

Abbandono e corridoi europei. Il caso di A22: opportunità o retorica?

di

Silvia Zanetti, Politecnico di Milano – Dastu

Gli immobili abbandonati, sia nella sfera urbana che extra-urbana, sono un problema crescente e diffuso, al quale si cerca soluzione attraverso pratiche di rigenerazione.

L'analisi qui presentata indaga la presenza di edifici dismessi lungo il percorso di Autostrada del Brennero e la possibile relazione tra questi e la 'corridorialità'; in riferimento a tali immobili sono state valutate caratteristiche, vocazioni, normative, piani territoriali regionali, strategie; i dati più aggiornati e i recenti punti di vista relativi alle diverse questioni.

(i) Autostrada e abbandono

A22 si estende per 314 km da Modena al Passo del Brennero: attraversa comuni delle province di Reggio Emilia, Mantova, Verona, Trento e Bolzano (fig. 1). L'esame degli edifici in disuso ha considerato una fascia di 300m per lato e ha permesso di trarre alcune conclusioni.

Le cause principali della dismissione sono di tipo economico; la maggior parte strettamente correlate alla crisi iniziata nel 2008. Altre fanno riferimento a motivazioni normative, ossia alla correlazione tra l'introduzione di nuove regole relative all'adeguamento degli impianti e l'impossibilità dell'azienda di fare economicamente fronte a questi oneri. In misura minore, le ragioni sono di carattere sociale, date soprattutto dalla mancata volontà delle nuove generazioni di proseguire nell'attività di famiglia, generalmente agricola.

L'origine rurale è comune alla maggior parte degli edifici in questione, che pertanto, manifestano caratteri storici e strutturali simili: si tratta di corti/cascine costruite tra le due guerre, con materiali poveri. La struttura degli edifici è solitamente costituita da quattro parti: abitazione, rimessa di macchinari e attrezzi, deposito di sementi e raccolto, riparo per alcuni animali da cortile e lavoro. Può capitare che questi edifici vengano saltuariamente e parzialmente utilizzati per dare riparo a macchine impiegate nella lavorazione periodica delle colture; sono quindi per questa minima parte mantenute, mentre il resto degli stabili è fatiscente.

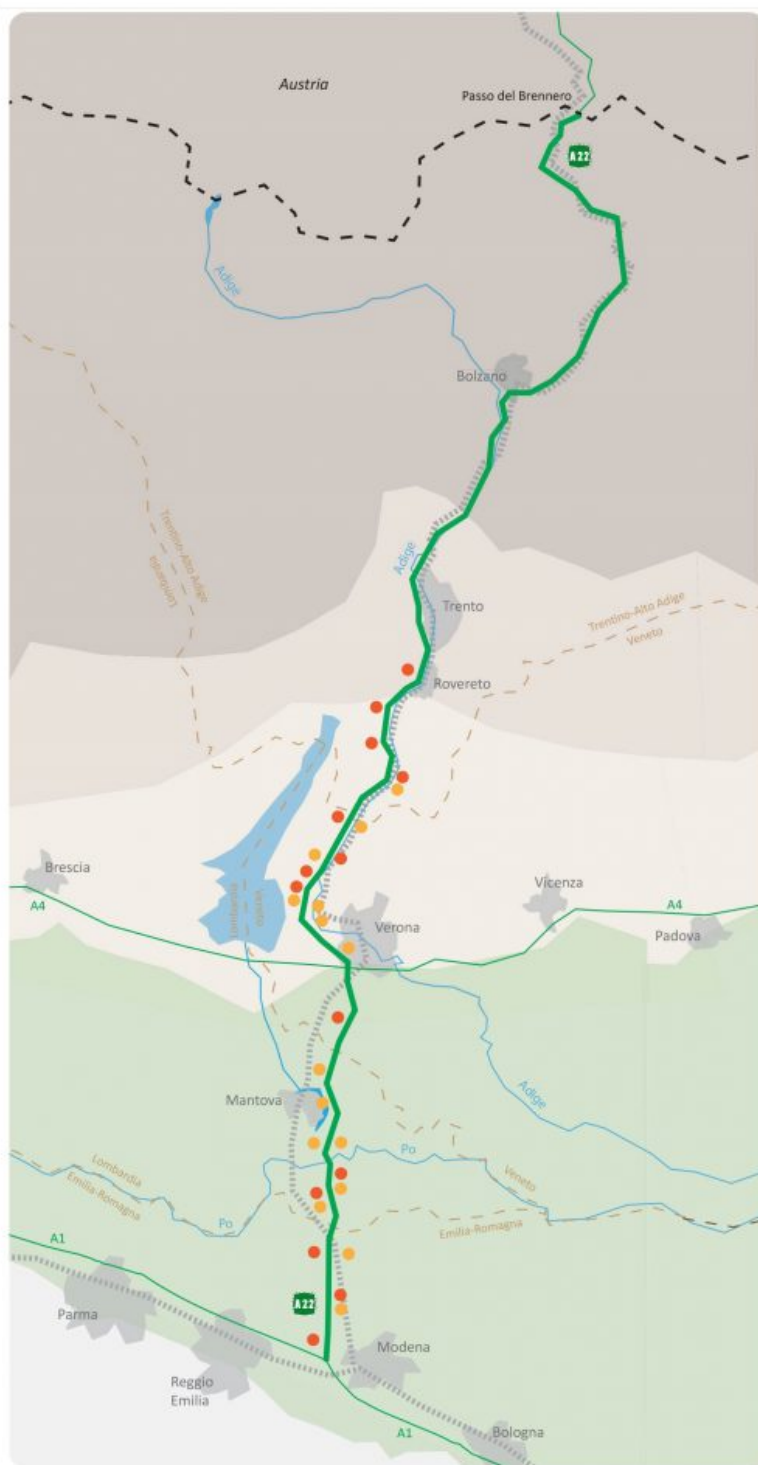
(ii) Regioni e regole

Il fenomeno dell'abbandono diminuisce e poi scompare procedendo da sud a nord, dove sono applicate regole diverse rispetto alle altre aree. Infatti, mancando una normativa nazionale sulla rigenerazione urbana, la disciplina è demandata alle Regioni; in questo caso si tratta di Emilia-Romagna, Lombardia, Veneto, Trentino-Alto Adige.

Figura 1: Il percorso di A22 e la schematizzazione del fenomeno abbandono
(Elaborazione dell'autore)

SCHEMA ABBANDONI

- EDIFICI ABBANDONATI ACCERTATI
- EDIFICI ABBANDONATI DESUNTI
- A22
- ALTRE AUTOSTRADE
- FERROVIA
- - - CONFINE DI STATO
- - - CONFINI REGIONALI
- CENTRI URBANI
- FIUMI
- PIANURA PADANA
- COLLINE MORENICHE
- PREALPI
- DOLOMITI
- APPENNINO



Per quel che riguarda Emilia-Romagna, Lombardia e Veneto le norme risultano simili, rivolte alle possibilità di riqualificazione degli immobili e non particolarmente stringenti nei confronti dei proprietari 'passivi'. I Piani territoriali regionali e i Piani di coordinamento provinciali forniscono indicazioni sulla base delle direttive europee e nazionali, conferendo ai Comuni la facoltà di stabilire specifiche condizioni per il recupero degli spazi: agevolazioni, detrazioni, sussidi, usi temporanei, attività sociali e/o di interesse pubblico.

Per il Trentino-Alto Adige, invece, trattandosi di Regione autonoma con due Province autonome, non esiste una disciplina regionale, ma due normative provinciali, pur sempre nel rispetto delle direttive nazionali e con particolare attenzione alle risorse locali e ai principi comunitari, primo fra tutti la sostenibilità. Trento e Bolzano, la prima capoluogo del Trentino, la seconda dell'Alto Adige, hanno in comune rispetto alle precedenti regioni un maggior grado di tutela paesaggistica. Bolzano, soprattutto, risulta avere la regolamentazione più severa: il Piano provinciale di sviluppo e coordinamento territoriale (Lerop, *Landesentwicklungs- und Raumordnungsplan*) è disciplinato dalla l.p. n. 151/18; all'art. 17 stabilisce che l'intervento *ex novo* sia ammesso esclusivamente se necessario e qualora non sussistano alternative economicamente ed ecologicamente ragionevoli. La norma promuove quindi l'utilizzo di immobili degradati, prevedendo anche la possibilità che questi, qualora si trovino in stato di protratto abbandono, possano essere espropriati così da permetterne la riqualificazione. In questo caso, il Comune sanziona i proprietari e si fa direttamente carico dei lavori, beneficiando eventualmente di fondi provinciali, oppure affidandoli a terzi, pubblici o privati, per mezzo di bandi che stabiliscono condizioni per il mantenimento dell'efficienza e qualità degli immobili, favoriscono attività di interesse pubblico (creative, culturali, sociali, ...), legittimano l'occupazione per un periodo di tempo valutabile in base al progetto presentato.

È possibile una distinzione anche sotto l'aspetto morfologico: A22, da sud a nord, attraversa la Pianura Padana, interseca la fascia delle Colline Moreniche, le Prealpi e infine le Dolomiti. Una morfologia di rilevante importanza, che ha inciso molto sullo sviluppo dei territori nei diversi ambiti e settori, favorendo l'utilizzo delle risorse e delle potenzialità locali, o stimolando lo sviluppo di attività innovative.

(iii) Corridoi e correlazioni

Seppure diversi in quanto a morfologia, economia e disciplina, questi territori sono accomunati dall'appartenenza a medesimi ambiti infrastrutturali. Essi, infatti, sono soggetti all'influenza di due diversi corridoi: uno di carattere locale costituito dall'autostrada stessa, uno sovra-locale dato dal corridoio Scandinavo-Mediterraneo, parte della rete europea TEN-T. Emerge pertanto la notevole importanza del ruolo svolto da A22 e dal collegamento transfrontaliero del Brennero, che rappresenta un punto fondamentale dell'intero *network* comunitario. Questo *gate* è attualmente identificato come critico, tanto sul versante stradale che ferroviario, perché congestionato e sottodimensionato. La risposta a tali problematiche è costituita dall'ampliamento dell'Autobrennero attraverso la costruzione della terza corsia nel tratto Verona-Campogalliano (i lavori prenderanno avvio probabilmente nel 2010) e dal rafforzamento

ferroviario Verona-Fortezza con la realizzazione (in corso) di un tunnel che si prevede sarà operativo nel 2026, permettendo una maggiore fluidità e rapidità nei collegamenti, nonché la riduzione del traffico su strada.

Alla luce della complessità emersa nella creazione di TEN-T, l'Unione europea sollecita decisioni per la risoluzione del rapporto fra infrastrutture e territori. In Italia, a partire dal 2005, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti promuove studi, ricerche e programmi.

In quest'ottica, pochi anni fa, Autostrada del Brennero ha commissionato all'Università degli studi di Trento una ricerca in merito al miglioramento della qualità di vita negli insediamenti adiacenti il percorso autostradale. In conseguenza degli esiti di tale indagine, A22 ha attivato procedure di miglioramento degli effetti del proprio esercizio, nonché di incremento delle relazioni con le aree coinvolte nel percorso attraverso due strumenti in particolare:

- i) la redazione annuale di un Bilancio di sostenibilità, per monitorare costantemente gli impatti, individuare possibili soluzioni e fissare obiettivi;
- ii) l'avvio, recentemente, di un dialogo regolare di reciproca collaborazione con le Amministrazioni comunali, al fine di raccogliere *feedback* e proposte, anche attraverso la partecipazione dei cittadini.

(iv) Riepilogo: rete

Il concetto di corridoio è profondamente mutato nel corso dell'ultimo decennio, passando da una dimensione biunivoca a una reticolare. Precedentemente, le infrastrutture ostacolavano il dialogo con le diverse componenti del territorio e tra esse, mentre ora intendono costituire parte integrante di un nuovo sistema completo.

All'inizio dell'indagine non erano prevedibili le conclusioni a cui avrebbe portato; ad esempio, se i luoghi considerati avessero prospettive di recupero o l'unica opzione potesse essere quella di demolirli. Dall'esame conclusivo dei dati si può dire che in passato e fino a oggi non ci sono state relazioni dirette tra abbandono e corridoio; ossia, è possibile stabilire che non è stata la presenza dell'autostrada a generare effettivamente il fenomeno, sebbene in alcuni casi la vicinanza al percorso possa aver inciso sulle scelte dei proprietari a causa del suo carattere isolante. Attualmente esiste la possibilità che questo rapporto diventi fondamentale e mutuale: l'autostrada potrebbe assumere un nuovo ruolo connettivo, nel quale forse possono trovare utilità anche gli edifici/spazi abbandonati individuati. Si valuta, infatti, la possibilità di rigenerare i luoghi dismessi organizzandoli in un sistema, nel quale A22 diventi vettore e fulcro di una nuova rete territoriale nel rispetto delle vocazioni delle aree attraversate, una rete fra soggetti rappresentativi (istituzioni pubbliche, università, enti privati, imprenditori, cittadini, investitori), al fine di maturare una maggiore responsabilità verso i territori.

Riferimenti bibliografici

- Aa.Vv. (2007), (a cura di) *Territori regionali e infrastrutture. La possibile alleanza*, Milano: Franco Angeli.
- Adobati F., Garda E. (2018), *Biografie sospese. Un'esplorazione dei luoghi densamente disabitati della Lombardia*, Milano-Udine: Mimesis.
- Bonfantini B. (2016), (a cura di) *Attivare risorse latenti. Metodi sperimentali per l'analisi, la mappatura e la gestione informativa integrata delle trasformazioni di territori e manufatti del patrimonio culturale diffuso*, Roma-Milano: Planum.
- Commissione europea – Direzione generale della Politica regionale e urbana (2017), *La mia regione, la mia Europa, il nostro futuro*, VII Relazione sulla coesione economica, sociale e territoriale, Bruxelles.
- D'Angeli T. (2013), *I vuoti infrastrutturali: nuove opportunità di rigenerazione urbana*, XXVIII Congresso nazionale INU, Salerno.
- Dinacci M.L. (2016), *Autostrada del Brennero. Storia, valori e progetti*, Trento: Idesia.
- European Commission (2016), *Scandinavian Mediterranean. Second work plan of the European coordinator Pat Cox*, Brussels, December, [<http://www.mokazine.com/read/transpadana/workplanscandinavomediterraneo>].
- Fabian L., Munarin S. (2017), (a cura di) *Re-cycle Italy – Atlante*, Siracusa: LetteraVentidue.
- Guida I. (2015), *Corridoi. La linea in Occidente*, Macerata: Quodlibet.
- Iarrera A.R. (2004), *Autostrade come progetto di paesaggio*, Roma: Gangemi.
- Ispra (2018), *Consumo di suolo, dinamiche territoriali e servizi ecosistemici*. Rapporto 288/2018, Roma: Ispra.
- Pucci P. (1996), *I nodi infrastrutturali: luoghi e non luoghi metropolitani*, Milano: Franco Angeli.
- Scaglione P., Ricci S. (2013), *A22. Nuove ecologie per infrastrutture osmotiche*, Rovereto: GreenTeen Design Factory.
- Tarpino A. (2012), *Spaesati. Luoghi dell'Italia in abbandono tra memoria e futuro*, Torino: Einaudi.
- Teti V. (2017), *Quel che resta. L'Italia dei paesi tra abbandoni e ritorni*, Roma: Donzelli.