

FRANCESCO ADAMO

LA COOPERAZIONE TRA LE REGIONI ALPINE E L'INTEGRAZIONE INDUSTRIALE DELL'EUROPA

1. *La cooperazione industriale transfrontaliera nelle Comunità di lavoro delle Alpi.* – La collaborazione tra le «regioni» d'Europa (Länder, regioni, cantoni, ecc.) che compongono le «Comunità di lavoro» delle Alpi (CO-TRAO, ARGE-ALP e Alpe-Adria), alle cui iniziative questa rivista ha già prestato attenzione (1), è certamente ancora ai preliminari e in certi settori è rimasta anzi al livello delle buone intenzioni. Questo vale particolarmente in campo industriale, nel quale i differenti ruoli e poteri delle amministrazioni regionali, o l'eccessiva diversità di condizioni e modelli di sviluppo, oppure entrambi i motivi hanno impedito e forse impediranno ancora a lungo la realizzazione di una politica comune e, in particolare, di una politica di promozione della cooperazione interimprenditoriale e di integrazione dei rispettivi geosistemi industriali.

Anche in altri settori, come quelli delle infrastrutture e dei servizi, che sono tra le condizioni territoriali fondamentali della cooperazione e dell'integrazione tra le economie delle regioni di confine, le iniziative delle Comunità di lavoro non hanno avuto sinora che limitati contenuti operativi.

Il salto di qualità che in tal senso queste Comunità dovranno fare è oggi indubbiamente più facile, specialmente nelle Alpi Occidentali, grazie anzitutto alle più favorevoli condizioni giuridiche di autonomia su cui oggi le Regioni possono contare. A questo riguardo mi riferisco: in primo luogo, alle condizioni create dalla convenzione-quadro del Consiglio d'Europa del 1980 sulla cooperazione transfrontaliera delle collettività o autorità regionali (che in Italia, si deve purtroppo constatare, è entrata in vigore solo nel 1985); in secondo luogo, alle condizioni create, specificamente per le Regioni italiane, da recenti sentenze della nostra Corte Costituzionale (n. 179/1987 e soprattutto n. 42/1989 che si riferisce al programma dei «Quattro

(1) Cfr. «Boll. Soc. Geogr. Ital.» 1992, n. 7-9, in cui sono apparsi alcuni interventi alla giornata di studio *Le intese transfrontaliere per la nuova Europa* (Roma, Soc. Geogr. Ital., 18 gennaio 1991). E' pure da un intervento a tale convegno che trae origine questo scritto.

Motori» d'Europa nato dagli accordi tra Lombardia, Rodano-Alpi, Baden-Württemberg e Catalogna). Lo sviluppo della cooperazione interregionale nelle Alpi Occidentali, franco-italiane, dov'è già di per sé più facile, essendo questo settore alpino l'unico appartenente interamente alla CEE e, di conseguenza in condizione di fruire meglio dei possibili benefici dell'abolizione delle frontiere tra gli Stati membri (avvenuta all'inizio del 1993), – è favorito inoltre dallo specifico programma «Interreg», recentemente varato dalla Comunità Europea a sostegno delle regioni frontaliere, che per ora si limita alle regioni di confine interne.

Un salto di qualità in senso operativo è certo possibile anche nelle Alpi Orientali: in primo luogo per le nuove condizioni create dalla disgregazione dei regimi cosiddetti «comunisti» e dalle iniziative della CEE nei confronti dei paesi dell'Europa extra-comunitaria; in secondo luogo per l'impulso ed i benefici che la cooperazione tra le regioni frontaliere potrà ricevere da un rilancio dell'interessante programma della «Pentagonale»: l'iniziativa, com'è noto, avviata verso la fine del 1989 per volontà del nostro Governo e che avrebbe dovuto vedere la collaborazione tra l'Italia e gli altri Stati che a quella data si spartivano il territorio dell'antico impero asburgico (Austria, Ungheria, Cecoslovacchia e Jugoslavia).

Non ci si può fare, tuttavia, eccessive illusioni: vuoi per il dramma dei Balcani, vuoi perché anche altrove, nonostante le condizioni siano oggi migliori che in passato, lo sviluppo della cooperazione attraverso le frontiere orientali incontra ancora difficili ostacoli e non potrà che essere lento.

Considerazione in parte simile vale anche per la cooperazione interregionale in senso nord-sud, attraverso le Alpi Centrali, per le diffidenze di cantoni svizzeri, ma anche del Tirolo, dimostrate in certi rapporti esterni, e per le loro resistenze ad aprirsi all'Europa.

Se oggi è comunque meno difficile passare ad una più fattiva collaborazione, un po' per tutte le comunità transfrontaliere delle Alpi, non bisogna sottovalutare l'importanza delle iniziative da esse assunte e delle esperienze maturate sinora; alle quali va almeno riconosciuto il grande merito di aver fatto crescere quella conoscenza e fiducia reciproca che costituiscono l'indispensabile premessa per lo sviluppo di qualsiasi rapporto paritario di collaborazione.

In base alle poche informazioni sparse che ho potuto raccogliere, altrettanto preliminari, o al massimo embrionali, mi sembra siano pure le iniziative di altri soggetti, pubblici e privati, collettivi e individuali. Ben poche, in particolare, sembrano essere per ora le iniziative di cooperazione transfrontaliera tra imprese.

Riguardo a tutti questi rapporti interregionali, tra operatori economici e sociali, mi preme tanto evidenziare che essi sembrano comunque intensificarsi, in particolare in senso est-ovest: tra le regioni lungo gli assi dei collegamenti stradali e ferroviari dal Nord della Spagna al Sud della Francia, al Nord d'Italia, all'Austria alpina e alle repubbliche ex iugoslave. Le tendenze

in atto sembrano cioè avvalorare lo scenario progettuale che ritengo sia necessario far avanzare quale scelta strategica della politica regionale europea, e che non può prescindere dalla cooperazione tra le regioni alpine.

Molto interessante è a questo proposito la formazione di reti di servizi d'informazione per le imprese ed in genere di attività di promozione della cooperazione tra imprese. Tra queste spiccano alcune iniziative per lo sviluppo e la diffusione di tecnologie, in particolare l'Arco Mediterraneo delle Tecnologie – Gruppo Europeo d'Interesse Economico (GEIE) creato nell'ottobre 1990 (con il nome di «Route des Hautes Technologies de l'Europe du Sud») – e la Rete Europea per la Competitività e l'Innovazione Tecnologica (RECIT).

Il primo è una *joint venture* di diritto comunitario tra diversi soci, costituiti da centri di ricerca e innovazione a servizio soprattutto delle piccole e medie imprese, ubicati quasi tutti nelle regioni suddette (precisamente a Milano, Genova, Torino, Tolosa, Montpellier, Marsiglia, Barcellona e, unica eccezione, a Valenza).

La Rete Europea per la Competitività e l'Innovazione Tecnologica lega per ora i centri di promozione economica di otto distinte regioni europee (tra cui Rodano-Alpi e Piemonte, con i centri esteri delle rispettive Camere di Commercio, Stiria, Catalogna, Svizzera latina), allo scopo di collaborare con le imprese nella ricerca di *partners* per la realizzazione di progetti di cooperazione scientifica e tecnica, di progetti e accordi commerciali e finanziari. Nell'ambito di questa rete, meno recente del suddetto GEIE, le principali realizzazioni sono: la pubblicazione del bollettino «New Technologies», attraverso il quale vengono diffuse le domande e le offerte di tecnologie, ed altre informazioni utili; il coordinamento di gruppi di imprese per lo sviluppo di progetti nel quadro di programmi comunitari (Mithra/Eureka, Brite/Euram, ecc.), le partecipazioni incrociate a fiere e saloni tecnologici europei (come «Technova International», che dal 1987 si tiene a Graz una volta all'anno, «Tec» a Grenoble, «Nuove Tecnologie» a Torino).

Significativa è inoltre la crescita del numero d'imprese che avanzano domande o offerte di collaborazione interregionale – come si può notare dallo stesso bollettino della RECIT, già citato, e più in generale dal «Bollettino quindicinale del Centro Estero delle Camere di Commercio del Piemonte» ed altri analoghi periodici che riportano domande e offerte di collaborazione interimpresariale d'ogni genere.

Infine, nella prospettiva dell'integrazione economica in senso E-O delle regioni dell'Europa di mezzo, non vanno certo trascurate le iniziative private anche nel campo delle grandi infrastrutture dell'integrazione, in particolare in quelle dei trasporti e delle comunicazioni, iniziative che vanno facendosi strada soprattutto in Italia e che potrebbero permettere al nostro paese di recuperare in parte il tempo perduto in questi settori. A questo proposito certamente interessante è, ad esempio, il Comitato promotore dell'alta velocità sulla direttrice O-E (Lione-Torino-Milano-Verona-Venezia-Trieste), già presieduto da Umberto Agnelli ed oggi da Sergio Pininfarina; questa linea, d'importanza estrema, verso ovest proseguirebbe sino alla Spagna e verso

est si collegherebbe ai principali corridoi di traffico ferroviario previsti dal programma della Pentagonale, tra i quali Vienna-Tarvisio-Trieste-Venezia, Trieste-Lubiana-Budapest, Verona-Innsbruck-Monaco-Praga.

La seconda considerazione che mi preme fare in merito ai rapporti transfrontalieri di operatori economici, sociali, culturali è che per ora non è possibile esprimere alcuna seria valutazione sul loro stato effettivo e sulle loro tendenze, al di là delle indicazioni di una certa intensificazione che derivano da informazioni sparse, come quelle che ho riportato, e anche dalle impressioni derivanti da testimonianze di funzionari ed esperti, raccolte presso Camere di Commercio e associazioni di categoria. Manca infatti una specifica ricerca sistematica in proposito: una ricerca che potrebbe essere finalizzata anche all'elaborazione del progetto per la creazione «di una adeguata base conoscitiva di tipo statistico, che dovrebbe essere il prerequisito indispensabile d'ogni politica d'intervento», come ha giustamente sottolineato il CNEL nel 1990, nel suo rapporto sull'Alpe-Adria (2).

Uno degli scopi principali di tale ricerca – la cui proposta da me già da tempo avanzata, è stata recentemente accolta nel programma del Gruppo AGEI su *L'Italia nel contesto internazionale* – dovrebbe essere la definizione delle direttive e delle modalità dell'integrazione territoriale più adeguata e coerente con gli obiettivi dell'integrazione industriale e più in generale economica e sociale. Mi limiterò, quindi, ad esporre ancora alcune ipotesi normative in proposito.

2. *Sviluppo flessibile, integrazione europea e politiche regionali.* – Tra gli interessi per le iniziative delle Comunità di lavoro delle regioni alpine occorre distinguere quelli specifici, connessi con i valori spaziali e ambientali del loro territorio, da quelli generali, che riguardano tutte le iniziative di cooperazione e integrazione interregionale in Europa e che, a mio avviso, nascono dalle questioni di politica regionale poste vuoi dal progresso tecnico e dallo sviluppo economico, vuoi dal processo d'unificazione europea.

Si tratta di questioni che esigono adeguate risposte a vario livello geografico di decisione; risposte che oggi visti gli impegni assunti con il Trattato di Maastricht, non si possono più rinviare e che sono divenute particolarmente urgenti in seguito agli stessi avvenimenti che hanno dato una forte spinta alla formazione dell'Unione Europea, cioè in seguito alla *perestrojka* e, quindi, alla caduta del Muro di Berlino alla riunificazione della Germania e, più in generale, alla caduta dei «muri ideologici» che cristallizzavano il bipolarismo dell'ordine politico mondiale.

Un primo insieme di questioni è dato dalle tradizionali disparità regionali dello sviluppo economico. A questo riguardo, trattandosi di una problematica già ampiamente dibattuta in geografia ed in altre discipline, ritengo utile sottolineare soltanto l'esigenza di considerare e distinguere, soprattutto

(2) Si tratta del rapporto, presentato anche al convegno milanese di Alpe-Adria, CNEL, *Commissione per i Rapporti Internazionali, Documento di base su Alpe-Adria* (relatore Alfredo Solustri), 19 aprile 1990.

sotto l'aspetto industriale, i seguenti tipi di regione: le regioni non ancora sviluppate o sottosviluppate, prive comunque di uno sviluppo endogeno in campo industriale; le vecchie regioni industriali in declino, che come le prime sono oggetto della politica regionale comunitaria; le regioni a sviluppo recente, con strutture industriali ancora arretrate, quali sono quelle di alcuni distretti di industrie tradizionali di beni di consumo dell'Italia centrale e nord-orientale. Sebbene in forme e con obiettivi differenti, tutte queste categorie richiedono certamente una politica regionale e, non per ultimo, la regionalizzazione di ogni politica di settore. Per le prime regioni occorre promuovere lo sviluppo e per le seconde rivitalizzarlo, soprattutto ammodernando e ridimensionando i settori in declino, specie nelle industrie di base, ma anche promuovendo in compenso lo sviluppo di nuovi settori e quindi la diversificazione strutturale; per le terze, invece, si tratta non solo d'accelerare lo sviluppo e la diffusione di innovazioni, ma di incentivarne anche la graduale ristrutturazione. Quest'ultimo processo, infatti, è necessario anzitutto per reggere la nuova, più accesa, competizione dovuta in generale alle innovazioni tecniche e alle condizioni nuove dei mercati mondiali, e in particolare alla creazione del mercato unico europeo. Esso è, inoltre, indispensabile per permettere l'auspicabile allargamento geografico dello spazio economico europeo ed in particolare l'apertura del mercato comunitario alle produzioni industriali dei paesi dell'Europa orientale; apertura che non può che essere graduale e procedere di pari passo o, meglio, in interazione con la riconversione e il rafforzamento dei sottosistemi e toposistemi di industrie tradizionali di beni di consumo, che caratterizzano le strutture industriali a sviluppo recente ed in particolare quella dell'Italia che, sotto questo aspetto, è anomala nell'ambito dei paesi sviluppati di pari o superiore livello di redditi. Del resto la gradualità d'allargamento del mercato europeo dovrebbe essere un'esigenza propria dei paesi dell'Europa orientale: l'esigenza d'evitare che il loro sviluppo industriale si riduca ad essere estroverso ed in sostanza dipendente, piuttosto che fondato sulla crescita della domanda e delle capacità imprenditoriali interne.

Un secondo insieme di problemi regionali è rappresentato da quelli che qui più ci interessano: riguarda l'integrazione interregionale dell'Europa, la quale è un nuovo fondamentale obiettivo della politica regionale europea. Questi problemi richiedono soprattutto risposte di politica territoriale, non di promozione dello sviluppo e neppure tanto di promozione di ristrutturazioni economiche. In particolare, non richiedono i tradizionali strumenti della politica economica (incentivi fiscali, creditizi, ecc.), bensì interventi volti all'integrazione fisica, alla ristrutturazione e qualificazione del territorio, tali da stimolare e dirigere il processo in atto d'integrazione economica.

Un terzo insieme di problemi regionali, di cui questa stessa azione di guida e di stimolo deve tener conto, si pone a più grande scala: riguarda regioni minori, come sono ad esempio certe valli alpine, che rischiano di restare marginali anche nella nuova Europa o di divenire marginali, benché inglobate in più ampi spazi regionali.

Tanto riguardo all'integrazione interregionale quanto riguardo alla valorizzazione delle microregioni marginali, occorre precisare che essi sono obiettivi importanti un po' per tutte le regioni e non soltanto per quelle frontaliere, ove certamente i problemi possono essere acuiti dall'effetto confine. Essi infatti non si connettono solo con l'unificazione europea, ma anche con processi spaziali più generali, insiti nei progressi tecnici delle attività produttive, dei mezzi di trasporto e di comunicazione, delle reti d'informazione, ecc., ed anche nell'evoluzione dei mercati. Tali progressi, assieme alla crescita dei redditi, hanno permesso una considerevole diffusione spaziale delle attività produttive ed anche di valori urbani, tale che la regionalizzazione economica del territorio può essere ben rappresentata da una rete a maglie piuttosto piccole, i cui nodi, costituiti da città piccole e medie, non differiscono granché sul piano gerarchico, benché resti ancora tra loro una certa differenziazione dei livelli di centralità.

D'altra parte, non v'è stata una inversione delle tendenze implosive delle reti urbane, in quanto i progressi nei sistemi di trasporto e comunicazione hanno continuato a privilegiare l'accessibilità delle grandi città, o meglio delle capitali economiche e politiche, cioè delle metropoli; per cui si può dedurre che si sia accentuato lo scarto nella dotazione di valori urbani tra i settori di territorio intermetropolitani e gli altri. Inoltre, alcune attività produttive e di servizio, le più avanzate e spesso innovative, hanno continuato a concentrarsi in un limitato e sempre minore numero di luoghi, privilegiando chiaramente le città di livello metropolitano. Per entrambi i motivi, le larghe maglie della rete costituita dai collegamenti tra queste città – rete che si sovrappone a quella più minuta dei servizi a uso delle famiglie ed in genere delle attività banali – sono andate e vanno allargandosi ulteriormente. Di conseguenza, i nodi di questa rete, le metropoli, vanno riducendosi di numero e vanno sempre più specializzandosi quali centri di raccordo internazionale e di coordinamento di ampi spazi economici (macroregioni); spesso dando vita a formazioni urbane complesse (megalopoli) in cui tra la città centrale (quella che conserva e rafforza il ruolo metropolitano) e altre città, che in precedenza potevano pure svolgere un ruolo metropolitano autonomamente, si realizza una certa integrazione e divisione funzionale.

L'integrazione interregionale è quindi anzitutto una tendenza insita nei processi tecnici di trasformazione delle reti urbane. Essa è però dettata anche dalle nuove condizioni del mercato: dalla più accesa competizione, dovuta tanto alla globalizzazione geografica quanto alla concomitante saturazione e frammentazione-segmentazione dei mercati.

La formazione di più ampie regioni economiche – è bene chiarire – non è solo una tendenza; ma, nella misura in cui non è un processo automatico né uniforme, essa è anche un'esigenza che le regioni devono contribuire a soddisfare, pena la decadenza economica dei loro territori. Quest'esigenza – e, di conseguenza, quella di una più incisiva politica di cooperazione interregionale – è evidentemente acuta per le Regioni dell'Unione Europea e tanto più per quelle frontaliere. L'eliminazione delle frontiere tra gli Stati,

infatti, non ha eliminato e non elimina di per sé varie altre barriere, di cui spesso i confini politici non sono che l'espressione, e quindi può non eliminare la attuale marginalità di posizione delle regioni frontaliere ed anche la marginalità economica che spesso contraddistingue le aree più prossime al confine.

Infine, di fronte a tali tendenze ed esigenze economiche più generali, e all'integrazione interregionale e internazionale, non si può fare a meno di ricordare, sul piano politico, le spinte localistiche e regionalistiche – come ad esempio quelle evidenziate dal fenomeno delle Leghe regionali – che sembrano in contraddizione con esse e che almeno in parte possono contrastarle.

3. *Le Alpi, da «barriera» a «cuore» d'Europa.* – Nel quadro della problematica regionale che ho sin qui delineato, considerando specificamente le regioni frontaliere alpine diviene naturale cercare di rispondere, seppur rapidamente (3), ai seguenti interrogativi: 1) la loro integrazione (economica, ma anche culturale, sociale e fisica) quali esigenze dovrebbe soddisfare? 2) quali condizioni territoriali – in aggiunta a quelle politiche e culturali cui ho già fatto riferimento – occorre creare per la realizzazione del processo d'integrazione? 3) quali destini avrebbero le valli alpine e quale ruolo avrebbero le loro genti, in tale processo e nella nuova Europa?

L'integrazione e la cooperazione tra le regioni «alpine», ovvero tra le unità territoriali politico-amministrative in cui sono comprese le Alpi, sono dettate in primo luogo dai loro propri interessi; i quali spesso, in realtà, corrispondono soprattutto a interessi esterni alla regione geografica formalmente alpina, in particolare a interessi delle città del pedemonte e delle pianure perialpine, cioè dei luoghi dove per lo più le regioni cosiddette alpine trovano i loro punti di forza.

Non si tratta solo dell'interesse, pur importante, che è comune ai soggetti economici di altre regioni europee, frontaliere e non, di fronteggiare e battere la competizione, accrescendo le economie di scala esterne, espandendo lo spazio regionale operativo delle imprese e favorendo la formazione di strutture imprenditoriali più articolate e forti (4). Tanto meno si tratta solo dell'esigenza di realizzare nella sostanza, oltre che nella forma, l'Unio-

(3) Sulle questioni qui sollevate si veda anche ADAMO F., *Le Alpi e l'integrazione urbana dell'Europa Comunitaria*, in *L'effet frontière dans les Alpes*, Colloquio Internaz. organizzato da Réseau Monde Alpin e Région Autonome de la Vallée d'Aoste, Saint Vincent, 24-26 ott. 1988.

(4) A questo fine, del resto, si potrebbe obiettare che forse tale integrazione interregionale non è nemmeno necessaria e che, comunque, questa necessità è tutta da dimostrare: sino a prova contraria, per raggiungere una soglia regionale competitiva potrebbe essere sufficiente una più forte integrazione nazionale (ad esempio, tra le regioni dell'Italia, padano-alpino, tra quelle del Sud della Francia, ecc.).

A questo proposito, ritengo che abbia incerte fondamenta geografiche ed economiche l'idea della necessità di un «sistema regionale alpino» quale prefigurato al convegno *La cooperazione economica in Alpe-Adria e l'integrazione delle economie europee*, promosso da Alpe-

ne Europea, rimarginando le ferite rappresentate dai confini tra gli Stati, esigenza che di per sé sarebbe piuttosto una istanza ideologica.

La politica di cooperazione tra le regioni alpine e d'integrazione transfrontaliera è dettata soprattutto dall'esigenza, propria di tali regioni e di tutte le regioni in posizione centrale nella nuova Europa, di valorizzare al massimo la nuova posizione geografica, sviluppando in tutte le direzioni le potenzialità dell'integrazione interregionale e superando così la marginalità geografica che caratterizza molte di queste regioni nel proprio Stato.

L'integrazione transalpina risponde, però, ad esigenze, certo non meno importanti, che sono pure di altre regioni europee e dell'Europa in complesso. Essa, infatti, è condizione intanto per rafforzare tutte le regioni che attualmente sono le estreme propaggini meridionali dell'Europa più sviluppata, trasformandole in componenti di uno stesso sistema territoriale, attraverso la realizzazione di un asse di sviluppo in direzione O-E, da Barcellona a Trieste e da questa città a Vienna, Budapest e a tutta l'Europa orientale. Il rafforzamento delle regioni lungo quest'asse – che l'eliminazione dei confini tra gli Stati dell'attuale Unione Europea dovrebbe di per sé favorire rispetto alla direzione N-S – è d'altra parte una condizione fondamentale perché esse possano effettivamente svolgere un ruolo di cerniera tra le regioni del Nord e quelle del Sud dell'Europa comunitaria, favorire lo sviluppo di queste ultime e così anche delle regioni della sponda sud del Mediterraneo. L'ipotesi di un tale asse di relazioni economiche, complementare ad una prospettiva di sviluppo del Sud, si pone in alternativa agli orientamenti ancor oggi dominanti che, privilegiando le relazioni con il Nord d'Europa, continuerebbero a lasciare le regioni qui considerate ampiamente disarticolate tra di loro. Anche nel caso di uno sviluppo delle regioni europee più a sud e di quelle della sponda meridionale del Mediterraneo (caso peraltro difficilmente immaginabile, senza un rafforzamento della sponda settentrionale dell'arco mediterraneo) queste regioni sarebbero così relegate al semplice ruolo di spazio di transito, anziché di spazio d'integrazione tra Nord e Sud; ovvero di spazio che così «partecipa degli estremi», direbbe il Botero (5).

Adria, Regione Lombardia e Regione Trentino Alto-Adige tenutosi a Milano nel novembre 1990 (v. la relazione introduttiva di R. Cappellin). La formazione di un tale sistema territoriale (che peraltro sembra dato già per esistente) si giustificerebbe sostanzialmente per la sua dimensione, comparabile al sistema (anch'esso dato per già esistente) formato dalle aree metropolitane dell'Europa nord-occidentale (la «Metropoli Nord-Europa»), con cui le regioni frontaliere dell'Europa alpina si troverebbero in condizione di «oggettiva competizione».

Simili immaginazioni risultano comprensibili solo se partono dal presupposto, errato, che le comunità interregionali siano o possano divenire entità sovrane, con una politica non soltanto comune ma, addirittura, in contrasto con quella di altre comunità interregionali: il che evidentemente, invece dell'Unione d'Europa, significherebbe solo ridisegnare l'Europa degli Stati.

(5) BOTERO G., *Delle cause della grandezza delle città*, rist. dell'ediz. principe del 1588, Torino, Ist. Giuridico della R. Università, 1930, p. 16.

Nel caso specifico delle Alpi, non va trascurato inoltre che l'integrazione transfrontaliera, in tutte le direzioni, rivalorizzando la loro funzione storica di cerniera culturale tra il mondo latino, il mondo germanico e quello slavo, ha un'importanza strategica per lo sviluppo della civiltà europea e per le stesse sorti politiche dell'Unione Europea.

L'integrazione economica interregionale – tanto nella direzione auspicata quanto in altre direzioni – ha come fondamentali condizioni programmatiche, oltre che come effetti, sia l'integrazione dei sistemi di città sia l'integrazione fisica delle reti di trasporto e di comunicazione.

Le tendenze in atto, come ho già accennato, lasciano facilmente supporre che queste condizioni territoriali verranno create: per quel che riguarda particolarmente le vie di comunicazione, non soltanto la loro creazione è nei programmi degli Stati e delle regioni interessate, e nei programmi della Comunità, ma sembra trovare anche la convergenza degli interessi di numerosi e potenti soggetti economici.

La realizzazione dei nuovi assetti territoriali – che esalteranno la tendenza ad una regionalizzazione economica a maglie ben più ampie e fondata su un più ristretto numero di città metropolitane – richiede tuttavia una maggior decisione e volontà politica, per superare le difficoltà che i giganteschi investimenti necessari per certe infrastrutture incontrano sul piano dell'organizzazione finanziaria.

Questi processi – che comunque richiederanno molti anni – andranno a vantaggio, come già oggi avviene, delle principali città delle regioni interessate, che non sono nelle Alpi ma nelle maggiori piane perialpine. L'integrazione e la dinamica delle aree in senso stretto alpine nella nuova Europa sarà in larga misura funzione, come già in passato, dell'integrazione europea e della dinamica delle grandi città extra-alpine nelle cui regioni sono comprese le valli alpine.

Salvo alcune grandi vallate, dotate di un proprio capoluogo regionale di media dimensione e importanza urbana, la maggior parte delle altre potrà trovare prospettive di progresso solo accentuando le proprie specificità economiche e la propria complementarità rispetto alle altre aree della regione metropolitana di appartenenza. Solo così le regioni alpine potranno essere competitive e trovare al tempo stesso una maggiore autonomia, la quale non può significare oggi, neppure per le «piccole patrie» alpine più interne, autarchico isolamento, almeno se la si vuole coniugare con il progresso socio-economico. Cercare di coniugare queste due istanze, maggior autonomia e progresso, per le piccole regioni e città alpine significa cercare di sviluppare relazioni esterne di interdipendenza – e superare quindi la loro ancor prevalente situazione di dipendenza esterna – orientando la crescita e lo sviluppo economico soprattutto verso la valorizzazione delle peculiari risorse locali nel nuovo contesto europeo e nel quadro di mercati sempre più globalizzati.

Un tale sviluppo «endogeno» implica una crescita considerevole della capacità di risposta locale alla sfida globale, e certo non ci si può illudere che

esso sia il risultato automatico dell'integrazione delle regioni frontaliere. In effetti, le Alpi sono viste dalle forze dominanti di queste regioni e nei documenti di politica regionale soprattutto come un'ostacolo all'integrazione fisica interregionale, come una barriera da superare il più rapidamente possibile, e tali di fatto rischiano di divenire ancor più con l'attuazione delle opere autostradali e ferroviarie programmate, che privilegiano i collegamenti a grande distanza e l'alta velocità.

Benché l'abolizione delle frontiere e l'integrazione fisica tra le regioni frontaliere siano condizione essenziale per ulteriori sviluppi della cooperazione alpina ed in particolare per realizzare ancora una certa crescita nel settore del turismo alpino, questa crescita potrà realizzarsi solo nella misura in cui si migliorerà anche la viabilità locale e sarà così possibile una diffusione spaziale delle attività turistiche; inoltre, nella maggior parte dei casi la crescita del turismo alpino non sarà di per sé, come sinora non è stata, espressione di uno sviluppo endogeno, e spesso, oltre a non portare i maggiori benefici alle famiglie e comunità alpine, ne potrà persino compromettere il futuro. Si pensi ai devastanti effetti già subiti dall'ambiente naturale e sociale in molte località, particolarmente in quelle che sono le principali stazioni del turismo invernale e che con molta probabilità saranno quelle più coinvolte dallo sviluppo dei sistemi turistici transfrontalieri, cioè estesi sui due versanti della catena alpina, e dalla crescita dei flussi turistici generata anche dalle nuove poche grandi vie di avvicinamento e di sotterraneo attraversamento delle Alpi.

L'aumento dell'accessibilità delle località alpine, vuoi tramite queste strade vuoi per l'auspicato miglioramento della viabilità minore, è indubbiamente condizione necessaria per lo sviluppo locale anche di altre attività, ma non è affatto sufficiente e, anzi, di per sé può solo favorire fenomeni di invasione o evasione commerciale. Esso deve accompagnarsi ad una seconda ben più complessa condizione fondamentale: la crescita dei valori urbani del territorio alpino, in particolare attraverso la riqualificazione delle strutture e delle funzioni delle città interne e pedemontane, cioè delle città più immediatamente collegate con lo sviluppo locale. Il rafforzamento di molte di queste città può realizzarsi a seconda dei casi favorendo lo sviluppo quanti-qualitativo, vuoi di servizi di tipo gerarchico, ovunque sia necessario un certo riequilibrio della rete urbana regionale, vuoi di servizi specializzati in funzione della base produttiva locale che s'intende sviluppare.

A questo riguardo, se da un lato occorre gradualmente abbandonare attività industriali (metallurgia, chimica di base, estrazione mineraria, ma anche produzioni di beni di consumo standardizzati e poco qualificati) che sono già decisamente in declino e certamente non in grado di competere con l'offerta di altre regioni (in particolare di paesi dell'Est europeo, del Sud del Mediterraneo e del Sud del mondo in genere), d'altro lato è possibile sviluppare e occorre incentivare varie altre attività, vecchie e nuove.

Tra le prime penso a varie produzioni di beni di consumo tradizionali, agro-industriali e artigianali, e più precisamente a produzioni tipiche, le

quali possono restare competitive puntando decisamente sull'alta qualità dei prodotti ed espandersi attraverso lo sviluppo della cooperazione interimpresitoriale tra le piccole città e le relative microregioni alpine di contrapposti versanti. Tra le seconde, assieme allo sviluppo di attività di ricerca e di formazione, utili peraltro a tutti i settori economici e sociali dei sistemi locali, penso ad attività anch'esse ambientalmente sane e particolarmente a produzioni basate sulla scienza, le quali possono essere attratte sia dai valori ambientali e paesaggistici che dai nuovi valori di posizione nello spazio europeo. Queste attività innovative non solo possono svilupparsi attraverso una collaborazione transfrontaliera, ma anzi la esigono se, nell'interesse economico e politico dell'Europa, ci si vuole avvantaggiare dello scambio e della messa in comune di preziose esperienze nazionali tenute sinora distinte.

Non va infine trascurato il fatto che questa valorizzazione delle Alpi, che ne farebbe non solo «cerniera» ma «cuore» d'Europa, se da un lato trova, come ho detto, una condizione essenziale nella riqualificazione delle piccole città alpine, è a sua volta condizione fondamentale perché queste città diventino i cardini dell'integrazione transfrontaliera dei sistemi regionali di città e perché si realizzi di fatto l'Unione Europea.

ALPINE INTER-REGIONAL CO-OPERATION AND EUROPEAN INDUSTRIAL INTEGRATION. – The «new» geographical position of the Alps, again very central in the European space after the fall of the Berlin Wall, gives new political and economical meanings to the associations set up by the Alpine European regions (COTRAO, ARGE-ALP and Alpe-Adria). After considering the main initiatives of transborder Alpine co-operation so far promoted or proposed, the paper stresses the importance of such a inter-regional cooperation and integration, particularly in the W-E direction, in relation with actual processes of industrial development and economic regionalization. In fact, this integration would strengthen the Alpine region area and also make it as the hinge between North and South of Europe so as to encourage even the development of the latter. Afterwards, focusing on urban regional networks, the paper points out the local conditions to be created for the realization of a transalpine integration so that the Alps proper (only a part of the territories of those regions) act as «heart» of Europe, rather than as «barrier».

Università di Torino, Dipartimento Interateneo Territorio.