi” alla persona: scuola, farmacia, medico, (ospedale vicino) prete e magari pure caserma

dei carabinieri. La mobilità, favorita dai collegamenti viari e dai trasporti, ha paradossalmente accelerato l'esodo dalla montagna verso il fondovalle. Perché il lavoro, quando c'è, si insedia in aree meno sfavorite.

Per tacere la presenza dell'orso che, per quanto riguarda le valli del Trentino occidentale, da qualche anno fa paura. Non che alimenti la fuga, ma taluni individuano anche in questo un ostacolo a restare nelle "terre alte".

Chi resiste lo fa per esistere. A prezzo di grandi sacrifici.

L'esodo, avviato negli anni Sessanta del secolo scorso, stemperatosi negli anni Ottanta, è ripreso nell'ultimo decennio. Oggi continua. I cartelli con la scritta "Vendesì" sono tornati ad accompagnare lo sguardo di chi passa tra i borghi e i villaggi delle zone marginali.

Con la Valle d'Aosta, il Trentino-Alto Adige è considerata una terra completamente di montagna. A differenza delle altre terre montane della penisola, negli ultimi sessant'anni la regione ha mantenuto stabile la popolazione, anche se distribuita a macchia di leopardo.

È cresciuto il fondovalle, si sono spopolate le aree interne, le Terre alte.

Non tanto e non solo per l'invecchiamento degli abitanti quanto per la fatica di accedere a tre servizi pubblici essenziali: l'istruzione, la sanità, i trasporti.

E il lavoro, naturalmente.

D'accordo, non siamo la Carnia che in cinquant'anni ha perso

dal 50 al 70% dei suoi abitanti. Di 28 comuni, con 125 frazioni, soltanto Tolmezzo, il capoluogo, ha mantenuto o leggermente incrementato la popolazione.

Tuttavia anche le nostre furono - e per molti aspetti lo sono ancora - "terre della fatica".

Dov'è che la montagna trentina fatica a trattenere i giovani? Non nelle valli in cui l'industria del forestiere ha conosciuto, grazie anche agli incentivi pubblici, un rapido e solido incremento, tanto che ha continuato, anche in tempo di crisi, a distribuire prosperità e benessere. Non nelle terre in cui l'agricoltura specializzata è stata accompagnata da infrastrutture e servizi. Non sul fondovalle dell'Adige, considerato anch'esso zona montana rispetto alla pianura italiana, dove si sono concentrate in mezzo secolo opportunità di crescita e di sviluppo.

Anche all'interno di quelle che oggi sono le Comunità di valle, i centri maggiori hanno visto aumentare negli anni la popolazione a scapito delle aree marginali.

In Val di Fiemme solo il comune di Valfloriana ha subito un'emorragia, passando da 819 abitanti (1971) a 504 (2016). Nel 1921 aveva 1.390 residenti. Ma Valfloriana, piaccia o no, resta orograficamente Val di Cembra.

Nel Primiero, Canal San Bovo è calato da 2.440 abitanti (1971) a 1.528 (2016). Nel 1921 ne aveva ben 4.210.

Fiera di Primiero è passata da 618 residenti (1921) a 471 (2016).

Sagron Mis, l'ultimo comune del Trentino orientale, è in con-



Fiera di Primiero

trotendenza. Dopo aver visto un calo costante della popolazione (da 515 abitanti del 1921 a 183 del 2011), nel 2016 ha censito 193 residenti.

In Valsugana, Bieno ha fatto registrare (2016) 423 abitanti. Ne aveva 1.120 nel 1921. Tutti e tre i comuni del Tesino sono in calo: Castello è passato da 2.921 (1921) a 1.211 (2016); Pieve, da 1.356 (1921) a 667 (2016); Cinte, da 922 (1921) a 370 (2016).

In diminuzione anche i tre comuni mòcheni: Fierozzo-Vlaröztz, nel 1921 aveva una popolazione di 767 abitanti; nel 2016 era di appena 469; Frassilongo-Garait è passato da 698 residenti del 1921 a 338 del 2016; Palù del Fersina-Palai en Bersntol è diminuito negli anni da 413 (1921) a 173 (2016).

È tornato a crescere, invece, Vignola-Falesina da 109 (2001) a 162 (2016) abitanti. Ne aveva 346 nel 1921.

In Val di Cembra, i quattro ex comuni di Faver, Valda, Grumes e Grauno, riuniti nel nuovo Comune di Altavalle, hanno mantenuto una popolazione stabile: da 1.651 abitanti del 2001 a 1.648 del 2016. I quattro comuni avevano complessivamente 2.615 abitanti nel 1921, ridotti a 1.710 nel 1971.

In Valle di Non, solo Bresimo ha avuto un saldo negativo nel corso dei decenni: da 534 (1921) a 252 (2016); Cagnò è passato da 465 abitanti del 1921 a 340 del 2016.

Pure il comune di Rabbi ha segnalato una diminuzione costante della popolazione: da 2.726 abitanti (1921) a 1.372 (2016). Nonostante la distanza dai centri principali della valle, per non parlare dal capoluogo di provincia, il comune di Vermiglio, invece, continua a crescere: da 1.709 abitanti del 1981 a 1.882 del 2016.

Nelle Giudicarie, Bersone è diminuito da 360 abitanti del 1921 a 289 del 2016; Brione da 258 a 121; Dorsino (oggi Comune unico con San Lorenzo in Banale) nel 1921 aveva 1.086 abitanti, ridotti a 426 nel 2011.

Montagne (Cort, Larzana e Binio) è passato da 737 abitanti (1921) a 233 (2016). La popolazione di Pieve di Bono, è diminuita da 1.554 (1921) a 1.285 (2016).

In Vallagarina, le zone marginali hanno subito una flessione: Ronzo-Chienis, da 1.077 abitanti del 1971 a 976 del 2016. Ne aveva 902 nel 1921.

La valle di Terragnolo (2.443 abitanti nel 1921) ha subito una riduzione costante: da 1.346 residenti del 1971 a 716 del 2016.

Vallarsa, che nel 1921 aveva 3.463 abitanti, nel 1971 ne aveva 1.674, ridotti a 1.395 nel 2016.

Risultano tutti in crescita i comuni delle aree turistiche: dalle Valli di Fiemme e Fassa, alla Val Rendena, dalla zona del Garda e Val di Ledro.

RISULTANO IN CRESCITA I COMUNI DELLE AREE TURISTICHE E QUELLI DELL'AGRICOLTURA SPECIALIZZATA, DELL'INDUSTRIA E DEL TERZIARIO







In crescita costante pure i comuni dell'agricoltura specializzata, dell'industria e del terziario: Valle dell'Adige, Vallagarina, Rotaliana, Val di Non e Valle dei Laghi.

Una mappa socioeconomica della montagna italiana, elaborata da Mauro Marcantoni e Marco Baldi¹, avverte che “negli ultimi dieci anni la popolazione complessiva dei comuni montani italiani, dopo l'esodo che ha caratterizzato i decenni precedenti, può dirsi sostanzialmente stabilizzata”. Fa eccezione il Trentino-Alto Adige (con un aumento del 9%) dove tutti i comuni sono considerati “interamente montani”. Il dato statistico non dice tutto, poiché all'interno di singoli comuni, formati da decine di frazioni o di villaggi o di masi, si sono verificate aggregazioni verso il centro principale o spostamenti interni sul fondovalle.

Del resto è l'immigrazione ad avere “salvato” la provincia dal saldo naturale negativo della popolazione.

Al 1° gennaio 2017, la popolazione residente, in provincia di Trento, era di 538.604 unità con una netta superiorità femminile. In questa cifra andavano inglobati 48.466 stranieri.

I NOSTRI PRODOTTI,
SEMPLICI E CERCATI DA
UNA CLIENTELA CHE
HA RISCOPERTO IL BUON
VIVERE, ATTENDONO DI
ESSERE VALORIZZATI

Fino all'età di 70 anni, maschi e femmine, in Trentino, si equivalgono. C'è una leggera prevalenza dei maschi nella fascia di età fra 0 e 25 anni; poi spicca la parità fin verso i settant'anni quando le femmine avviano il sorpasso. Fra 75-79 anni mettono il turbo: 9.825 maschi contro 12.351 femmine; da 80 a 84 anni il divario è di 6.456 maschi contro 9.965 femmine. Le quali risultano più del doppio, rispetto ai maschi, nel quinquennio 1985-'89: 7.787 contro 3.678 maschi; da 90 a 94 anni le femmine triplicano la loro presenza: 4.363 contro 1.452 maschi. Da 95 a 99 anni quadruplicano: 900 contro 213. Le ultracentenarie sono 167 a fronte di 29 maschi.

Aumenta l'aspettativa di vita, diminuiscono i comuni.

Per effetto di referendum e di incentivi della Provincia autonoma di Trento che ha spinto molto sulla via delle aggregazioni, dal 1° gennaio 2016 si è avuta la soppressione di 49 e la formazione di 17 nuovi comuni.

Di tutto questo si è parlato a Tolmezzo, in Friuli, nell'ambito di “Innovalp, festival delle idee per la montagna”, una due giorni di dibattiti e conferenze che si è tenuta dal 24 al 25 marzo 2017. Il confronto sulle Terre alte è stato organizzato dalla cooperativa Cramars, un centro per l'innovazione e la formazione professionale, attiva da vent'anni.

La Carnia è una parte del Friuli, la regione montana, formata da 28 comuni, 125 frazioni e con una popolazione complessiva di 38mila persone. Nel 2004 fu celebrato un *referendum* popolare per sollecitare la Regione autonoma Friuli-Venezia Giulia a istituire una Provincia dell'Alto Friuli. Il 71,8% dei votanti si dichiarò favorevole alla nuova provincia tranne Rigolato dove la maggioranza, 53,7%, votò contro. Non se n'è fatto nulla. Qui la dominazione austriaca è durata meno che in Trentino: dal 1815 al 1866 quando anche questo lembo di regione passò all'Italia.

Per tre secoli, questo territorio fece parte del Patriarcato di Aquileia, come il Trentino nel Medioevo.

In Carnia, se possibile, le analogie con la provincia di Trento sono decuplicate. Accelera lo spopolamento, in atto da decenni. Nel 2015 la Carnia ha perso altri 443 abitanti. Sommati alla sottrazione dell'anno prima (-307) hanno fatto scendere la popolazione sotto la soglia dei 38mila abitanti. E non è soltanto il saldo naturale (il rapporto tra il numero

dei nati e dei morti per il 2015 è di -295) a essere negativo. Anche il saldo migratorio, tra chi è arrivato e chi ha preso la valigia, ha fatto segnare il crollo: -148.

Nel 2015, su 28 Comuni della Carnia, 18 hanno cancellato dai registri 70 residenti partiti per l'estero. Resistono 1.264 stranieri, quasi tutti dai Paesi dell'Est Europa, per la maggior parte “badanti”.

Omar Monestir, direttore del “Messaggero Veneto”, ha scritto (30 agosto 2016):

¹ La “quota” dello sviluppo, Franco Angeli, 2016.

“Meglio non arrischiarsi a dispensare suggerimenti su come evitare lo spopolamento della montagna. Di una cosa sono sicuro, però. Che è finita la stagione dello sviluppo pompato con gli uffici pubblici e con i microcontributi.

A molti amministratori è sempre sembrata l'unica strada: teniamo i servizi – era la tesi – per garantire la tenuta del sistema. Questo aiuta, ma non è sufficiente. E una certa incoscienza ha riempito la Carnia di seconde case di cittadini spacciatisi per montanari o simil-albergatori.

A noi montanari interessa lavorare fra i nostri boschi e chiediamo che la Regione ci aiuti a realizzare le condizioni che lo consentano. I nostri prodotti, semplici e cercati da una clientela che ha riscoperto il buon vivere, attendono di essere valorizzati. Al turismo estivo e invernale servono servizi e non burocrati. Ai nostri boschi manca la possibilità di trasformarsi in una impresa redditizia. Assistiamo ancor oggi al taglio straniero che si arricchisce senza lasciarci null'altro che gli spiccioli.

Finora la politica nostrana ha fatto solo le cose più semplici e non è detto che siano state le migliori. Ho visto sprecare molte energie per la difesa del tribunale di Tolmezzo (battaglia che comprendo, ma che è giunta fuori tempo massimo) e pochissime per pretendere una politica unitaria per difendere le peculiarità del territorio.

Le valli si dividono invece che allearsi. Alcune municipalità non sopravvivranno eppure rifiutano di unirsi, federarsi, collaborare. Tolmezzo che l'anno prossimo si trasformerà nella capitale dell'Arco alpino si candida a ospitare questi dibattiti. Lavoro vero, lavoro pensato per la montagna e non con logiche da città. Che tenga conto che i montanari sono diversi. A patto che siano loro i primi a ricordarselo.

Parole sagge che potrebbero essere pubblicate anche sui giornali del Trentino.

Del resto, l'analisi coincideva con quanto dichiarato a Francesco Dal Mas, per il quotidiano cattolico “Avvenire”, il 15 agosto 2014, da Pietro Piller, amministratore di 33 chiese, parroco di Ampezzo, Enemonzo, Preone, Sauris, Socchieve, Forni di Sopra, Raveo, vicario foraneo di una vasta porzione della Val Tagliamento, in Carnia.

“Sono comunità ridotte al lumicino. Oggi ci vuole un riequilibrio, bisogna ritornare alle attività tradizionali: la cura dei pascoli e del bosco, l'allevamento, le produzioni agricole più o meno di nicchia, il ripopolamento della malghe. Certo, garantendo ai nostri contadini e alle loro famiglie condizioni dignitose, per cui arrivo a dire che in taluni contesti di particolare degrado bisognerebbe pagare i montanari perché restino. Riscontro che ogni anno di più i villeggianti se ne rendono conto, sono consapevoli delle esigenze del territorio. Anche i tempi della massificazione turistica sono finiti. Il villeggiante cerca la natura, la naturalità. Cerca l'essenzialità”. La situazione è analoga nell'alta provincia di Belluno, tra la Valle del Cordevole (Falcade e l'Agordino) e l'alta Valle dei Piave.

I NUOVI COMUNI (17) DEL TRENTINO

- *La fusione dei Comuni di Dimaro e Monclassico, in Val di Sole, ha portato alla istituzione del nuovo Comune di Dimaro Folgarida.*
- *Così Pieve di Bono e Prezzo si sono fusi in un unico ente amministrativo con l'aggiunta di un trattino: Pieve di Bono-Prezzo.*
- *Faver, Valda, Grumes e Grauno sono diventati invece il Comune di Altavalle.*
- *La fusione dei Comuni di Bosentino, Centa San Nicolò, Vattaro e Vigolo Vattaro ha portato al nuovo Comune di Altopiano della Vigolana.*
- *Fra Amblar e Don la fusione ha inserito un trattino: Amblar-Don.*
- *Brione, Cimego e Condino hanno dato vita al nuovo Comune di Borgo Chiese.*
- *Si chiama Borgo Lares, invece, il nuovo Comune sorto dalla fusione di Bolbeno e Zuclo.*
- *Castel Ivano è il nuovo Comune scaturito dai precedenti Comuni di Spera, Strigno e Villa Agnedo. Il 1° luglio 2017 vi è stato aggregato anche il Comune di Ivano Fracena.*
- *Cembra e Lissignago si sono uniti in Cembra Lissignago.*
- *Il Comune di Contà, è la somma dei Comuni di Cunevo, Flavon e Terres.*
- *Calavino e Lasino si sono uniti nel Comune di Madruzzo.*
- *Si chiama Porte di Rendena il Comune sorto dalla fusione di Daré, Vigo Rendena e Villa Rendena.*
- *Il nuovo Comune di Primiero San Martino di Castrozza deriva dalla fusione di Fiera di Primiero, Siror, Tonadico e Transacqua.*
- *È Sella Giudicarie il nome del nuovo Comune scaturito dall'accorpamento dei Comuni di Bondo, Breghuzzo, Lardaro e Roncone.*
- *Ragoli, Preore e Montagne si chiamano adesso Comune di Tre Ville.*
- *Vallelaghi è il risultato della fusione dei Comuni di Padergnone, Terlago e Vezzano.*
- *Nanno, Tassullo e Tuenno hanno poi dato vita al Comune di Ville d'Anaunia.*

Come nei villaggi abbandonati della montagna trentina, anche i masi e i paesi della Carnia, negli ultimi anni, sono stati conquistati dal bosco.

La gente se ne va e i boscaioli non si trovano più.



DISSEMINARE QUALITÀ E AZIONI DI SISTEMA

DANIELE MARINI *Università degli studi di Padova e Direttore scientifico Community Media Research*

Le riflessioni degli attori dell'intera filiera agroalimentare

L'industria agroalimentare costituisce, com'è noto, uno dei pilastri del *made in Italy*, parte integrante delle cosiddette "4A" (Abbigliamento, Arredo, Automotive, Alimentare) che caratterizzano il sistema manifatturiero nazionale¹. Le *performance* economiche e

occupazionali di questa porzione dell'industria sono state a più riprese evidenziate da molti studi e da dati istituzionali. Nonostante esiti migliori rispetto alle altre "3A", l'agroindustria continua a scontare un minore *appeal* in termini di attenzione pubblica e istituzionale. Su tutto, è sufficiente ricordare le perdite generate al settore dal fenomeno della contraffazione e dell'*Italian Sounding* ovvero la produzione e commercializzazione di prodotti che richiamano nel marchio quelli originari più noti, ma la cui produzione non

¹ L'individuazione di questi macrosettori dell'industria italiana è di Fortis A., *Il made in Italy*, Bologna, il Mulino, 1999.

è realizzata in Italia, né tanto meno con prodotti originari e seguendo i protocolli. Basti solo rammentare che, secondo l'Ufficio brevetti e marchi del Governo italiano², a livello mondiale, "il giro d'affari annuo dell'*Italian Sounding* è stimato in circa 54 miliardi di euro l'anno (147 milioni di euro al giorno), (...) il doppio dell'attuale valore delle esportazioni italiane di prodotti agroalimentari (23 miliardi di euro). Quindi, almeno due prodotti su tre commercializzati all'estero si riconducono solo apparentemente al nostro Paese".

Certo, la recente esperienza di Expo 2015 a Milano ha acceso i riflettori su un mondo produttivo in costante crescita, dove la ricerca e l'innovazione costituiscono un filo rosso quotidiano dell'azione delle imprese. Ciò non di meno, più spesso l'interesse si focalizza su uno dei comparti – come il vino, giustamente e opportunamente sostenuto e reclamizzato – perdendo di vista però il complesso del settore: dal lattiero-caseario, al caffè e al cioccolato, dalla lavorazione delle carni e del pesce, alla frutta e alla verdura, agli olii e alle bevande (si pensi al recente fenomeno della birra) e così via. In realtà, l'agroindustria è un settore composito e articolato, sfaccettato, con condizioni e *performance* sicuramente positive, ma differenziate al loro interno. Per comprenderlo

è necessario avere uno sguardo complessivo, che cerchi di tenerne assieme le diverse declinazioni di cui si compone, in virtù anche della forte correlazione al suo interno.

Se poi consideriamo il versante dei consumatori, a come stanno mutando le abitudini alimentari e i gusti della popolazione, la crescente attenzione alla qualità e alla certificazione dei prodotti, non possiamo non riconoscere che siamo di fronte a un settore produttivo in costante trasformazione.

Il rapporto annuale realizzato da Community Media Research per Crédit Agricole Friuladria³ ha cercato di analizzare alcuni fenomeni che attraversano il sistema industriale agroalimentare del Nord Est osservandolo nel suo complesso: considerando i diversi settori di cui si compone⁴, analizzando le questioni di natura congiunturale per il 2016 e volgendo lo sguardo al primo semestre del 2017, ma anche affrontando taluni temi e aspetti che lo caratterizzano. Non ci si è voluti, però, fermare a un'analisi. Sulla scorta dei risultati ottenuti dalle rilevazioni presso un campione di titolari d'impresa dell'industria agroalimentare, è stato realizzato un *focus group* coinvolgendo alcuni testimoni privilegiati fra gli imprenditori del settore, ma anche alcuni consorzi, la GDO,

² Rinviamo a quanto contenuto in: <http://www.uibm.gov.it/index.php/la-proprietà-industriale/utilità-pi/servizi-prop-ind/contrasto-all-italian-sounding>.

³ I risultati completi sono contenuti in D. Marini, *Disseminare sviluppo di qualità. Monitor sull'industria agroalimentare 2016-2017, Collana Osservatori n. 8, Milano-Treviso, Community Media Research, 2017.*

⁴ Per i dettagli, si veda la nota metodologica contenuta nel rapporto.



la logistica, i produttori, le istituzioni⁵. In altri termini, si è costruito un momento di riflessione fra gli attori dell'intera filiera agroalimentare, così da individuare alcune linee strategiche di azione, iniziative e politiche per sostenere la crescita dell'intero settore.

Il rapporto, quindi, consegna non solo una rappresentazione dell'esistente e una prima proiezione sul futuro prossimo, ma individua anche alcuni percorsi per sostenere meglio un settore poliedrico ed effervescente.

UNO SGUARDO D'INSIEME

Prima di indicare i principali risultati emersi dalle diverse rilevazioni, è opportuno sottolineare alcuni fenomeni di fondo costanti che le ricerche hanno evidenziato.

In primo luogo, assumono un ruolo discriminante alcune variabili strutturali: la dimensione d'impresa, il comparto di appartenenza, il livello di apertura ai mercati. Queste quattro dimensioni sono collegate fra loro e generalmente differenziano il campione d'impresе in modo significativo. Ad esempio, la dimensione è proporzionalmente connessa alle *performance* economiche e all'apertura ai mercati. Più un'azienda è strutturata organizzativamente, migliori sono i suoi indicatori economici e maggiore è la sua proiezione sui mercati esteri, e viceversa. Chi commercia i propri prodotti oltre confine (bevande, altri alimentari su tutti) evidenzia esiti positivi in misura maggiore di chi opera prevalentemente o esclusivamente sul mercato domestico (lavorazione carne e pesce, lattiero-caseario, in particolare). Va da sé che queste indicazioni non riassumono tutte le possibili condizioni e le eccezioni sono sempre presenti. Ciò non di meno, rappresentano un elemento tendenziale e costante da tenere in debita considerazione.

In secondo luogo, gli aspetti strutturali poc'anzi evidenziati si coniugano con alcuni fenomeni, generando nel campione d'impresе un processo di polarizzazione che divide in misura crescente le aziende che vanno bene e migliorano le proprie condizioni, rispetto a quelle che sono all'interno di un circuito vizioso peggiorativo. Fra queste due polarità, il novero di impresе che possono rimanere in un'attesa passiva, di un miglioramento della congiuntura senza attuare un minimo di strategia o di innovazione si riduce drasticamente. Condannandole a un declino progressivo e facendole scivolare fra quelle che segnano *performance* negative.

In terzo luogo, i due fenomeni appena ricordati si declinano nelle iniziative assunte dalle impresе per aumentare la pro-

pria competitività. Buoni risultati economici e prospettive migliori si sposano con le capacità delle aziende di strutturarsi sotto il profilo organizzativo e investire nell'innovazione, nell'aprirsi ai mercati esteri, ma anche alle forme di collaborazione con altre realizzando *partnership*, aggregazioni, consorzi, rendendo più sinergica la propria filiera. Aprendosi al capitale di terzi piuttosto che aumentando la capitalizzazione della propria azienda, benché quest'ultime strategie appartengano ancora a un numero alquanto ristretto di realtà produttive.

I tre elementi qui evidenziati costituiscono lo sfondo generale degli esiti del rapporto e aiutano a descrivere il fenomeno articolato dell'industria agroalimentare.

La congiuntura: consuntivo secondo semestre 2016 e previsioni primo semestre 2017

Soffermandoci più espressamente sugli indicatori economici, le rilevazioni compiute nel 2016 e 2017 sull'agroindustria del Nord Est permettono di porre l'accento su alcune dinamiche generali:

- nel complesso il 2016 si chiude con un rilevante miglioramento nel processo di crescita, rispetto a quanto rilevato nel primo semestre del 2016. Il saldo⁶ sul fatturato è mediamente pari a +33,3 (era +12,4 nella prima parte dell'anno). L'occupazione presenta una sostanziale situazione di stabilità (73,9%), con un saldo fra aumenti e diminuzioni di personale che si attesta a +18,9 (era +13,2 nel primo semestre 2016);
- il comparto dell'industria delle bevande, del lattiero-caseario, della frutta e ortaggi appaiono i più dinamici, seguiti dagli altri prodotti alimentari⁷;
- assumendo il fatturato del secondo semestre 2016 come indicatore principale, è possibile osservare come i punti sopra evidenziati siano confermati. Le impresе più piccole (fino a 9 addetti) manifestano un saldo pari a +14,0 per la fine del 2016, mentre migliora al crescere della loro strutturazione fino a giungere a +47,8 fra quelle con oltre 50 addetti. Fra i comparti, la lavorazione frutta e ortaggi (+47,2) assieme alle bevande evidenziano il risultato più brillante (+43,8). Le impresе che distribuiscono i loro prodotti solo in Italia hanno un saldo pari a +13,6, mentre chi esporta sui mercati esteri fino al 20% (apertura flessibile) sale a +52,0 e chi supera il 20% (apertura sostenuta) al +50,8;
- il costo delle materie prime è aumentato per il 43,1% delle impresе;
- gli aumenti delle materie prime si sono tradotti solo in

5 Alla discussione del focus group hanno partecipato: Ennio Benedetti, Manuel Benincà, Mario Cichetto, Mirco Dondi, Dario Ermacora, Valter Feltrin, Flavio Furlani, Giorgio Giacomello, Lodovico Giustiani, Giancarlo Moretti Pologato, Ivo Nardi, Giuseppe Pan, Giovanni Pistoni, Cristiano Shaurli, Vendemiano Sartor, Michele Zanchetta. A tutti loro va un sentito ringraziamento per i contributi offerti alla riflessione. Inoltre erano presenti: Pierantonio Bruni, Mario Buquicchio, Andrea Ceccato, Davide Goldoni, Gérald Grégoire, Sandra Ius, Luciano Lovisotto, Fabrizio Prevarin.

6 Va rammentato che il saldo è la differenza fra le voci "aumento" e "diminuzione", e non una variazione percentuale.

7 Comparto che raggruppa impresе attive in una pluralità di lavorazioni dalle caratteristiche assai diverse fra loro, dai mangimi per animali, ai piatti pronti e dietetici, dalla lavorazione del cacao e cioccolata alla confetteria, dalla lavorazione del tè e del caffè al riso, ecc.



parte in un aumento dei prezzi sui prodotti finiti (16,5%). Tuttavia, le più penalizzate sono state le piccole imprese (fino a 9 addetti) che, a fronte dei costi, hanno mantenuto stabili i prezzi finali (82,0%) ben più delle più grandi (71,8%), riducendo così i loro margini;

- le imprese che operano esclusivamente sul mercato domestico sono il 51,2%, quelle che esportano fino al 20% (apertura flessibile) sono il 25,3%, quelle con oltre il 20% di *export* (apertura sostenuta) sono il 23,5%. Il 71,9% delle attività più piccole (fino a 9 addetti) opera solo in Italia, mentre analogamente avviene solo per il 16,2% di quelle con oltre 50 dipendenti. Il comparto delle bevande è quello più esposto sui mercati internazionali (80,3%), mentre quello del lattiero-caseario (71,0%) e dei prodotti da forno (70,4%) più di altri operano in ambito locale;
- le vendite delle imprese agroindustriali hanno per l'84,9% destinazione l'Italia, il 10,1% l'UE, il 5,0% i Paesi extra UE. Mentre le vendite in Italia, nel secondo semestre 2016, hanno conosciuto un saldo pari a +22,3, quelle verso l'estero raggiungono quota +36,8.

NELL'ULTIMO TRIENNIO,
POCO MENO DI TRE
IMPRESE SU QUATTRO
HANNO REALIZZATO
INNOVAZIONI DI PROCESSO
O DI PRODOTTO

Le previsioni per il primo semestre 2017 sono improntate a segni tendenzialmente positivi, ma più contenuti rispetto a quanto avvenuto in chiusura del 2016:

- il fatturato conosce un saldo di +16,5. Le più piccole mostrano un'aspettativa di sostanziale stabilità (+0), ma sono soprattutto le più grandi (oltre i 50 addetti) a contribuire alla crescita (+25,0). I comparti degli altri prodotti alimentari (+23,6), assieme alle bevande (+20,9) e al lattiero-caseario (+20,3) si collocano oltre la media;
- l'occupazione è prevista sostanzialmente stabile (81,1%) e registra un saldo leggermente positivo (+3,3);
- gli ordinativi dall'estero sono in campo decisamente positivo (+20,1), assieme a quello dei nuovi ordini che sembra provenire da un'attesa positiva verso i consumi interni (+13,2);
- anche gli investimenti evidenziano un dato positivo attestandosi a un saldo di +22,6.

I processi di innovazione

Poco meno di tre imprese su quattro (70,1%) nell'ultimo triennio hanno realizzato innovazioni di processo o di prodotto.





In particolare, poco più della metà fra i titolari interpellati ha investito su entrambi i versanti (51,9%). Poco meno di un quarto (23,6%) ha concentrato la propria attenzione su innovazioni di prodotto e l'8,1% su quelle relative al processo. Non va scordato, però, come poco meno di un terzo (29,9%) sia rimasta al palo e non abbia realizzato alcun tipo di intervento. Per ottenere una misura di sintesi, abbiamo creato un Indicatore di strutturazione che raggruppasse l'insieme delle funzioni proposte⁸ e costruisse i profili organizzativi. Sono scaturiti quattro lineamenti prevalenti: imprese con un livello di strutturazione "elevato" (18,8%), "medio-alto" (37,9%), "medio-basso" (27,7%), "scarso-nulla" (15,6%). Dunque, nel complesso (56,7%) la maggioranza delle industrie agroalimentari ha una discreta organizzazione, ma non sono marginali (43,3%) quelle che presentano una strutturazione sottodimensionata. Rispetto al 2013, poco meno di un terzo fra le interpellate (31,4%) ha messo in atto un ampliamento delle proprie funzioni. Il 26,5% si colloca nell'insieme di quelle che hanno mantenuto il *set* di uffici o li ha leggermente incrementati. Una quota di poco inferiore (23,2%), che già negli anni precedenti disponeva di un numero contenuto di funzioni, allo

stato attuale ha mantenuto o, addirittura, le ha leggermente diminuite. Infine, una quota non marginale (18,9%) ha definitivamente eliminato le poche funzioni possedute o, se non le aveva, non se n'è dotato.

La distribuzione e l'organizzazione

Considerando i canali di vendita, gli imprenditori intervistati seguono una pluralità di percorsi. La più praticata in assoluto, per far giungere il proprio prodotto al consumatore finale, è quella dell'intermediario, del grossista e del commercio all'ingrosso. Al secondo posto della classifica troviamo il dettaglio tradizionale. Non distante viene l'utilizzo della GDO (Grande distribuzione organizzata). Inoltre, abbastanza adottati sono altri due canali, il primo legato all'HORECA (Hotel, Ristoranti, Caffè), il secondo direttamente al consumatore finale. Al fondo di questa virtuale classifica incontriamo quanti decidono di rivolgersi ad altre imprese di produzione e trasformazione e all'utilizzo dei canali di vendita digitale, come l'*e-commerce*. Volgendo lo sguardo al futuro, i titolari interpellati - nella maggioranza dei casi - ritengono di poter mantenere sostanzialmente inalterata la strategia di commercializzazione dei prodotti fin qui perseguita. Per tutti i canali proposti, un intervallo compreso fra il 55% e il 72% pensa di non variare il proprio comportamento. Circa un terzo degli intervistati (fra il 21% e 35%), invece, prevede di aumentare qualcuno dei canali distributivi proposti. Su tutti, la vendita via *e-commerce*

⁸ Le funzioni proposte sono: Distribuzione e logistica; Packaging; Certificazione e qualità; Marketing, pubblicità, ricerche di mercato, marchi; Servizi informativi; Post vendita; Servizi di ingegneria e progettazione, ricerca e sviluppo.



sembra essere l'indirizzo che più di altri potrà conoscere uno sviluppo ulteriore, trattandosi del canale scelto dal 39,9% degli imprenditori intervistati.

La filiera e i fornitori

La quasi totalità delle imprese interpellate utilizza, per le proprie lavorazioni, fornitori di materie prime (96,3%). Per il 50,1% i fornitori risiedono in Italia e per il 40,3% nell'UE. Quanti utilizzano fornitori di materie prime si approvvigionano attraverso un mix di canali. Nell'ordine, sono tre quelli privilegiati: centri all'ingrosso, intermediari e grossisti (29,0%), altre imprese di produzione e trasformazione (28,3%) e aziende agricole (22,0%). Leggermente meno frequentate risultano le cooperative e i consorzi di produttori (17,3%). Tre quarti fra gli imprenditori ritengono che il rapporto diretto con un'azienda agricola costituisca un valore aggiunto (76,6%). Fra questi, il 28,7% pensa che il valore aggiunto del rapporto diretto sia determinato dal fatto che il prodotto sia più genuino; il 23,8% attribuisce un'importanza determi-

nante al miglior controllo della filiera; il 22,0% alla conoscenza personale del produttore e dell'azienda; non da ultimo, il 20,1% pensa che in questo modo si possano valorizzare meglio i prodotti del territorio. Solo il 3,7% mette l'accento sulla possibilità che, con questa modalità, vi sia un maggior contenimento dei costi.

TRA LE FORME STRUTTURATE DI AGGREGAZIONE, LA MODALITÀ CONSORTILE È LA PIÙ DIFFUSA, LE *JOINT VENTURE* QUELLA MENO FRUITA

L'apertura ai mercati esteri

Poco più della metà (54,2%) dichiara - al momento dell'intervista - di intrattenere relazioni commerciali e produttive con l'estero. Solo il 27,6% di chi non supera i 9 addetti intrattiene relazioni commerciali internazionali, mentre si sale fino a raggiungere l'80,9% fra quelle con oltre i 50 addetti. Infine, anche fra i comparti che compongono il sistema agroindustriale osserviamo una maggiore apertura per l'industria delle bevande (81,3%) e della lavorazione frutta e ortaggi (80,0%), mentre all'opposto il lattiero-caseario (44,9%) e i prodotti da forno (33,0%) sono meno presenti all'estero.

Guardando alle prospettive di sviluppo sui mercati esteri, per

i tre quarti (73,0%) degli intervistati il mercato di riferimento principale resta, anche per il futuro, l'Italia, seguito dai Paesi dell'Area euro (11,9%). Più distanti, si collocano i mercati nel Nord America (8,3%) e dell'Asia orientale (2,0%).

Le strategie per la competitività

Complessivamente, le risposte degli imprenditori mettono in luce un orientamento volto a ricercare forme di collaborazione di diversa natura: dal realizzare sinergie maggiori all'interno della filiera (43,2%), allo stipulare alleanze con altre imprese colleghe (11,6%), fino a partecipare a forme più strutturate come consorzi, aggregazioni o *joint venture* (10,4%). In misura minore si intravedono possibilità legate a fusioni con altre aziende (2,9%) o all'acquisirne la proprietà (3,8%). Marginale, poi, è la quota di quanti vorrebbero (o auspicerebbero) cedere l'attività (3,2%).

Le aziende dell'industria agroalimentare che partecipano effettivamente a qualche forma di aggregazione sono un terzo fra gli intervistati (33,0%). Se a questi aggiungessimo quanti al momento dell'intervista non partecipavano a forme aggregative, ma prevedevano di farlo in un futuro prossimo (20,7%) raggiungeremmo una soglia di poco superiore alla metà.

Limitando l'attenzione alle sole imprese che hanno dichiarato di partecipare a forme di aggregazione la modalità più diffusa è in modo "informale" (65,5%): si tratta di accordi perlopiù di natura verbale o comunque di intese non sottoscritte o contrattualizzate. La modalità consortile è, fra le forme strutturate di aggregazione, quella più diffusa (53,4%). Più distante incontriamo i contratti di rete (34,9%). Infine, la modalità di unione meno fruita, sono le *joint venture* (25,8%).

DISSEMINARE LA QUALITÀ: SFIDE E INIZIATIVE

Il sistema dell'industria agroalimentare del Nord Est consegna una condizione generale decisamente positiva. Il 2016 è stato un altro anno di sviluppo e la sua chiusura è avvenuta all'insegna di saldi largamente positivi. Come detto, però, il settore è composito e a fianco di comparti, le cui *performance* sono dichiaratamente positive, convivono altri che – per dimensioni strutturali e accesso a mercati limitati – risentono di un clima se non negativo, sicuramente meno prospero. Le indicazioni degli imprenditori evidenziano per il futuro prossimo aspetti tendenzialmente positivi, ma emerge chiaramente una cautela diffusa. In particolare, affiorano le seguenti tendenze:

- i consumi interni sembrano conoscere una leggera ripresa o, quanto meno, non paiono più diminuire. Di ciò ne traggono vantaggio soprattutto le imprese più piccole che operano in un mercato esclusivamente domestico. È impossibile fare previsioni di lungo periodo, ma parrebbe essere in atto un assestamento e un nuovo orientamento nei comportamenti dei consumatori, sempre più attenti agli aspetti qualitativi dei prodotti, alla loro tracciabilità e



al controllo, alla dimensione salutistica dell'alimentazione;

- lo scenario internazionale è anch'esso in rapida mutazione. I recenti fenomeni della Brexit, l'elezione di Trump negli USA, le politiche commerciali di Paesi come la Cina, senza citare la ripresa di venti nazionalistici in Europa, stanno ridefinendo gli assetti geoeconomici a livello globale. Le misure neoprotezionistiche – ancora da verificare in quale misura saranno realizzate – hanno condotto a una moderazione nei flussi di scambio a livello mondiale, come testimoniano i dati istituzionali. La crescita nel mondo da alcuni anni sta rallentando e così pure le relazioni commerciali. Come dimostrano anche i risultati congiunturali dell'industria agroalimentare, le conseguenze sono avvertite soprattutto da quelle imprese che hanno un'esposizione rilevante sui mercati esteri. Più le proprie produzioni intraprendono percorsi internazionali, leggermente minori sono le ultime *performance* economiche e più caute sono le previsioni future. Paradossalmente, manifestano aspettative migliori quelle che hanno un *mix* di strategie, con una tenuta del mercato interno e

PERMANE UNA VISIONE
ANCORA PRIVATISTICA
DELL'IMPRESA, CHE TENDE
A ESCLUDERE FORME
DI COLLABORAZIONE
SISTEMATICHE

un'apertura non eccessiva su quello internazionale;

- un ultimo aspetto, benché non per importanza, riguarda la visione e l'orientamento degli imprenditori sulle iniziative da prendere per aumentare la competitività della propria azienda. Se, da un lato, prevale la comprensione che, in virtù della scarsa strutturazione media delle aziende, per essere effettivamente competitive oggi sia necessario realizzare forme di aggregazione e di sinergia maggiore con la propria filiera di riferimento. Dall'altro lato, la pratica effettiva di tale indirizzo rimane ancora al palo, relegata a un nucleo ristretto di aziende. Ma anche fra quelle che praticano forme di associazione, la realizzazione prevalente avviene con modalità del tutto informali, non negoziate o contrattualizzate. L'aumento della capitalizzazione della propria azienda e l'apertura a capitali di terzi risultano una modalità riconosciuta come importante solo da un nucleo assai ristretto di titolari. Dunque, permane una visione ancora privatistica, se non familistica, dell'impresa, dove l'individualismo proprietario tende a escludere forme di collaborazione sistematiche.
- A partire da questi elementi e riflessioni grazie ai contri-





buti emersi dalla discussione del *focus group*, realizzato con diversi esponenti imprenditoriali dell'intera filiera agroalimentare, è possibile individuare alcune iniziative e politiche ritenute prioritarie per sostenere la crescita dell'intero settore produttivo.

- *Coltivare una cultura della condivisione*: si tratta di una questione alquanto avvertita dagli operatori del settore che incontra però diverse resistenze per una diffusa cultura imprenditoriale ancora segnata da un forte individualismo e da una gelosia nei confronti dei colleghi. Non si tratta solo di favorire (anche fiscalmente e su fondi legati a progetti) l'aggregazione fra le imprese, la consorziazione e la cooperazione, benché ciò costituirebbe sicuramente un vantaggio. Facendo attenzione, però, nello stesso tempo a non cadere nell'eccesso opposto ovvero nella eccessiva proliferazione di forme microconsortili che - a loro volta - producono frammentazione e motivo di "protezionismo e gelosia". L'obiettivo strategico è far percepire e realizzare le ricadute positive delle innovazioni e della ricerca per l'intero sistema produttivo agroindustriale. Mentre la

IL SISTEMA
DELL'INDUSTRIA
AGROALIMENTARE
DEL NORD EST OFFRE
PERFORMANCE
DECISAMENTE POSITIVE
MA LA CRESCITA VA
CONTINUAMENTE
ALIMENTATA

prassi consolidata vede le imprese realizzare progetti di ricerca e innovazione in modo individuale, si tratterebbe di socializzare maggiormente i percorsi e gli esiti così da elevare il più possibile le *performance* del settore. Sarebbe

un modo per cominciare a costruire un vero e proprio ecosistema per il mondo e la filiera agroalimentare. Ciò permetterebbe di arginare gli effetti stagnanti del mercato interno attraverso una presenza articolata e strutturata su quello estero. Due sono i fattori strategici per la competitività: (1) innovare la produzione presentando prodotti "non convenzionali" nel panorama del *made in Italy* già presente all'estero e (2) la dimensione troppo contenuta delle imprese che non permette di dare risposte adeguate alla cospicua domanda estera. Da qui l'importanza delle diverse modalità di integrazione, in grado

di fare massa critica nel sistema produttivo.

- *Alimentare azioni di sistema*: è necessario uscire dalla logica di azioni e interventi "a canne d'organo", mirate a singoli aspetti. La complessità dei fenomeni in corso, la velocità con cui essi si manifestano e la loro variabilità impongono una logica di azione diversa: orientata alla tra-



sversalità, alla contaminazione e combinazioni fra settori. Da questa nuova impostazione logica diviene plausibile realizzare interventi che:

- a) superino la divisione per comparti e operino in misura crescente per filiera produttiva, in modo trasversale, coinvolgendo i diversi attori economici;
- b) realizzino l'istituzionalizzazione di un dialogo e un confronto fra produttori, trasformatori, distributori e consumatori volto a individuare iniziative congiunte;
- c) definiscano accordi per una stabilizzazione e pianificazione dei prezzi fra produttori, trasformatori e distributori, con l'obiettivo di realizzare rapporti più equi all'interno della filiera e di permettere la maggiore realizzazione di investimenti possibile;
- d) sollecitino la creazione di un operatore della GDO nazionale in grado di veicolare i prodotti italiani sui mercati esteri;
- e) spingano gli istituti di credito a rivisitare, rinnovando, i sistemi di *rating* in modo più consono alle condizioni attuali delle imprese agroindustriali e soprattutto a essere più attente nel finanziare i progetti innovativi. In questo senso, un'attenzione particolare va alle *start-up* formate da giovani che dovrebbero

essere sollecitate e sostenute nella loro formazione;

- f) aiutino la pubblica amministrazione a diminuire il carico burocratico sulle imprese e, soprattutto, a velocizzare le procedure.

- *Accrescere la qualità*: la competizione internazionale e l'affermazione del *made in Italy* avviene solo se l'intero sistema agroalimentare assume la questione della "qualità" come l'*asset* strategico del suo sviluppo. I temi della biodiversità e della sostenibilità ambientale, la distintività e la trasparenza nelle produzioni, il rapporto e il legame con il territorio sono tutte dimensioni che contribuiscono a creare e sostenere l'identità non solo di un prodotto, ma la relazione virtuosa fra impresa e territorio.

Il sistema dell'industria agroalimentare del Nord Est, pur nell'articolazione e diversità di condizioni, offre *performance* decisamente positive. Tuttavia, la crescita non è conclusa e va continuamente alimentata. La sfida è definita da una competizione globale, dalla necessità di sostenere lo sviluppo in un'ottica di sistema e non più di singole imprese, comparti o territori. È uno sviluppo sostenibile e che ha nella dimensione della qualità l'elemento comune: per costruire un *brand* dei prodotti e del territorio. Un'identità di valori riconosciuta e in cui riconoscersi. ■

