

Geschichte und Region/Storia e regione

25. Jahrgang, 2016, Heft 2 – anno XXV, 2016, n. 2

Verkehr und Infrastruktur Trasporti e infrastrutture

Herausgeber dieses Heftes/curatori di questo numero
Andrea Bonoldi/Hannes Obermair

StudienVerlag

Innsbruck
Wien
Bozen/Bolzano

Ein Projekt/un progetto der Arbeitsgruppe/del Gruppo di ricerca „Geschichte und Region/Storia e regione“

Herausgeber/a cura di: Arbeitsgruppe/Gruppo di ricerca „Geschichte und Region/Storia e regione“, Südtiroler Landesarchiv/Archivio provinciale di Bolzano und/e Kompetenzzentrum für Regionalgeschichte der Freien Universität Bozen/Centro di competenza Storia regionale della Libera Università di Bolzano

Geschichte und Region/Storia e regione is a peer reviewed journal.

Redaktion/redazione: Andrea Bonoldi, Francesca Brunet, Siglinde Clementi, Andrea Di Michele, Ellinor Forster, Florian Huber, Stefan Lechner, Hannes Obermair, Gustav Pfeifer, Martina Salvante, Philipp Tolloi, Oswald Überegger

Geschäftsführend/direzione: Margareth Lanzinger

Redaktionsanschrift/indirizzo della redazione: Geschichte und Region/Storia e regione, Südtiroler Landesarchiv/Archivio Provinciale di Bolzano, A.-Diaz-Str./via A. Diaz 8, I-39100 Bozen/Bolzano, Tel. + 39 0471 411972, Fax +39 0471 411969

e-mail: info@geschichteundregion.eu

Internet: geschichteundregion.eu; storiaeregione.eu

Korrespondenten/corrispondenti: Giuseppe Albertoni, Trento · Thomas Albrich, Innsbruck · Helmut Alexander, Innsbruck · Agostino Amantia, Belluno · Marco Bellabarba, Trento · Laurence Cole, Salzburg · Emanuele Curzel, Trento · Elisabeth Dietrich, Innsbruck · Alessio Fornasin, Udine · Thomas Götz, Regensburg · Paola Guglielmotti, Genova · Maria Heidegger, Innsbruck · Hans Heiss, Brixen · Martin Kofler, Lienz · Margareth Lanzinger, Wien · Werner Matt, Dornbirn · Wolfgang Meixner, Innsbruck · Luca Mocarelli, Milano · Cecilia Nubola, Trento · Tullio Omezzoli, Aosta · Luciana Palla, Belluno · Eva Pfanzelter, Innsbruck · Luigi Provero, Torino · Reinhard Stauber, Klagenfurt · Gerald Steinacher, Lincoln/Nebraska · Rodolfo Taiani, Trento · Michael Wedekind, Wien · Rolf Wörsdörfer, Frankfurt

Presserechtlich verantwortlich/direttore responsabile: Günther Pallaver

Titel-Nr. STV 5556 ISSN 1121-0303

Bibliographische Informationen der Deutschen Bibliothek: Die Deutsche Bibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über <http://dnb.ddb.de> abrufbar.

© 2017 by StudienVerlag Ges.m.b.H., Erlenstraße 10, A-6020 Innsbruck

e-mail: order@studienverlag.at, Internet: www.studienverlag.at

Geschichte und Region/Storia e regione erscheint zweimal jährlich/esse due volte l'anno. Einzelnummer/singolo fascicolo: Euro 29,00 (zuzügl. Versand/più spese di spedizione), Abonnement/abbonamento annuo (2 Hefte/numeri): Euro 41,00 (Abonnementpreis inkl. MwSt. und zuzügl. Versand/IVA incl., più spese di spedizione). Alle Bezugspreise und Versandkosten unterliegen der Preisbindung. Abbestellungen müssen spätestens 3 Monate vor Ende des Kalenderjahres schriftlich erfolgen. Gli abbonamenti vanno disdetti tre mesi prima della fine dell'anno solare.

Abo-service/servizio abbonamenti: Tel.: +43 (0)512 395045, Fax: +43 (0)512 395045 - 15

E-Mail: aboservice@studienverlag.at

Layout: Fotolitho Lana Service; Umschlaggestaltung/copertina: Dall'Ò&Freunde

Umschlagbild/foto di copertina: Verkehrsstau am Brennerpass, 1950er Jahre / In coda al passo del Brennero, anni '50 (Sammlung/collezione Reinhold Nössing, Geschichtsverein Brixen); Inserat anlässlich der Eröffnung der Brennerreisebahn / Annuncio in occasione dell'inaugurazione della ferrovia del Brennero (Innsbrucker Nachrichten 14, 186, 16. August/agosto 1867, S. 1731).

Alle Rechte vorbehalten. Kein Teil des Werkes darf in irgendeiner Form (Druck, Fotokopie, Mikrofilm oder in einem anderen Verfahren) ohne schriftliche Genehmigung des Verlags reproduziert oder unter Verwendung elektronischer Systeme verarbeitet, vervielfältigt oder verbreitet werden. È vietata la riproduzione, anche parziale, con qualsiasi mezzo effettuata, compresa la fotocopia, anche ad uso interno o didattico, non autorizzata.

Gedruckt auf umweltfreundlichem, chlor- und säurefrei gebleichtem Papier. Stampato su carta ecologica. Gefördert von der Kulturabteilung des Landes Tirol. Pubblicato con il sostegno dell'ufficio cultura del Land Tirol.



AUTONOME
PROVINZ
BOZEN
SÜDTIROL



PROVINCIA
AUTONOMA
DI BOLZANO
ALTO ADIGE

—
unibz
—

Inhalt/Indice

Editorial/Editoriale
Verkehr und Infrastruktur
Trasporti e infrastrutture

Sergio Onger/Ivan Paris	18
<i>La riorganizzazione del sistema idroviario padano: l'idrovia Locarno-Venezia</i>	
Alfred Werner Höck.	41
<i>Infrastrukturpolitik und Arbeitsmigration am Beispiel des Baues des Salzburger Tauerntunnels in den Jahren 1901–1909</i>	
Magdalena Pernold.	64
<i>Die Brennerautobahn als Infrastruktur für Verkehr und Transit: Zur Entgrenzung geografischer Verkehrsräume im Zeitraum ihrer Realisierung</i>	
Paolo Tedeschi	82
<i>Attraversare le Alpi per formare l'Europa: la BEI e il finanziamento dei progetti relativi alle vie di comunicazioni alpine (anni 1960 e 1970)</i>	

Aufsätze/Contributi

Carlo Bartalucci	103
<i>Bartolomeo Talenti alle fiere di Bolzano. Una famiglia di mercanti lucchesi tra istanze di riforma e tradizione</i>	

Julia Hörmann-Thurn und Taxis	125
<i>Ao. Univ. Prof. Mag. Dr. Klaus Brandstätter (29.11.1961–23.8.2014) – Eine Erinnerung</i>	
Sabine Jagodzinski/Aleksandra Kmak-Pamirska	128
<i>Überlegungen im Nachklang der Konferenz „Regionalität als historische Kategorie. Prozesse, Diskurse, Identitäten im Mitteleuropa des 16.–19. Jahrhunderts“</i>	
Alessandro Paris	137
<i>“1813–1816. Il paese sospeso: la costruzione della provincia tirolese / Das Land in der Schwebe. Die Konstruktion des Landes Tirol”. Cronaca del convegno</i>	
Margareth Lanzinger/Janine Maegraith	144
<i>Witwenrechte im Litauen des 16. Jahrhunderts. Rezensionessay aus Tiroler Vergleichsperspektive</i>	

Rezensionen/Recensioni

Margareth Lanzinger, Verwaltete Verwandtschaft. Eheverbote, kirchliche und staatliche Dispenspraxis im 18. und 19. Jahrhundert	153
<i>(Jürgen Schlumbohm)</i>	
Florian Huber, Grenzkatholizismen. Religion, Raum und Nation in Tirol 1830–1848	159
<i>(Dieter Langewiesche)</i>	
Wolfram Siemann, Metternich. Stratege und Visionär	164
<i>(Karin Schneider)</i>	
Martin Aust/Frithjof Benjamin Schenk (Hg.), Imperial Subjects. Autobiographische Praxis in den Vielvölkerreichen der Romanovs, Habsburger und Osmanen im 19. und frühen 20. Jahrhundert.	167
<i>(Kurt Scharr)</i>	
Hans Heiss/Rudolf Holzer, Sepp Innerkofler. Bergsteiger, Tourismuspionier, Held	169
<i>(Markus Wurzer)</i>	
Nadja Danglmaier/Werner Koroschitz, Nationalsozialismus in Kärnten. Opfer. Täter. Gegner	173
<i>(Brigitte Entner)</i>	

Abstracts

Anschrift der Autoren und Autorinnen/Recapito degli autori e delle autrici

Dieses Heft von *Geschichte und Region/ Storia e regione* versammelt Beiträge, die auf der Tagung der Internationalen Gesellschaft für historische Alpenforschung (IGHA) im September 2015 in Bozen zum Thema „Transit. Infrastrukturen und Gesellschaft in den Alpen von der Antike bis heute“ präsentiert wurden. Einige weitere sind in der Nummer 21/2016 der Zeitschrift *Histoire des Alpes/Storia delle Alpi/Geschichte der Alpen* erschienen. Die Konferenz war das Ergebnis des Zusammenwirkens von IGHA, Geschichte und Region/Storia e regione, des *Dipartimento di Economia e Management* der Universität Trient und des Kompetenzzentrums für Regionalgeschichte der Freien Universität Bozen. Das Tagungsthema widmete sich einem besonders ertragreichen Forschungsfeld der historischen Alpenforschung, nämlich der Interaktion zwischen transalpinen Warenströmen, zirkulierenden Menschen und Informationen einerseits und den Veränderungen lokaler Gesellschaften aus einer Perspektive der langen Dauer andererseits, die von der Bronzezeit bis zur Schnellverbindung Turin-Lyon reichte.

Nicht unüblich ist die dialektische Gegenüberstellung von „durchqueren Alpen“ und „gelebten Alpen“.¹ Die erste dieser beiden Bestimmungen bezeichnet den traditionellen Zugang, der den alpinen Raum vor allem aus

1 Jean François BERGIER, *Des Alpes traversées aux Alpes vécues: Pour un projet de coopération internationale et interdisciplinaire en histoire des Alpes*. In: *Histoires des Alpes/Storia delle Alpi/Geschichte der Alpen* 1 (1996), S. 11–21.

Questo numero di *Geschichte und Region/Storia e regione* ospita alcuni contributi presentati al convegno biennale dell'Associazione internazionale per la storia delle Alpi (AISA), che si è tenuto a Bolzano nel settembre del 2015 ed è stato dedicato al tema “Transiti. Infrastrutture e società dall'antichità ad oggi”. Altri articoli derivanti da relazioni presentate in quell'occasione sono usciti sul numero 21/2016 di *Histoire des Alpes/Storia delle Alpi/Geschichte der Alpen*. L'incontro è nato dalla collaborazione tra l'AISA, Geschichte und Region/Storia e regione, il Dipartimento di Economia e Management dell'Università degli Studi di Trento e il Centro di competenza per la Storia Regionale della Libera Università di Bolzano. Il tema scelto ha riguardato uno degli ambiti di ricerca più stimolanti per chi si occupa di storia alpina, ovvero l'interazione tra i flussi di circolazione di merci, persone e informazioni attraverso le Alpi e l'evoluzione delle società locali in una prospettiva di lungo periodo, che ha visto gli interventi coprire un lungo arco cronologico, dall'età del Bronzo alla Torino-Lione.

Una nota contrapposizione dialettica riferita alla storia delle Alpi è quella che mette le “Alpi attraversate” di fronte alle “Alpi vissute”.¹ Con la prima accezione viene indicato l'ap-

1 Jean François BERGIER, *Des Alpes traversées aux Alpes vécues: Pour un projet de coopération internationale et interdisciplinaire en histoire des Alpes*. In: *Histoires des Alpes/Storia delle Alpi/Geschichte der Alpen* 1 (1996), pp. 11–21.

der Außenperspektive als Grenze und als Hindernis betrachtet hat, das sich militärischen Unternehmungen, Handelsrouten und kulturellen Einflüssen machtvoll in den Weg stellt. Daher lag der Schwerpunkt vor allem auf den Strategien, die ins Werk gesetzt wurden, um die Gebirgskette zu überwinden. Demgegenüber rückte das historische Eigenleben in alpinen *communities* – die „gelebten Alpen“ eben – in den Hintergrund. Historische Erfahrungswelten erhielten in den letzten drei Jahrzehnten jedoch verstärkt Aufmerksamkeit, die zu wichtigen neuen Ergebnissen geführt hat.

In diesem Zusammenhang hat sich innerhalb der avancierten Forschung die Vorstellung durchgesetzt, dass eine belastbare Interpretation der historischen Dynamiken im alpinen Raum auf Zusammenspiel und Wechselwirkung von Durchquerungen, lokalen Gegebenheiten und Austauschbeziehungen mit dem Umland gründen muss. Das bedeutet zugleich eine klare Absage an das Stereotyp der Marginalität und Rückständigkeit und ebenso an die wiederkehrende Idealisierung alpiner Gesellschaften als Hort harmonisch verkürter politischer, ökonomischer und kultureller Autarkie. Der auf Transit und materielle wie immaterielle Aspekte der Verkehrsinfrastruktur gerichtete Blick führt zur Auseinandersetzung mit Planungs- und Arbeitsabläufen, Investitionen, technischen Möglichkeiten und Akteuren. Zugleich müssen aber auch die Rückwirkungen des Transits auf den regionalen Raum und das Wechselspiel von lokalen Vorstellungen und Anstößen von außen einbezogen werden.

proccio tradizionale di chi considerava l'area alpina essenzialmente dal punto di vista esterno, come un confine, un ostacolo che si frapponeva a imprese militari, transiti commerciali e influssi culturali, centrando così l'attenzione soprattutto su possibilità e strategie per superare la catena montuosa. Veniva in tal modo relegata in secondo piano l'esperienza storica propria e connessa al territorio delle comunità locali – le “Alpi vissute” appunto – che invece da un trentennio a questa parte è stata oggetto di nuova attenzione, con risultati importanti.

L'idea di fondo che alimenta oggi la storiografia più attenta è che un'interpretazione corretta delle dinamiche storiche in area alpina debba basarsi sull'interazione e l'influenza reciproca tra attraversamenti, specificità locali e relazioni con le aree circostanti. Un rifiuto deciso dunque dello stereotipo delle Alpi nella storia come luogo della marginalità e arretratezza, ma anche di una certa, ricorrente idealizzazione delle società alpine come manifestazione privilegiata di un'armoniosa autarchia politica, economica e culturale. In questo senso parlare di trasporti e di infrastrutture materiali e immateriali di comunicazione significa dunque trattare di percorsi, investimenti, tecniche e attori, ma anche considerare le ricadute dei transiti sulle comunità del territorio e l'interazione reciproca tra specificità locali e impulsi esterni.

Il discorso attorno ai sistemi di trasporto e comunicazione del passato in area alpina non è tuttavia soltanto una questione puramente storiografica, ma

Die Frage nach Transport- und Verkehrssystemen vergangener Zeiten im Alpenraum ist jedoch nicht ausschließlich historiografischer Natur, sondern ihr kommt auch im öffentlichen Diskurs Bedeutung zu.² Große Infrastrukturmaßnahmen wurden häufig nicht nur in Hinblick auf die Anforderungen gestiegener Mobilität sowie hinsichtlich technischer und finanzieller Aspekte debattiert, sondern auch bezüglich mehr oder weniger gut dokumentierter historischer Streckenverläufe thematisiert. Denn alte Routen dienten nicht selten der Legitimierung geplanter Bauvorhaben.³ Seit den 1970er Jahren ist die öffentliche Meinung besonders stark auf Umweltproblematiken gerichtet, die mit den transalpinen Verkehrsströmen und dem Ausbau der touristischen Infrastruktur – wie Skipisten und Aufstiegsanlagen – verbunden sind. Damit einher geht die Frage nach Praktiken

occupa anche una posizione di rilievo nel dibattito pubblico.² La realizzazione di opere infrastrutturali di grandi dimensioni è stata spesso valutata non soltanto in base alla crescente domanda di mobilità e a fattori tecnici ed economico-finanziari, ma anche alla luce di una più o meno documentata tradizione storica di percorsi e transiti lungo determinate direttrici, che non di rado è stata messa in rilievo per dare legittimità ai progetti proposti.³ Dagli anni Settanta del Novecento in poi inoltre, una parte importante dell'opinione pubblica si è dimostrata particolarmente sensibile nei confronti delle criticità connesse al crescente impatto ambientale dei flussi di traffico transalpino e delle infrastrutture a sostegno della mobilità turistica e della pratica sportiva, come ad esempio piste da sci e impianti di risalita. Un tema, quello della sostenibilità delle pratiche di utilizzo del territorio, che in forme diverse è profondamente radicato nell'esperienza delle comunità alpine.

2 Vgl. Christoph Maria MERKI/Hans-Ulrich SCHIEDT/Laurent TISSOT, Verkehrsgeschichte. Einleitung/Histoire des transports. Introduction. In: Hans-Ulrich SCHIEDT/Laurent TISSOT/Christoph Maria MERKI/Rainer C. SCHWINGES (Hg.), Verkehrsgeschichte – Histoire des transports, Zürich 2010, S. 17–21.

3 Für den Fall der Brennerautobahn ist ein solcher Zugang exemplarisch aufgezeigt bei Leo FEIST, Vom Saumpfad zur Tiroler Autobahn, Innsbruck 1980. Zum Zusammenspiel zwischen aktuellen Bauvorhaben und historischer Forschung siehe auch Anselmo BARONI/Elvira MIGLIARIO, Dalle autostrade alle viee romane. Considerazioni di storia politica e istituzionale sull'uso diacronico di alcuni grandi assi viari transalpini. In: Histoires des Alpes/Storia delle Alpi/Geschichte der Alpen 21 (2016), S. 13–25. Als neuere interdisziplinäre Untersuchung zu einem der zentralen Knotenpunkte des alpinen Transits, an dem kürzlich der längste Eisenbahntunnel der Welt eröffnet wurde, siehe Marianne BURKHALTER/Christian SUMI (Hg.), Der Gotthard/Il Gottardo. Landscape – Myths – Technology, Zürich 2016.

2 Cfr. Christoph Maria MERKI/Hans-Ulrich SCHIEDT/Laurent TISSOT, Verkehrsgeschichte. Einleitung/Histoire des transports. Introduction. In: Hans-Ulrich SCHIEDT/Laurent TISSOT/Christoph Maria MERKI/Rainer C. SCHWINGES (a cura di), Verkehrsgeschichte – Histoire des transports, Zürich 2010, pp. 17–21.

3 Per il caso dell'autostrada del Brennero è esemplare di questo approccio Leo FEIST, Vom Saumpfad zur Tiroler Autobahn, Innsbruck 1980. Sull'interazione tra opere attuali e ricerca storica cfr. anche Anselmo BARONI/Elvira MIGLIARIO, Dalle autostrade alle viee romane. Considerazioni di storia politica e istituzionale sull'uso diacronico di alcuni grandi assi viari transalpini. In: Histoires des Alpes/Storia delle Alpi/Geschichte der Alpen 21 (2016), pp. 13–25. Per una recente analisi interdisciplinare di uno dei grandi nodi del transito alpino, che ha da poco visto l'inaugurazione del più lungo tunnel ferroviario del mondo, cfr. Marianne BURKHALTER/Christian SUMI (a cura di), Der Gotthard/Il Gottardo. Landscape – Myths – Technology, Zürich 2016.

der nachhaltigen Nutzung naturräumlicher Ressourcen, die auf unterschiedliche Weise ein tief verankerter Bestandteil alpiner Lebenswelten sind.

Neuere historische Arbeiten haben zu Recht hervorgehoben, dass sich die Untersuchung von Transport- und Verkehrssystemen auf das komplexe Zusammenwirken technologischer, politischer, wirtschaftlicher und kultureller Phänomene einlassen muss.⁴ In diesem Sinn sind Transportinfrastrukturen als sozio-technisches System aufzufassen, in das eine Vielzahl divergierender Interessen involviert ist und das den historischen Kontext gleichermaßen beeinflusst wie es von diesem seinerseits geprägt wird.⁵ So ist eine Autobahn zwar unverkennbar durch ihre technisch-bauliche Dimension gekennzeichnet, doch sind ihre Realisierung, Nutzung und Wahrnehmung von politischen, sozio-ökonomischen und kulturellen Prozessen abhängig, in die zahlreiche öffentliche und private, lokale und überregionale Akteure einbezogen sind. In einer bestimmten Phase formt sich ein Teil dieser Kräfte zu produktiven Synergien, was die Umsetzung von Infrastrukturvorhaben ermöglicht.

Die Komplexität historischer Untersuchungen von Infrastrukturen und Verkehrssystemen ist nicht zuletzt von

La storiografia ha di recente messo in luce quanto l'analisi dei sistemi di trasporto e di comunicazione debba confrontarsi con una forte complessità, definita dal concorrere di elementi tecnici, politici, economici e culturali.⁴ In questo senso, un'infrastruttura di trasporto può essere considerata come un sistema socio-tecnico, che vede la partecipazione di numerosi soggetti con fini diversi, e che influenza ed è a sua volta influenzato dal contesto storico in cui si colloca.⁵ Se un'autostrada è innegabilmente una struttura materiale caratterizzata da una precisa dimensione tecnica, la sua realizzazione, il suo uso e la sua percezione sono però condizionati da processi politici, socio-economici e culturali che coinvolgono una moltitudine di attori pubblici e privati, locali e non. In una determinata fase, alcune di queste forze in campo riescono a trovare le sinergie giuste, e ciò rende possibile lo sviluppo dell'infrastruttura.

La complessità dell'analisi storica delle infrastrutture e dei sistemi di trasporto è anche definita dall'incidenza della dimensione temporale, per cui l'ideazione, la progettazione e l'esecuzione delle opere si estende spesso su tempi molto lunghi, comportando il rischio che possano cambiare le condi-

4 MERKI et al., Einleitung/Introduction, S. 18.

5 Vgl. Paul N. EDWARDS, *Infrastructure and Modernity: Force, Time, and Social Organization*. In: Thomas J. MISA/Philip BREY/Andrew FEENBERG (Hg.), *The History of Sociotechnical Systems. Modernity and Technology*, Cambridge (MA) 2003, S. 185–226. Im weitesten Sinn kommt Edwards zum Schluss, dass: “infrastructures simultaneously shape and are shaped by – in other word, co-construct – the condition of modernity” (S. 186).

4 MERKI et al., Einleitung/Introduction, p. 18.

5 Cfr. Paul N. EDWARDS, *Infrastructure and Modernity: Force, Time, and Social Organization*. In: Thomas J. MISA/Philip BREY/Andrew FEENBERG (a cura di), *The History of Sociotechnical Systems. Modernity and Technology*, Cambridge (MA) 2003, pp. 185–226. In senso più ampio, Edwards giunge a scrivere che: “infrastructures simultaneously shape and are shaped by – in other word, co-construct – the condition of modernity” (p. 186).

deren temporaler Dimension geprägt. Denn Konzept, Planung und Umsetzung konnten sich über sehr lange Zeiträume hinziehen und das Risiko mit sich bringen, dass sich die politischen, technischen oder finanziellen Rahmenbedingungen währenddessen wandelten. Sowohl die politische wie auch die ökonomische Seite von Infrastrukturmaßnahmen sind von solchen Verzögerungen betroffen. In politischer Hinsicht erfordert die Realisierung eines kostenintensiven und groß angelegten Projekts mit weitreichenden Auswirkungen vor Ort die Fähigkeit, es so zu konzeptualisieren, dass ein eindeutiger Zusammenhang zwischen Kosten und Nutzen besteht. Dabei geht es um möglichst genaue Prognosen der Entwicklung des Verkehrsaufkommens – also der Nachfrage – und hinsichtlich der sich bereits abzeichnenden Veränderungen im Transportwesen. Zu berücksichtigen ist, dass Infrastruktur nie isoliert, sondern stets Teil eines größeren Netzes ist, das sich verändert. Bei groß angelegten Verkehrsprojekten handelt es sich also um ziemlich schwierige Unterfangen. Daher überrascht nicht, dass die Zweckmäßigkeit eines neuen Bauvorhabens häufig sehr kontrovers beurteilt wird, wobei sich Vorstellungen zu Nutzungs- und Zukunftsperspektiven der betroffenen Gebiete oft diametral gegenüberstehen.⁶ Unter ökonomischen Gesichtspunkten bringen Verzö-

zungen politische, technische e finanziarie di contesto. Sia la dimensione politica, che quella economica delle infrastrutture vengono condizionate da questi tempi dilatati. Sotto il profilo politico, la realizzazione di un'opera di costo elevato, grandi dimensioni e forte impatto sul territorio richiede una capacità di visione che sia in grado di delineare un chiaro rapporto tra costi e benefici. Molto spesso si tratta di fare previsioni il più possibile accurate sull'evoluzione del traffico – e dunque della domanda – e sui cambiamenti in atto nelle tecnologie di trasporto, tenendo anche conto del fatto che un'infrastruttura non è mai isolata, ma si inserisce in una rete destinata anch'essa a trasformarsi nel tempo. Pare chiaro come si tratti di un esercizio piuttosto difficile, e non sorprende dunque che intorno alla valutazione dell'opportunità di un'opera possano insorgere aspri conflitti, oggi alimentati anche da visioni contrastanti sulla funzione e il destino dei territori interessati.⁶ Sotto il profilo economico, i tempi lunghi che spesso intercorrono tra l'ideazione e il completamento di un'infrastruttura incidono non soltanto sulla prevedibilità dei costi, ma anche sulle strategie di finanziamento: tra il momento dell'investimento e quello in cui un'infrastruttura comincerà a generare utili possono trascorrere molti anni, e ciò richiede strumenti finanziari pecu-

6 Zum Konflikt unterschiedlicher Verkehrskonzepte im Alpenraum vgl. beispielsweise Anne-Marie GRANET ABISSET, *L'aplanissement de la montagne: un rêve de techniciens et d'aménageurs européens. L'exemple du Lyon Turin Ferroviaire (LTF)*. In: *Histoires des Alpes/Storia delle Alpi/Geschichte der Alpen* 21 (2016), S. 233–254.

6 Sul conflitto di visioni differenti nella realizzazione di infrastrutture alpine, cfr. ad es. Anne-Marie GRANET ABISSET, *L'aplanissement de la montagne: un rêve de techniciens et d'aménageurs européens. L'exemple du Lyon Turin Ferroviaire (LTF)*. In: *Histoires des Alpes/Storia delle Alpi/Geschichte der Alpen* 21 (2016), pp. 233–254.

gerungen zwischen der Planungsphase und dem Abschluss von infrastrukturellen Bauten nicht nur die Kostenplanung, sondern auch die Finanzierungsstrategien ins Wanken. Daher sind bei Großprojekten, die erst nach vielen Jahren Gewinne erzielen, besondere Finanzierungsinstrumente nötig.⁷ Zu den bereits genannten Aspekten kommt damit als weiterer Faktor die *Governance* hinzu, im Sinne der Koordination der in die verschiedenen Planungs- und Realisierungsphasen sowie in die Erhaltung und Nutzung involvierten Akteure. Denn diese stehen im Spannungsfeld zwischen zentralstaatlichen und regionalen, öffentlichen und privaten Interessen, die zumeist auch internationale Verflechtungen mit einschließen.

Gilt dieser Befund ganz allgemein, so sind Transport- und Verkehrssysteme im alpinen Raum darüber hinaus mit besonderen Anforderungen konfrontiert. Allein die naturräumlichen und klimatischen Bedingungen erhöhen die Kosten der Realisierung und Erhaltung von Infrastrukturen. Gerade die geografischen Hindernisse, die die Mobilität in Bergregionen einschränken, haben einen maßgeblichen Anteil daran, dass sich die Umsetzung und der Ausbau von Verkehrsinfrastruktur auf den jeweiligen Wirtschafts- und Siedlungsraum besonders nachhaltig auswirken, indem sie den einen Entwicklungschancen bieten, zugleich aber andere davon ausschließen. Was den italienischen Alpenraum in der zweiten Hälfte des 20.

liari.⁷ A questi aspetti si connette dunque inevitabilmente anche quello della *governance*, ossia dei processi di coordinamento tra gli attori che partecipano all'ideazione, progettazione, realizzazione, mantenimento e uso delle infrastrutture, su cui convergono questioni come le tensioni tra istanze politiche centrali e periferiche, tra regia pubblica e ruolo dei privati, tra gestione dell'infrastruttura e interessi delle comunità locali, tenuto anche conto del fatto che molte realizzazioni infrastrutturali hanno oggi una dimensione internazionale.

Se quanto detto vale in generale, per il mondo alpino la questione delle infrastrutture e dei sistemi di trasporto assume connotati specifici, in primo luogo perché la conformazione del territorio e le condizioni climatiche creano vincoli forti, cui sono connessi costi di realizzazione e mantenimento delle infrastrutture relativamente più elevati che altrove. E proprio gli ostacoli materiali alla mobilità in montagna contribuiscono a far sì che la realizzazione o il potenziamento di un'infrastruttura possa ridisegnare in maniera importante lo spazio economico e insediativo del territorio, agevolando in maniera significativa alcune aree ed escludendone altre. Per quanto riguarda le province alpine italiane nella seconda metà del Novecento ad esempio, pare chiaro come l'evoluzione positiva dell'economia della Valle d'Aosta e delle province di Trento e Bolzano rispetto a quelle di

7 Vgl. Youssef CASSIS/Giuseppe DE LUCA/Massimo FLORIO (Hg.), *Infrastructure Finance in Europe. Insights into the History of Water, Transport, and Telecommunications*, Oxford 2016.

7 Cfr. Youssef CASSIS/Giuseppe DE LUCA/Massimo FLORIO (a cura di), *Infrastructure Finance in Europe. Insights into the History of Water, Transport, and Telecommunications*, Oxford 2016.

Jahrhunderts betrifft, so liegt auf der Hand, dass die günstige Wirtschaftsentwicklung im Aostatal, im Trentino und in Südtirol – verglichen etwa mit den Provinzen Belluno und Sondrio⁸ – nicht nur mit den unbestreitbaren Vorteilen der Autonomiestatute verbunden ist, sondern auch mit den wichtigen transalpinen Verkehrsachsen, die diese Territorien durchqueren – aber anderswo fehlen. Und dasselbe trifft auch auf die Binnenräume der genannten Regionen zu: Prosperität hat sich im Laufe der Zeit vor allem dort entfaltet, wo die Verkehrsverbindungen am besten ausgebaut sind.⁹ Dies macht deutlich, dass Infrastrukturmaßnahmen in den alpinen Regionen eine zentrale Bedeutung zukommt, nicht nur in Hinblick auf ihre raumorganisatorischen und ökonomischen Auswirkungen, sondern auch als Herausforderung auf den verschiedenen Ebenen der regionalen Politik. Diese muss sich Initiativen und Vorhaben stellen, deren Akteure und Ressourcen weit über den eigenen regionalen Raum hinausreichen, aber auch Konfliktsituationen bewältigen, die die Umsetzung und der Betrieb von Infrastrukturen nahezu unvermeidlich vor Ort erzeugen.

Die vier Beiträge des thematischen

Belluno e Sondrio⁸ sia da leggere non soltanto alla luce degli indubbi vantaggi connessi agli statuti di autonomia, ma anche in relazione alla presenza sul territorio di importanti direttrici di attraversamento delle Alpi, che nelle altre realtà invece mancano. E un discorso analogo si potrebbe fare all'interno dei singoli territori, con le aree dotate di migliori collegamenti che hanno visto crescere nel tempo il loro peso relativo.⁹ Appare così evidente come le infrastrutture giochino un ruolo importante per le regioni alpine non soltanto per le loro ricadute sui processi spaziali ed economici, ma anche perché costituiscono un delicato banco di prova per i diversi livelli di governo locale che devono misurarsi con iniziative e progetti che coinvolgono attori e risorse che vanno ben oltre la dimensione regionale, ma anche con la necessità di risolvere i conflitti che la realizzazione e la gestione delle infrastrutture inevitabilmente genera sul territorio.

I quattro contributi presentati nella parte monografica della rivista affrontano questi temi in relazione ad alcuni importanti progetti infrastrutturali alpini e perialpini tra Otto- e Novecento. Nell'articolo intitolato "La riorganizzazione del sistema idroviario

8 Vgl. Andrea BONOLDI, A Farewell to Marginality. Development Paths in the Italian Alpine Provinces since World War II. In: Andrea BONOLDI/Andrea LEONARDI (Hg.), *Recovery and Development in the European Periphery (1945–1960)*, Bologna/Berlin, 2009, S. 129–161.

9 So steht das Anwachsen städtischer Räume in den Alpen in einem engen Zusammenhang mit deren Lage an Knotenpunkten von Verkehrsnetzen, die sie mit sehr dynamischen voralpinen Ballungsräumen verbinden. Vgl. hierzu Manfred PERLIK, *Alpenstädte: Zwischen Metropolisation und neuer Eigenständigkeit*, Bern 2001.

8 Cfr. Andrea BONOLDI, A Farewell to Marginality. Development Paths in the Italian Alpine Provinces since World War II. In: Andrea BONOLDI/Andrea LEONARDI (a cura di), *Recovery and Development in the European Periphery (1945–1960)*, Bologna/Berlin 2009, pp. 129–161.

9 Il ruolo crescente di molte aree urbane nelle Alpi è ad esempio connesso in modo significativo al loro essere nodi di una rete che le connette con le realtà perialpine più dinamiche. Cfr. Manfred PERLIK, *Alpenstädte: Zwischen Metropolisation und neuer Eigenständigkeit*, Bern 2001.

Teils greifen diese Themenstellungen mit Blick auf einige infrastrukturelle Großprojekte des Alpen- und Voralpenraums im 19. und 20. Jahrhundert auf. Der Beitrag von Sergio Onger und Ivan Paris über die Planung von Wasserwegen in der Poebene – mit dem Ziel einer Verbindung zwischen Locarno und Venedig – richtet sein Augenmerk auf die Wechselfälle eines langwierigen und vielschichtigen, aber letztlich nie verwirklichten Vorhabens. Doch sind daraus Projekte und Debatten entstanden, die Schlaglichter auf einige wesentliche Aspekte der Entwicklung von Verkehrssystemen werfen. Erste Diskussionen über einen modernen Schifffahrtskanal, der die dynamischen Wirtschaftsräume in Lombardo-Venetien und im Tessin mit dem adriatischen Meer verbinden sollte, setzten bereits im 19. Jahrhundert ein. Sie zogen sich durch das gesamte 20. Jahrhundert mit entsprechenden Anpassungen an die technischen, wirtschaftlichen und politischen Veränderungen. So arbeiten die beiden Verfasser die sich wandelnden Kontexte dieses langlebigen Projekts und der internationalen Einbindungen – die Schweiz war bis 1965 involviert – klar heraus und gehen auf Probleme der Abstimmung unterschiedlicher Interessen, auf die Konkurrenz neuer Transportsysteme – zunächst der Eisenbahn, dann der Autobahn – und die schwierige Kostenabschätzung ein. Auch die überwiegend alpine Region Trentino-Südtirol beteiligte sich an einer der Projektphasen in der Überzeugung, dass ein Anschluss ihres Verkehrsnetzes an die geplante Wasserstraße in der Poebene nutzbringend sein könnte. Abge-

padano: l'idrovia Locarno-Venezia", Sergio Onger e Ivan Paris trattano la lunga e complessa vicenda di un'infrastruttura che non è mai stata realizzata, ma che ha dato vita a progetti e dibattiti da cui emergono alcuni aspetti cruciali dell'evoluzione dei sistemi di trasporto. La discussione attorno a un'infrastruttura di navigazione moderna che garantisca un collegamento efficiente tra un'area altamente dinamica come quella lombardo-veneta e ticinese e il mare Adriatico prende le mosse nel corso dell'Ottocento, e si protrae poi per tutto il secolo successivo, riflettendo i mutamenti tecnologici, economici e politici in atto. Tra i fattori messi in luce dai due autori vi sono appunto gli effetti delle variazioni delle variabili di contesto sul progetto nella sua lunga vita, la dimensione internazionale dello stesso, che fino al 1965 vide anche la Svizzera come parte in causa, i problemi di coordinamento tra i numerosi soggetti coinvolti, la concorrenza esercitata da nuove forme di trasporto – prima quello ferroviario, poi quello su gomma – la difficile valutazione preventiva dei costi effettivi dell'infrastruttura. Anche una regione prettamente alpina come il Trentino-Alto Adige partecipò a una fase del progetto, nella convinzione che l'idrovia padana potesse costituire un'utile integrazione alla propria rete di trasporti. Al di là del fatto che in tempi recenti la proposta è riemersa in un'ottica di valorizzazione turistica, un'eredità visibile del progetto, che testimonia anche la maggiore attenzione che nell'Italia postbellica è stata data al trasporto su gomma, è riscontrabile nel fatto che l'autostrada A35 Brescia-

sehen davon, dass das Projekt in jüngerer Zeit in Hinblick auf die touristische Nutzung neu diskutiert wurde, zeigt sich ein Niederschlag in der Trassenführung der 2014 dem Verkehr übergebenen Autobahn A35 Brescia-Bergamo-Mailand, die einem Abschnitt einer der ursprünglich für den Wasserweg geplanten Strecken folgt – was zugleich ein Beleg für die Dominanz des Autoverkehrs im Nachkriegsitalien ist.

Alfred Werner Höck fokussiert in seiner Untersuchung auf Infrastrukturpolitik und Arbeitsmigration in Zusammenhang mit dem Bau des Salzburger Tauertunnels in den Jahren von 1901 bis 1909 und wirft die Frage nach den Lebens- und Arbeitsbedingungen der am Bau beteiligten Arbeiter auf. Ebenso geht es um die Auswirkungen der Präsenz einer großen Masse von ortsfremden Arbeitskräften auf die lokale Gesellschaft. Der Tunnel war ein Schlüsselement eines ambitionierten Bahnprojekts, das die böhmischen Länder über Salzburg mit Triest verknüpfen und damit eine Alternative zu der über Wien führenden Südbahn-Strecke darstellen sollte. Deren Betreibergesellschaft hatte über Jahrzehnte eine wesentliche Monopolstellung an der Verbindung zwischen den wirtschaftlich am stärksten entwickelten Regionen der Monarchie und dem Mittelmeer inne. Obwohl in vergleichsweise kurzer Zeit fertiggestellt, wurde die Tauernverbindung infolge der Auswirkungen des Ersten Weltkriegs in ihrer Bedeutung zum Teil erheblich geschmälert. Das Bauprojekt hatte in relativ dünn besiedelte, soziokulturell wenig differenzierte, sehr traditionale und weitgehend landwirtschaftlich struktu-

Bergamo-Milano, entrata in esercizio nell'estate del 2014, ripercorra parte di uno dei tracciati ipotizzati per l'idrovia.

Il lavoro di Alfred Werner Höck, "Infrastrukturpolitik und Arbeitsmigration am Beispiel des Baues des Salzburger Tauertunnels in den Jahren 1901–1909", è invece incentrato soprattutto sulle condizioni di vita e lavoro delle maestranze impiegate nella realizzazione della galleria ferroviaria dei Tauri, e sull'impatto che ebbe sulla società locale l'afflusso di una massa consistente di manodopera straniera. L'opera rappresentava un elemento chiave della linea ferroviaria che avrebbe dovuto collegare l'area boema a Trieste attraverso il Salisburghese, proponendosi in alternativa al tracciato della *Südbahn* passante per Vienna, che aveva garantito per decenni alla società titolare una posizione di sostanziale monopolio nella gestione dei traffici tra le aree economicamente più evolute dell'impero e il mare. Se l'infrastruttura fu portata a termine piuttosto rapidamente, il suo ruolo sarebbe però stato almeno in parte ridimensionato a causa degli sconvolgimenti portati dalla prima guerra mondiale. La realizzazione della linea fece affluire in aree alpine relativamente poco popolate e caratterizzate da una struttura sociale e culturale omogenea e ancora largamente tradizionale un'enorme quantità di manodopera – 70.000 persone nel momento di massimo sforzo – proveniente in maggior parte dalle aree meno sviluppate della monarchia asburgica, come quella balcanica. La sfida per chi dirigeva i lavori e per le comunità locali fu duplice: da un lato garantire condizioni di vita e di lavoro accettabili, assicurando vitto,

rierte inneralpine Landstriche eine enorme Anzahl an Arbeitsmigranten geführt – 70.000 waren es am Höhepunkt der Arbeiten. Sie kamen vor allem aus gering entwickelten Gebieten der Monarchie, vornehmlich aus dem Balkanraum. Dies stellte für die Bauleitung wie für die lokale Verwaltung eine große Herausforderung dar. Einerseits galt es, akzeptable Lebens- und Arbeitsbedingungen zu gewährleisten und die adäquate Verpflegung, Unterkunft sowie Gesundheitsversorgung sicherzustellen. Andererseits richtete sich das Bemühen darauf, Konflikte zu vermeiden: zum einen zwischen den verschiedenen ethnischen Gruppen der Arbeiter und zum anderen zwischen den Arbeitern und der lokalen Bevölkerung. Diese stand den neu Angekommenen überwiegend misstrauisch gegenüber und nahm sie sowohl in Hinblick auf Sprache und Kultur, aber auch in ihrem Sozialprofil als fundamental ‚anders‘ wahr. An beiden Fronten waren die Problemlagen beträchtlich.

Magdalena Pernolds Beitrag über „Die Brennerautobahn als Infrastruktur für Verkehr und Transit. Zur Entgrenzung geografischer Verkehrsräume im Zeitraum ihrer Realisierung“ verschiebt die Blickrichtung thematisch und methodisch, indem sie die Realisierung dieser international bedeutsamen Transittrecke diskursanalytisch untersucht.¹⁰ Seit den 1950er Jahren, als man konkret begann, von dem Vorhaben zu sprechen, über die Eröffnung des letzten Teilstücks im Jahr 1974 bis

alloggio e assistenza sanitaria, dall'altro evitare che sorgessero conflitti tra gruppi di operai appartenenti a etnie diverse, e tra le maestranze e la popolazione locale, piuttosto diffidente nei confronti dei nuovi arrivati, percepiti come profondamente diversi sia sotto il profilo linguistico e culturale, che sotto quello sociale. Su entrambi questi fronti i problemi furono di non poco conto.

Con Magdalena Pernold e il suo contributo “Die Brennerautobahn als Infrastruktur für Verkehr und Transit. Zur Entgrenzung geografischer Verkehrsräume im Zeitraum ihrer Realisierung” il focus tematico e metodologico si sposta sull’analisi del discorso in relazione alla realizzazione di un’importante opera infrastrutturale di rilevanza internazionale come l’autostrada del Brennero.¹⁰ Nell’arco di tempo che va dagli anni Cinquanta, quando si cominciò a parlare concretamente del progetto, passando per l’apertura dell’ultimo tratto autostradale nel 1974, fino ad arrivare ai giorni nostri, i temi ai quali l’infrastruttura è stata associata nel discorso pubblico sono cambiati profondamente, riflettendo non soltanto i mutamenti intercorsi nel quadro congiunturale, ma anche quelli che hanno riguardato gli atteggiamenti e la cultura delle società locali. Negli anni Cinquanta, il *Wirtschaftswunder* tedesco, il miracolo economico italiano e il processo di formazione della Comunità economica europea costituirono una spinta importante per la realizza-

10 Vgl. dazu auch die kürzlich erschienene Monographie der Autorin: Magdalena PERNOLD, Traumstraße oder Transithölle? Eine Diskursgeschichte der Brennerautobahn in Tirol und Südtirol, Bielefeld 2016.

10 Cfr. ora la monografia della stessa Magdalena PERNOLD, Traumstraße oder Transithölle? Eine Diskursgeschichte der Brennerautobahn in Tirol und Südtirol, Bielefeld 2016.

in die Gegenwart haben sich die Inhalte des öffentlichen Diskurses rund um die Brennerautobahn tiefgreifend gewandelt. Dies ist nicht nur den günstigen konjunkturellen Entwicklungen geschuldet, sondern geht auch mit kulturellen Veränderungen der lokalen Gesellschaften einher. Das deutsche „Wirtschaftswunder“ der 1950er Jahre und sein italienisches Pendant sowie der Entstehungsprozess der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft gaben den entscheidenden Anstoß für die Umsetzung dieses technisch wie finanziell höchst anspruchsvollen Bauvorhabens. In der ersten Phase dominierten im öffentlichen Meinungsbild Themen wie der erwartete Modernisierungseffekt und die wirtschaftspolitische Bedeutung dieser Infrastrukturmaßnahme, aber – vor allem aus der Sicht Österreichs, das sich geopolitisch in einer schwierigen Lage befand – auch die Frage, ob die neue Verkehrsverbindung das europäische Projekt zu stärken vermochte. Obwohl die Zeit am Übergang von den 1950er zu den 1960er Jahren von massiven politischen Spannungen in Zusammenhang mit der Südtirolfrage geprägt war, wurde das Autobahnprojekt über den Brenner nie unterbrochen. Abgesehen von einigen wenigen Gegenstimmen, verlagerte sich die Debatte in dieser Zeit hin zur Frage der Streckenführung zwischen dem Brenner und Bozen. Zwei mögliche Trassen standen einander gegenüber: Die eine verlief durch das Eisacktal, die andere favorisierte eine Verbindung über das Passeiertal und Meran. Dabei vermischten sich lokale und überregionale Interessenslagen: Die zweite Variante war

zatione di un'opera che si presentava assai impegnativa sotto il profilo tecnico e finanziario. In una prima fase dunque i temi forti nel dibattito pubblico furono associati essenzialmente all'impatto modernizzatore dell'infrastruttura, al suo significato in termini di sviluppo economico e – soprattutto da parte dell'Austria che si trovava all'epoca in una delicata posizione geopolitica – sul contributo che l'opera poteva dare al rafforzamento del progetto europeo. Nonostante il periodo a cavallo tra gli anni Cinquanta e gli anni Sessanta del Novecento sia stato segnato da forti tensioni politiche connesse alla questione sudtirolese, il progetto non si è fermato, e, al di là di alcune posizioni minoritarie contrarie alla realizzazione, la discussione si è spostata soprattutto sul tracciato che l'autostrada avrebbe dovuto seguire tra il Brennero e Bolzano. Qui si contrapponevano due progetti. Uno favoriva il percorso attraverso la Val d'Isarco, l'altro prevedeva una direttrice val Passiria-Merano. Qui interessi locali e esterni si mescolavano, con la seconda variante sostenuta non soltanto dal mondo imprenditoriale e turistico meranese e dal quotidiano *Alto Adige*, ma anche da esponenti lombardi, che immaginavano un possibile sviluppo autostradale con un traforo dello Stelvio verso Milano. Gli anni Settanta hanno poi visto non solo il completamento dell'opera e la sua entrata in esercizio, ma anche l'emergere di un mutamento di sensibilità nella società locale, con una crescente attenzione agli aspetti critici sotto il profilo dell'impatto ambientale connessi all'enorme aumento dei flussi di traffico sull'autostrada.

nicht nur von Meraner Unternehmern und Touristikern sowie von der Tageszeitung *Alto Adige* getragen, sondern auch von lombardischen Exponenten, denen eine mögliche Weiterführung der Autobahn mittels Untertunnelung des Stilfser Jochs bis nach Mailand vorschwebte. In den 1970er Jahren erfolgten die Fertigstellung der Autobahn und deren Inbetriebnahme – zugleich kam es aber auch zu einer steigenden Sensibilisierung im lokalen und regionalen Raum, als sich Umweltprobleme infolge des enorm angestiegenen Verkehrsaufkommens verstärkten.

Die Brennerautobahn kehrt im Beitrag von Paolo Tedeschi über die Finanzierung dieser Alpenquerung durch die Europäische Investitionsbank (EIB) in den 1960er und 1970er Jahren wieder, womit der Autor ein bisher kaum behandeltes Thema der alpinen Verkehrsinfrastruktur aufgreift. Die Beschaffung der Geldmittel für ein solches Unterfangen stellte eine eminent wichtige Frage dar. Denn es handelte sich nicht nur um einen beträchtlichen Finanzierungsbedarf, sondern auch der Zeitabstand zwischen der Investition und dem Moment, in dem die Autobahn Gewinne abwerfen würde und die Investitionskosten hereingeholt werden konnten, war groß. Was die Brennerautobahn betrifft, so ist auch die spezifische Situation der Betreibergesellschaft auf italienischer Seite, der Brennerautobahn AG, zu berücksichtigen. Im Unterschied zu anderen großen italienischen Autobahnbauten hielt nicht sie als staatlich kontrollierte Autobahngesellschaft das Mehrheitskapital. Dieses verteilte sich vielmehr auf politische

L'autostrada del Brennero ritorna nel contributo di Paolo Tedeschi, intitolato "Attraversare le Alpi per formare l'Europa: la BEI e il finanziamento dei progetti relativi alle vie di comunicazione alpine (anni 1960 e 1970)", in cui l'autore si occupa di un tema finora poco trattato, ovvero il ruolo giocato dalla Banca europea degli investimenti nel finanziamento delle infrastrutture di trasporto attraverso le Alpi. Il reperimento delle risorse per finanziare tali opere era una questione di grande rilevanza non soltanto per il fatto che si trattava di importi piuttosto ingenti, ma anche per la sfasatura temporale, in alcuni casi decisamente rilevante, tra l'erogazione del finanziamento e il momento in cui l'infrastruttura avrebbe cominciato a generare entrate per ripagare l'investimento. Per quanto riguarda l'autostrada del Brennero poi, occorre anche considerare la particolare conformazione della società che controllava la parte italiana del progetto (Autostrada del Brennero spa). A differenza di quanto accaduto per altri grandi realizzazioni autostradali nazionali infatti, in questo caso il capitale di maggioranza non era detenuto dalla Società Autostrade, controllata dallo Stato, ma da una serie di soggetti politici ed economici finanziariamente assai più deboli, ovvero regioni, province, comuni e camere di commercio interessate dal tracciato. Ecco dunque che l'intervento massiccio e a condizioni favorevoli da parte della BEI, la cui istituzione era prevista già nei trattati di Roma istitutivi della CEE del 1957, fu particolarmente importante. Un aspetto merita ancora di essere richiamato, ovvero il fatto che il finan-

und wirtschaftliche Akteure kleinerer Größenordnung: auf Provinzen, Regionen, Gemeinden und Handelskammern, die am Vorhaben interessiert waren. Daher spielte der von der EIB, deren Errichtung bereits 1957 in den Verträgen von Rom vorgesehen war, zu günstigen Konditionen erteilte hohe Kredit eine entscheidende Rolle. Es gilt noch hervorzuheben, dass die Finanzierung – im Einklang mit den damaligen Motivlagen der europäischen Politik – grundsätzlich den Zweck verfolgte, die ökonomische und soziale Disparität des italienischen Südens zu verringern. Im Ergebnis allerdings zogen die unmittelbar vom Verkehrsausbau betroffenen Regionen in den Alpen und in der Poebene den größten Nutzen daraus.

Die vier Beiträge dokumentieren, dass sich die Geschichte von Transport- und Verkehrssystemen in einem neuen Aufwind befindet und dass sie ein international lebendiges, von innovativen methodischen Zugängen getragenes Forschungsfeld ist. Sie zeigen auch, wie sehr sich der Alpenraum trotz seiner Besonderheit immer stärker in umfassende historische Prozesse integriert hat. Und so überlappen sich die durchquerten und die gelebten Alpen am Ende unweigerlich.

Andrea Bonoldi und Hannes Obermair

ziamento, coerentemente con lo spirito che animava gli interventi europei, era sostanzialmente motivato dalla volontà di ridurre il divario economico e sociale dell'Italia meridionale. In realtà però furono soprattutto le aree più direttamente interessate dai progetti, quelle alpine e quelle padane, che ne beneficiarono in misura maggiore.

I quattro contributi sono la testimonianza di una ritrovata vivacità dell'analisi storica dei sistemi di trasporto e comunicazione, che a livello internazionale è oggi supportata anche da approcci metodologici innovativi, e mostrano quanto le aree alpine siano andate sempre più integrandosi, pur con la propria specificità, in processi storici di ampia portata. E così, alla fine, le Alpi attraversate e le Alpi vissute finiscono inevitabilmente per sovrapporsi.

Andrea Bonoldi e Hannes Obermair

La riorganizzazione del sistema idroviario padano: l'idrovia Locarno-Venezia

*Sergio Onger/Ivan Paris**

1. Introduzione

Le origini dell'idea di un collegamento idroviario fra il Canton Ticino e l'Adriatico imperniato sull'asse Milano-Venezia risalgono agli anni Quaranta dell'Ottocento, quando alcuni studiosi lombardi, riprendendo considerazioni già emerse in età napoleonica, posero la questione al centro del dibattito economico e politico. L'obiettivo era quello di dotare una macroregione europea in espansione di un moderno sistema di canali navigabili utili tanto all'agricoltura quanto alle manifatture e ai commerci. Tale esigenza, rafforzata alla fine del secolo dall'avvio dell'industrializzazione e considerata strategica dalle istituzioni non solo locali nei primi decenni del Novecento, trovò nuovo slancio nell'immediato secondo dopoguerra. L'area interessata, infatti, presentava aspetti economici e sociali che lasciavano presagire un rapido e costante incremento dei traffici tale da giustificare un'ambiziosa infrastruttura: popolazione in crescita, intensa produzione agricola e industriale, intrecciarsi sempre più complesso di rapporti di scambio, anche con il resto del continente. Potendosi inoltre integrare con la rete idroviaria esistente, il progetto avrebbe coinvolto non solo l'economia svizzera e padana, ma tutta quella nord europea. Mai compiutamente intrapreso né tantomeno realizzato, del progetto di un simile collegamento per vie d'acqua si è ricominciato a discutere anche in questi ultimi anni, con finalità di tipo turistico per il tratto a nord di Milano e per il trasporto di merci dal capoluogo lombardo all'Adriatico.¹ Tuttavia, fin dai primi anni in cui è stato concepito, il progetto ha sempre dovuto misurarsi con la scarsa attenzione data alla navigazione interna rispetto alla cura per la navigazione marittima e per il trasporto prima su rotaia e poi, in modo schiacciante, su gomma. Per avere un'idea di quanto poco si sia fatto è sufficiente confrontare la dimensione della rete idroviaria esistente al momento dell'unificazione nazionale con quella odierna, che risulta di molto inferiore.²

Certamente si può pensare che l'Italia, circondata dal mare e caratterizzata

* Il lavoro è frutto di una ricerca e di un'elaborazione comuni. Per quanto riguarda la stesura, a Sergio Onger si deve quella del primo e del secondo paragrafo e a Ivan Paris quella del terzo e del quarto. Gli autori ringraziano la Camera di Commercio di Brescia e il personale del suo Archivio per la collaborazione prestata.

1 Cfr. Flavio BOSCACCI/Giuseppe PASSONI (a cura di), *Logistica fluvio-marittima in Europa. La rilevanza europea del corridoio Adriatico*, Milano 2008.

2 Cfr. Andrea GIUNTINI, *Nascita, sviluppo e tracollo della rete infrastrutturale*. In: Franco AMATORI/Duccio BIGAZZI/Renato GIANNETTI/Luciano SEGRETO (a cura di), *Storia d'Italia, Annali*, vol. XV: *L'industria*, Torino 1999, pp. 551-616, p. 571.

da un'orografia che praticamente esclude il sud da ogni progetto di navigazione lacuale, fluviale e su canali, non avesse convenienza a investire in questo tipo di vie di trasporto. Questo però non vale per le regioni settentrionali tanto in termini oroidrografici quanto economico-sociali, e lascia spazio a qualche considerazione se si guarda al più recente dibattito che vede l'opinione pubblica e le istituzioni confrontarsi su progetti come quelli autostradali della Pedemontana lombarda e della A35 BreBeMi, che nella sostanza ricalcano parte dei tracciati idroviali ipotizzati. Conoscere le ragioni istituzionali, politiche ed economiche che hanno portato all'accantonamento dell'ambizioso progetto dell'idrovia Locarno-Venezia, realizzato solo in alcuni tratti, è utile per comprendere i presupposti alla base del modello di sviluppo infrastrutturale che ha caratterizzato l'Italia settentrionale nel secondo Novecento.

2. Da Carlo Cattaneo alla Seconda guerra mondiale

Alla fine del Settecento la navigazione padana aveva nel Po e nell'Adige i suoi principali assi. Il primo era navigabile fino a Pavia, mentre il secondo fino a Legnago. Grazie poi ai principali affluenti e ai canali, realizzati tra il XIII e il XV secolo, che conducevano ai laghi Maggiore (Ticino e Naviglio grande) e di Como (Adda e Naviglio della Martesana) era possibile giungere in battello fino ai piedi delle Alpi.³ Il ristagno dell'economia italiana a partire dal Seicento e la frammentazione politica del territorio padano non avevano permesso di intraprendere nuovi progetti proprio mentre in altre parti d'Europa, come i Paesi Bassi, la Renania, l'Inghilterra e la Francia, veniva estesa la navigazione interna con opere di rilievo.

Solo durante il Regno d'Italia (1805–1814) il Po venne a trovarsi quasi tutto riunito sotto un unico governo e venne intrapreso un notevole sforzo per migliorarne la gestione, con interventi sia operativi sia normativi. Nel 1806 vennero soppressi tutti i diritti di dogana e istituito il Magistrato civile, con il compito di coordinare gli interventi dei sette dipartimenti insistenti sul grande bacino fluviale. Nell'ambizioso piano di lavori pubblici previsto, il Po sarebbe dovuto diventare l'asse portante di un vasto sistema destinato a collegare l'Adriatico all'Italia settentrionale, attraverso un potenziamento generale della navigazione interna che avrebbe dovuto interessare il lago di Garda e il Mincio fino al Po, canali navigabili tra Brescia e l'Oglio e da Reggio Emilia al Po, lo scolmatore del Reno nel Po, la costruzione del canale navigabile Pavia-Milano.⁴

3 Cfr. Alberto MIONI, *Le trasformazioni territoriali in Italia nella prima età industriale*, Venezia 1980, p. 140; Lando BORTOLOTTI, *Viabilità e sistemi infrastrutturali*. In: Cesare DE SETA (a cura di), *Storia d'Italia*, Annali, vol. VIII: *Insiediamenti e territorio*, Torino 1985, pp. 289–366, p. 294; Stefano MAGGI, *Politica ed economia dei trasporti (secoli XIX–XX)*. Una storia della modernizzazione italiana, Bologna 2001, pp. 171–172.

4 L'ingegnere Carlo Parea propose inoltre a Napoleone la costruzione di un canale navigabile fra Torino e Milano derivandolo dal Po presso Chivasso e alimentandolo con le acque dei fiumi Dora e Sesia: Defendente SACCHI, *Acquedotti ed Opere idrauliche fatte in Lombardia, dall'anno 1805 al 1830*. In: *Bollettino di notizie statistiche ed economiche italiane e straniere* (1833), pp. 85–89,

Pochi furono i progetti effettivamente avviati durante il dominio napoleonico: messa in sicurezza degli argini del Po; riattivazione del collegamento di Reggio al fiume; inizio della sistemazione del Brenta, del Bacchiglione e del Mincio; avvio dei lavori sul Naviglio pavese, portati a termine nel 1819.

L'esigenza di liberare la navigazione e abolire i pedaggi sul Po si ripresentò durante l'età della Restaurazione. L'Atto finale del Congresso di Vienna agli articoli 108 e 116 ne auspicava l'attuazione, ma, nonostante la creazione di un apposito Comitato composto dai delegati dei vari stati rivieraschi, a causa dell'opposizione del Ducato di Modena i pedaggi vennero ripristinati sino al 1849, quando finalmente si raggiunse un accordo fra le parti.⁵

2.1 Cattaneo e *Il Politecnico*

La nuova realtà statale del Regno Lombardo-Veneto, posta a ridosso dell'arco alpino, ben si configurava come cerniera tra l'Italia settentrionale e l'Europa centrale, ma inizialmente furono timidi i tentativi di riportare l'attenzione sulla navigazione interna.⁶ Solo nei primi anni Quaranta, Carlo Cattaneo e i collaboratori del periodico *Il Politecnico* ripresero con forza il tema e posero la questione lombardo-padana nel più generale dibattito sul commercio internazionale, individuando tra le grandi vie di traffico quella che avrebbe collegato l'Adriatico con la Svizzera e col Reno, fino ai Paesi Bassi e all'Inghilterra. Nel *Prospetto della navigazione interna delle province lombarde*, pubblicato nel 1841, egli rilevava come la Lombardia avrebbe potuto “diramare le sue navigazioni tanto verso le Alpi e gli Appennini, quanto verso il mare, mentre nel suo interno conta 974 mila metri di linee naturali più o meno comodamente navigabili, e 222 mila metri di linee artificiali”.⁷ L'articolo rilanciava un'idea esposta nel 1839 dall'ingegnere Elia Lombardini, membro della Direzione generale delle pubbliche costruzioni della Lombardia, di un canale che “dal confine ferrarese giungerebbe per Mantova e Milano fino alle rive piemontesi e svizzere del lago Maggiore; e potrebbe, come in Inghilterra, chiamarsi il *Gran Tronco*”.⁸

p. 88. Marcella SCHMIDT DI FRIEDBERG, La navigazione padana di epoca napoleonica in alcune carte del Magistrato per il Po. In: Padania 8 (1990), pp. 109–117, pp. 109–112.

5 Cfr. SCHMIDT DI FRIEDBERG, La navigazione padana, p. 113; Giorgio BIGATTI, La navigazione del Po fra mito e storia (secoli XVIII–XIX). In: Fabio FORESTI/Massimo TOZZI FONTANA (a cura di), Imbarcazioni e navigazione del Po. Storia, pratiche tecniche, lessico, Bologna 1999, pp. 1–45, pp. 27–28.

6 Cfr. Defendente SACCHI, Navigazione del Reno e nuovi canali navigabili in Lombardia e nel Veneto. In: Bollettino di notizie statistiche ed economiche italiane e straniere (1833), pp. 181–183. Sulle potenzialità del nuovo regno si veda Aldo CARERA, I limiti del tentato decollo dopo il ritorno degli austriaci. In: Sergio ZANINELLI (a cura di), Storia dell'industria lombarda, vol. I: Un sistema manifatturiero aperto al mercato, Milano 1988, pp. 199–248, pp. 202–203.

7 Carlo CATTANEO, Prospetto della navigazione interna delle province lombarde con alcune notizie sulla loro irrigazione. In: *Il Politecnico* 23 (1841), pp. 405–440, p. 406.

8 *Ibidem*, p. 436, corsivo nel testo. Elia Lombardini aveva esposto il suo progetto nell'articolo Sulla somma utilità d'estendere in Lombardia l'applicazione dei motori idraulici per l'erezione di stabilimenti di manufacture. In: Biblioteca Italiana 94 (1839), pp. 50–83, in particolare p. 65. Si veda inoltre dello stesso Elia LOMBARDINI, Cenni intorno al sistema idraulico del Po, ai principali cambiamenti che ha subito, ed alle più importanti opere eseguite o proposte pel suo regolamento. In: *Il Politecnico* 13 (1840), pp. 23–93.

Convinto che l'economia lombarda si sarebbe di molto giovata di più intense e agevoli comunicazioni con ogni altra regione del continente, Cattaneo sosteneva la necessità di ampliare quanto prima le vie del trasporto interno del Regno Lombardo-Veneto, vale a dire il Po, i canali lombardi e il lago Maggiore.⁹ In particolare il traffico idroviario da Milano si sarebbe dovuto dirigere non più a Pavia, come previsto dal tracciato del Naviglio pavese i cui lavori erano stati da poco conclusi, bensì verso Mantova, risparmiando in questo modo “alla maggior parte dei carichi ascendenti la metà del viaggio e venti giorni di faticosa lotta col Po, come di metà pure avrebbe accorciata la navigazione dei materiali dal lago di Como a Mantova”.¹⁰

Il piano proposto dalle pagine del *Politecnico* prevedeva un complesso di sette nuovi canali di quasi trecento chilometri complessivi, il maggiore dei quali era appunto il Gran Tronco. Seguivano il canale dal lago di Garda a Mantova, lateralmente al Mincio; quello dal lago d'Iseo al Gran Tronco, lateralmente all'Oglio; brevi tratti per superare le rapide dell'Adda e consentire così la navigazione ascendente da Milano al lago di Como; la navigabilità del canale irrigatorio Muzza, derivato dall'Adda verso il Lodigiano; un canale lungo le rapide del Ticino, dal lago Maggiore al Naviglio Grande, per agevolare la navigazione ascendente; il prolungamento del naviglio di Bereguardo fino a quello di Pavia “pel trasporto delle grosse merci dal piede dell'Appennino alla Svizzera”.¹¹

Nelle *Notizie naturali e civili su la Lombardia*, edite nel 1844, Cattaneo riprendeva l'idea del Gran Tronco, ma anche progetti dell'età napoleonica che si sarebbero diramati da esso come linee secondarie di navigazione. Tra questi il collegamento idroviario tra il Garda e il Mincio, contenuto nei decreti del 15 e 20 giugno 1805 pubblicati sul *Bollettino delle leggi del Regno d'Italia*, oppure il progetto del canale dell'Alto Oglio, avviato con decreto 18 giugno 1805, che avrebbe dovuto mettere in comunicazione Brescia con il lago d'Iseo a nord e l'Oglio, presso Canneto, a sud.¹²

2.2 Dall'Unità al primo conflitto mondiale

Nella seconda metà del XIX secolo, la situazione dei trasporti andò cambiando profondamente. Si diffusero nuovi sistemi di costruzione delle strade rotabili e l'unificazione delle reti stradali fu avviata già negli anni Cinquanta attraverso accordi tra gli stati preunitari. Ma soprattutto, l'estensione delle strade ferrate procedette con rapidità e impazienza. La ferrovia Ferdinandea Venezia-Milano,

9 Cfr. Carlo G. LACAITA, Navigazione e commercio in Carlo Cattaneo. In: Padania 8 (1990), pp. 41–51, p. 46.

10 Carlo CATTANEO, Spesa approssimativa di nuovi canali navigabili da proporsi nelle province lombarde. In: Il Politecnico 24 (1841), pp. 550–559, p. 551.

11 Ibidem, p. 552.

12 Carlo CATTANEO, *Notizie naturali e civili su la Lombardia* (Edizione nazionale delle opere di Carlo Cattaneo, III, 1, a cura di Giorgio BIGATTI), Firenze/Bellinzona 2014, pp. 284–285. Sul canale dell'Alto Oglio si veda Sergio ONGER, Una provincia operosa. Aspetti dell'economia bresciana tra XVIII e XX secolo, Milano 2011, pp. 31–32.

conclusa nel 1857 e lunga 285 chilometri, venne allacciata alla rete ferroviaria piemontese subito dopo l'annessione della Lombardia al Regno di Sardegna, prima ancora della proclamazione del Regno d'Italia.¹³ Nel 1859 fu costruita anche la strada ferrata da Piacenza a Bologna, che sarebbe stata collegata l'anno successivo alla rete piemontese, mentre sempre nel 1857 avevano preso avvio i lavori per la realizzazione del traforo del Frejus che avrebbe messo in collegamento ferroviario l'Italia con la Francia dal 1871.¹⁴

La conseguente riduzione d'interesse verso le vie d'acqua è evidente nel confronto tra la prima e la seconda serie del *Politecnico*. Se nella prima (1839–1844) il tema della navigazione interna era stato uno dei più dibattuti, con i contributi già ricordati di Cattaneo e Lombardini, ma anche con quelli di Giuseppe Cadolini, Carlo Possenti, Giulio Sarti, Giuseppe Rossetti e Antonio Litta, nella seconda serie (1860–1865) al centro dell'attenzione furono i nodi dello sviluppo ferroviario e in particolare il tema dei trafori alpini.¹⁵

Solo dopo la disastrosa piena del Po del 1872 venne istituita una Commissione tecnico-scientifica per lo studio del bacino del fiume, presieduta da Francesco Brioschi, che svolse i suoi lavori tra il 1873 e il 1880. I sedici volumi degli Atti costituirono a lungo il cardine su cui si fondarono i progetti di intervento idraulico e ispirarono il saggio dell'ingegnere Enrico Manara, *Notizie sulle opere idrauliche di difesa e di navigazione interna in Italia*, pubblicato tra il 1890 e il 1891 su diversi fascicoli del *Politecnico*.¹⁶

Nel 1895, l'ambiente politico e imprenditoriale veneto, al fine di rilanciare Venezia nel commercio internazionale, istituì un comitato promosso dall'ingegnere Paulo Fambri e presieduto dal senatore Luigi Sormani Moretti allo scopo di promuovere la navigazione sul Po tra Milano e Venezia. Ne scaturì nel 1900 una Commissione tecnica per lo studio della navigazione interna nella valle del Po, nominata dal parlamento e presieduta dal deputato padovano Leone Romanin Jacur, i cui lavori terminarono nel 1903 auspicando la creazione di una dorsale navigabile tra Venezia e Milano attraverso la costruzione di canali, alla quale si sarebbero dovute allacciare vie navigabili secondarie per collegare i laghi di Garda, Iseo e Como e le città di Bologna, Brescia, Cremona, Ferrara, Guastalla, Lodi, Reggio Emilia e Verona.¹⁷

La proposta innescò una serie di iniziative: la creazione nel 1905 di un consorzio padano, promosso dalla Camera di commercio di Milano e dal suo presidente Antonio Salmoiraghi, finalizzato a stimolare l'avvio dell'idrovia e

13 Cfr. Adolfo BERNARDELLO, La prima ferrovia fra Venezia e Milano. Storia dell'Imperial-regia privilegiata strada ferrata Ferdinanda Lombardo-Veneta (1835–1852), Venezia 1996, p. 521.

14 Cfr. BORTOLOTTI, Viabilità, pp. 320–336.

15 Cfr. LACAITA, Navigazione, pp. 44 e 51. Sulle ferrovie transalpine si veda Bruno CAZZI, Suez e San Gottardo, Milano 1985.

16 Cfr. Maria CANELLA, La commissione tecnico-scientifica per il Po (1873) e l'opera di Francesco Brioschi. In: Padania 8 (1990), pp. 133–147, pp. 136–143.

17 Cfr. Michela MINESO, Progetti di navigabilità e istruzione professionale. Romanin-Jacur e gli ingegneri. In: Padania 8 (1990), pp. 166–176, pp. 167–168.

dare inizio alla realizzazione della darsena a sud-est del capoluogo lombardo¹⁸; l'istituzione nel 1910 di un Comitato di enti pubblici milanesi e veneziani. Ma soprattutto l'anno seguente venne varata la legge 774 sulle vie navigabili che faceva rientrare la dorsale Milano-Venezia tra i lavori che avrebbero goduto di finanziamenti pubblici: per il 60% a carico dello stato e per il restante 40% a carico degli enti locali interessati.¹⁹

Il progetto del porto, che prevedeva una parte commerciale e una industriale, venne ultimato nel 1912 da due giovani tecnici, Mario Majocchi e Mario Beretta, e presentato al comune di Milano l'anno seguente. Doveva sorgere a Nosedo e oltre a essere il capolinea della dorsale Milano-Venezia, doveva essere messo in comunicazione con i navigli Grande, Martesana e Pavese e si ipotizzava di collegarlo pure ai laghi Maggiore e di Como.²⁰

2.3 Lavori e varianti tra le due guerre

Lo scoppio del primo conflitto mondiale interruppe ogni iniziativa. Solo il 26 febbraio 1917 venne stipulata la convenzione tra il comune del capoluogo lombardo e il governo per la realizzazione del primo tronco tra Milano-Lodi-Pizzighettone della linea navigabile e l'anno seguente il comune diede vita all'ente autonoma Azienda portuale di Milano, seguito da uno analogo per l'edificazione del porto di Cremona. I lavori del porto di Nosedo iniziarono nel 1919 e prevedevano anche lo scavo di un porto canale che avrebbe dovuto servire le zone ben più industrializzate di Sesto San Giovanni e Monza.

La determinazione con la quale presero avvio i lavori suscitò la costituzione a Bellinzona di un comitato svizzero per allacciare i laghi e i fiumi elvetic con la navigazione padana²¹, a cui fece seguito nel 1935 la fondazione a Locarno dell'Associazione Locarno-Venezia, per sostenere gli sforzi portati avanti nel Ticino, e sostenuti dallo stesso governo cantonale, per realizzare efficienti collegamenti idroviari.²²

L'impegno assunto dal governo italiano per la realizzazione della dorsale navigabile finì per allargare il dibattito sulla navigazione interna e dare impulso allo studio di nuovi progetti. In particolare l'Associazione agricola commerciale e industriale della media valle dell'Oglio, dopo un primo incontro tenuto a Palazzolo sull'Oglio nel 1918, costituì l'anno seguente un Comitato bergamasco-bresciano di navigazione interna che perorava la causa del Canale pedemontano di grande navigazione passante per le due città lombarde, quale variante del più generale piano di collegamento tra Adriatico e Svizzera. Il pro-

18 Cfr. Silvia VITALI, Il porto di mare di Milano: un progetto incompiuto (1900–1925). In: *Storia in Lombardia* 1 (1994), pp. 167–182, pp. 168–169.

19 Cfr. Gianfranco PETRILLO, Un sogno italiano: l'idrovia padana. Appunti per servire a una storia della formazione del modello di sviluppo. In: *Storia in Lombardia* 3 (1994), pp. 135–167, p. 138.

20 Cfr. VITALI, Il porto, pp. 170–171.

21 Cfr. *ibidem*, p. 178.

22 Cfr. <<http://www.locarnomilanovenezia.ch/lassociazione/>> (05/11/2015).

getto venne affidato a Mario Beretta, uno degli artefici del porto di Nosedo, e a due imprenditori di Sarnico, gli ingegneri Giuseppe e Luigi Faccanoni.²³

Questo nuovo tracciato in acque bianche sopperiva alle carenze infrastrutturali di un'area fortemente industrializzata, intercettando a monte gli interessi degli industriali dell'alto milanese e piemontesi, passando per Monza-Busto Arsizio e giungendo fino a Torino, e a valle il Trentino e Verona, grazie all'innesto nel previsto canale lago di Garda-Mantova a Pozzolo, da cui sarebbe dipartito un collegamento idroviario con la città scaligera.

Il nuovo progetto, presentato da Beretta al Congresso sulla navigazione interna tenuto a Ravenna nell'ottobre del 1921, e la necessità di contenere la spesa pubblica spinsero il governo Mussolini, il 17 dicembre 1922, a sopprimere le aziende portuali di Milano e Cremona e a revocare le concessioni per la costruzione del canale Milano-Lodi-Pizzighettone. Si trattava di fatto di un favore reso agli agrari lodigiani, da sempre ostili all'utilizzo dell'acqua dolce per scopi non irrigui, e di un cambio di passo rispetto all'amministrazione socialista di Milano, commissariata nell'agosto e poi sconfitta dal blocco nazionale nelle elezioni del 10 dicembre 1922.²⁴

Veniva però tenuta in vita dal governo un'altra commissione tecnica, presieduta sempre da Romanin Jacur, istituita in luglio presso il ministero dei Lavori pubblici, che si affrettò a bloccare la pedemontana e ad avviare i lavori per rendere navigabile il basso corso del Po a natanti fino a 600 tonnellate.²⁵ Anche in questo caso si trattava di un intervento prevalentemente politico, teso a dare occupazione alla popolazione del Polesine, una delle zone più povere d'Italia.

Solo alla Prima adunata nazionale per la navigazione delle acque interne d'Italia, tenutasi a Ferrara nell'ottobre del 1939, la volontà modernizzatrice del regime, che nei trasporti si era soprattutto cimentata nelle costruzioni stradali e autostradali, pose nuovamente attenzione al problema. Fiorirono così nuovi progetti che nel 1941 vennero fatti propri dal Consorzio per il canale Milano-Cremona-Po, costituito dallo stato al 60 per cento e dai comuni e dalle province di Milano e Cremona per il restante 40.²⁶ La costituzione però, nel gennaio dell'anno seguente, di un nuovo consorzio bresciano-bergamasco per la costruzione di un canale navigabile in acque bianche passante per le due

23 Cfr. DEPUTAZIONE PROVINCIALE E COMUNE DI BRESCIA (a cura di), *Atti del secondo convegno interprovinciale degli enti interessati alla risoluzione dei problemi della navigazione interna. Brescia XXVI febbraio MCMXXII*, Brescia 1922, pp. 19–20. Il Comitato bergamasco-bresciano di navigazione interna, con sede a Palazzolo sull'Oglio e presieduto dall'avvocato Gian Marco Vezzoli, fu molto attivo in questi anni, coinvolgendo le istituzioni locali e le associazioni di categoria dei due territori, organizzando convegni e promuovendo pubblicazioni. Si segnalano tra queste: COMITATO BERGAMASCO-BRESCIANO DI NAVIGAZIONE INTERNA (a cura di), *Il canale di grande navigazione Adda-Bergamo-Brescia-Mantova-Po*, Bergamo 1922; IDEM (a cura di), *Il canale pedemontano di grande navigazione dal porto di Milano ai laghi di Garda, Iseo, Como e Maggiore, alla Svizzera, a Torino ed a Venezia*, Milano 1925.

24 Cfr. VITALI, *Il porto*, pp. 180–181; RITA PALENA, *Il Po: navigazione e navigabilità nel XX secolo*. In: FORESTI/TOZZI FONTANA, *Imbarcazioni*, pp. 47–89, p. 56.

25 Cfr. PETRILLO, *Un sogno*, p. 141.

26 Cfr. *ibidem*, p. 143.

città, lasciava presagire che gli interessi che si erano coalizzati intorno al primo progetto pedemontano non avevano rinunciato al loro obiettivo.²⁷

3. Un vecchio progetto per l'Italia repubblicana

3.1 Il Consorzio per l'idrovia Locarno-Venezia: un'occasione per il rilancio dell'economia ticinese e del porto lagunare

Lo scoppio del secondo conflitto mondiale accantonò solo momentaneamente il dibattito sulla riorganizzazione della navigazione fluviale padana. Vero e proprio “serpente di mare”, che ciclicamente scompare e riappare in coincidenza con gli sforzi di costruzione e ricostruzione dell'economia italiana²⁸, anche nel secondo dopoguerra le vicende idroviarie padane devono essere lette tenendo conto del particolare momento storico, durante il quale l'ossatura del sistema infrastrutturale italiano – quella che avrebbe accompagnato la modernizzazione del paese – fu definita nel segno del trasporto su gomma.²⁹

La presentazione dell'ambiziosa idrovia Locarno-Milano-Venezia fu così l'occasione per rilanciare un nuovo progetto idroviario il quale, nelle sue numerose varianti, mirava tanto a collegare i principali centri dell'Italia settentrionale (da Trieste a est fino a Torino a ovest e Genova a sud) quanto a inserire quest'area in un sistema trasportistico di dimensioni europee (fig. 1). Era un chiaro segnale del fatto che nemmeno le due guerre mondiali avevano attenuato l'esigenza di dotare una delle aree più industrializzate del continente, nonché nodo strategico nei collegamenti tra Europa orientale e occidentale da un lato e tra Mitteleuropa e Mediterraneo dall'altro, di un moderno sistema di canali navigabili fruibile tanto dal mondo industriale quanto da quello agricolo e integrato con le aree continentali economicamente più avanzate, oltre che con il complesso del sistema trasportistico già esistente.³⁰ Un'esigenza che, al contrario, avrebbe tratto presto nuova linfa dall'avviarsi del processo di integrazione europea. L'area interessata presentava infatti caratteristiche tali da preannunciare un incremento costante dei traffici (popolazione in crescita, intensa produzione agricola e industriale, inserimento in una rete sempre più articolata di rapporti di scambio). Al contempo, la libera circolazione di persone e beni che si prefigurava all'orizzonte avrebbe contribuito al rafforzamento tanto del mercato unico quanto della dimensione sociale del processo di unificazione. L'idrovia avrebbe pertanto giocato un ruolo attivo nell'assestare l'evoluzione di entrambi questi scenari.

27 Cfr. Maria Paola PASINI, L'idrovia padana Ticino-Mincio: un progetto mai realizzato. In: *Storia Urbana* 138 (2013), pp. 95–117, pp. 100–102.

28 CANELLA, *La commissione*, pp. 145–147.

29 Per una breve sintesi cfr. Patrizia BATTILANI/Francesca FAURI, *Mezzo secolo di economia italiana, 1945–2008*, Bologna 2008, pp. 95–102.

30 Archivio Storico della Camera di Commercio di Brescia, Sezione II (1943–63), cat. XVIII (d'ora in avanti ASCBs), b. 609, f. unico, Congresso per la navigazione della valle padana (Ferrara, 20–22 maggio 1948), p. 3. L'idrovia, pertanto, avrebbe dovuto integrarsi e non sovrapporsi all'esistente, anche se è palese che la sua realizzazione, riducendo i costi di trasporto, avrebbe sottratto quote ad altri vettori relativamente meno economici.

CARTA SCHEMATICA DELL' 'IDROVIA PADANA'

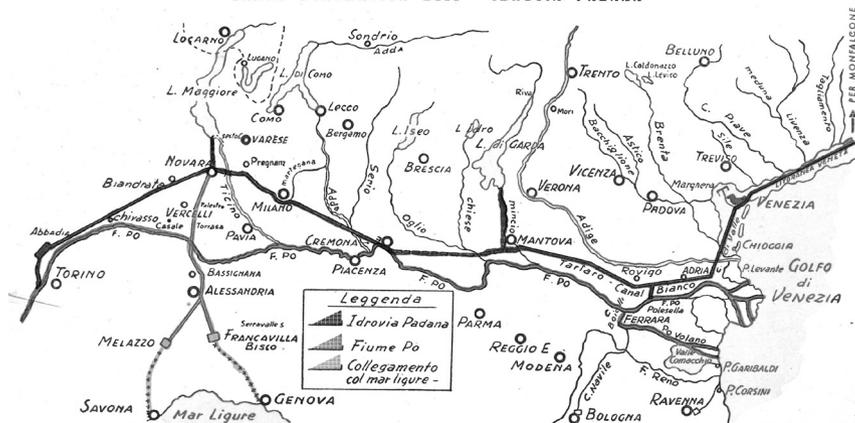


Fig. 1: Schema dell'idrovia Locarno-Venezia (1948), fonte: ASCBs, b. 610 (per gentile concessione della Camera di Commercio di Brescia)

Ciononostante, come già accaduto in passato, la complessità dell'iniziativa e la molteplicità degli interessi coinvolti si tradussero in molteplici proposte, non di rado tra loro in conflitto. Come sottolineato anche dalla letteratura, tale situazione era poi aggravata da un assetto istituzionale che, con riguardo ai trasporti, non sembrava favorire il coordinamento delle diverse iniziative³¹ – anche in campo idroviario, dove molte delle nuove proposte, come vedremo, si sovrapponevano a progetti che di fatto erano già stati ufficialmente riconosciuti e parzialmente realizzati. Praticamente immutato rispetto al periodo prebellico, questo assetto mal si conciliava con quello della società italiana la quale, spinta dal 'miracolo economico', mostrava invece segnali di grande cambiamento.³² Poiché le variabili economiche e sociali concorrono a stabilire l'entità e le caratteristiche della domanda di mobilità, tanto in termini quantitativi quanto qualitativi e comportamentali³³, questa rigidità istituzionale complicava ulteriormente il quadro generale.

Delle potenzialità della navigazione idrofluviale padana ne era pienamente convinto il Consorzio italo-svizzero per l'idrovia Locarno-Venezia, che si fece carico di promuovere il nuovo progetto idroviario interamente per acque chiare.³⁴ Nato nel 1947 e con sede nel capoluogo veneto, presso l'Unione delle

31 Cfr. Stefano MAGGI, *L'intermodalità nella storia*. In: Andrea GIUNTINI/Claudio PAVESE (a cura di), *Reti, mobilità, trasporti. Il sistema italiano tra prospettiva storica e innovazione*, Milano 2004, pp. 15–36, pp. 20–23.

32 La letteratura sul tema è sterminata; per un primo approccio al tema cfr. Antonio CARDINI (a cura di), *Il miracolo economico italiano (1958–1963)*, Bologna 2006, raccolta di saggi che ripercorre i temi principali di questo cruciale momento di modificazione degli assetti economico e sociali della Penisola.

33 Cfr. MAGGI, *Politica*, pp. 247–276.

34 ASCBs, b. 610, f. unico, *L'idrovia Venezia-Locarno. Relazione presentata al 3° Convegno internazionale delle comunicazioni* (Genova, ottobre 1955). La volontà di escludere il Po per ragioni

camere di commercio delle Venezie, il Consorzio puntava a riunire tutti gli enti pubblici e privati, associazioni e aziende interessati alla realizzazione dell'idrovia.³⁵ Si trattava dunque di una nuova realtà la quale, pur presentandosi con elementi di assoluta novità – prima fra tutte la partecipazione concreta di interessi elvetici – presentava anche elementi di continuità con il passato sia dal punto di vista dell'articolazione progettuale (questione estremamente complessa per la molteplicità dei tracciati alternativi proposti: acque chiare verso il fiume Po e varianti miste con diversi percorsi; possibilità o meno di raggiungere Trieste, Torino e Genova; passaggio a nord o a sud di Milano; infine, collegamento con le città padane della fascia pedemontana e i principali bacini lacustri prealpini) sia per il coinvolgimento di alcuni dei protagonisti della prima stagione, come il già citato Beretta.

Tuttavia, dallo Statuto emerge chiaramente come la nuova realtà consortile italo-elvetica, benché aperta a tutti i soggetti pubblici e privati interessati, fosse invece molto sbilanciata verso il nord-est della penisola (art. 5). Tra i promotori, infatti, risultavano l'Unione delle camere di commercio delle Venezie e le camere di commercio di Belluno, Bolzano, Gorizia, Mantova, Padova, Rovigo, Trento, Treviso, Trieste, Udine, Venezia, Verona e Vicenza. A parziale compensazione di questo squilibrio si aggiungeva, sempre in qualità di promotore, l'Associazione Locarno-Venezia. Tutt'oggi operativa essenzialmente per favorire la riscoperta delle vie d'acqua tra lago Maggiore e Adriatico, l'Associazione operava pertanto parallelamente alle realtà italiane che già da tempo sollecitavano lo sviluppo di una rete idroviaria funzionale alle esigenze dell'economia milanese e lombarda.

Alla fine della seconda guerra mondiale l'Associazione, che contava più di 260 iscritti tra enti pubblici, persone giuridiche e fisiche, fu incaricata di sondare l'interesse italiano per la costituzione di una commissione italo-svizzera a cui affidare il progetto. Il Consorzio fu probabilmente l'esito di tale dialogo e il Convegno italo-svizzero di navigazione interna organizzato a Locarno nel giugno del 1948 la prima occasione per fare il punto della situazione. Tuttavia, come ricordato anche da Gianfranco Petrillo, l'interesse svizzero per l'opera si limitava essenzialmente a quello del solo Ticino, avendo gli altri cantoni, anche quelli economicamente più sviluppati, dimostrato una certa diffidenza.³⁶ Come ricordato dalla stessa Associazione, non sorprende, dunque, che già nel 1965 le autorità svizzere avessero deciso di abbandonare tutti i progetti idroviari ad eccezione di quelli per il Reno, optando per lo sviluppo della rete autostradale e riducendo di conseguenza le attività dell'Associazione stessa. Da quel momento in avanti, come indirettamente emerso anche dalle fonti d'archivio consultate,

legate alla sua effettiva navigabilità era qui ribadita (pp. 23–26), ma faceva parte del bagaglio progettuale del Consorzio fin dalle sue origini ed era ritenuta imprescindibile per dare all'opera una dimensione internazionale.

35 ASCBs, b. 612, f. 1, Statuto del Consorzio per la idrovia Locarno-Venezia.

36 Cfr. PETRILLO, *Un sogno*, p. 144.

la questione idroviaria padana sarebbe rimasta di esclusiva competenza italiana e, come vedremo, ostaggio dei diversi interessi locali e nazionali in gioco.

Date queste premesse, non è inverosimile che l'iniziativa, almeno per parte italiana³⁷, puntasse anche – e forse soprattutto – a rilanciare l'area portuale commerciale e industriale di Venezia e Marghera (quest'ultima gestita da una società privata, la Società del porto industriale), pesantemente danneggiata dalle operazioni belliche. Significativo in merito è quanto riportato in un opuscolo promozionale dello stesso Consorzio il quale, quantificandone le potenzialità, al contempo ne richiamava i fasti di "Grande Dogana europea dei prodotti dell'Asia", oltre che di snodo strategico per i prodotti industriali europei diretti verso est.³⁸ La questione era però già emersa in modo chiaro nel ricordato convegno italo-svizzero del 1948. Una delle relazioni presentate era infatti dedicata proprio allo scalo lagunare il quale, insieme a quello di Locarno³⁹, avrebbe dovuto attrarre non solo i traffici da e per la Svizzera e l'Italia, ma anche quelli di transito che allora seguivano altre vie marittime e terrestri. E la via d'acqua, secondo un esperto di trasporti come l'ingegnere bresciano Matteo Maternini, docente presso il Politecnico di Milano, era "l'unica in Italia tecnicamente possibile, senza particolari difficoltà, la cui convenienza economica [poteva] giustificarne la eventuale costruzione".⁴⁰ La relazione sul porto lagunare, a firma del presidente del Provveditorato al porto di Venezia Giovanni Cicogna, ricordava così i fasti dello scalo di Venezia-Marghera, dettagliava le sue caratteristiche strutturali e commerciali, così come i pesanti danni causati dalla seconda guerra mondiale, le opere di ricostruzione effettuate e ancora da realizzare, la lenta ripresa, ma soprattutto la necessità che Venezia ritornasse a essere, a livello europeo, il ponte tra Oriente e Occidente.⁴¹ Una posizione che trovava eco anche

37 Dal punto di vista svizzero la questione era molto più semplice, dato che la Confederazione Elvetica, per rafforzare la propria rete idroviaria, non poteva che guardare ai paesi confinanti, così come era già accaduto in merito alla navigabilità del Reno. Il sistema ferroviario svizzero, imperniato sulle due dorsali alpine del Gottardo e del Sempione-Lötschberg, avrebbe fatto poi da raccordo tra le idrovie padana e renana. ASCBs, b. 613, f. 3, Alfredo Schaller, *Aspetti economico-politici della navigazione interna Svizzera*; ibidem, Adolfo Janner, *L'interesse politico-economico svizzero e ticinese per l'idrovia Locarno-Venezia*.

38 ASCBs, b. 613, f. 3, Opuscolo informativo.

39 Seguendo l'esempio di Basilea, scalo dell'idrovia renana, lo sviluppo di quello di Locarno avrebbe quindi contribuito a sostenere la crescita della "modesta [e] precaria economia ticinese", liberando il Cantone "dall'isolamento economico in cui si trova, nei riguardi dei mercati nazionali e della vicina Italia". ASCBs, b. 613, f. 3, Adolfo Janner, *L'interesse politico-economico svizzero e ticinese per l'idrovia Locarno-Venezia*, p. 2. Per una prima stima sulle potenzialità del porto di Locarno cfr. ASCBs, b. 613, f. 3, Dipartimento delle pubbliche costruzioni del Cantone Ticino, *Idrovia Lago Maggiore-Adriatico: il porto capolinea di Locarno*, relazione presentata a Bellinzona nel novembre del 1946 in occasione del primo incontro post-bellico tra i delegati italiani e svizzeri impegnati nella promozione delle vie navigabili.

40 ASCBs, b. 613, f. 3, Matteo Maternini, *L'idrovia Locarno-Venezia nel quadro generale dell'economia dei trasporti italiani e svizzeri*, (p. 3 per la citazione). L'affermazione di Maternini era strettamente legata a valutazioni economiche elaborate sulla base di approfondite relazioni tecniche che tenevano conto anche dei possibili percorsi alternativi; per esempio cfr. ASCBs, b. 613, f. 3, Giuseppe Gazzano, *Le vie d'acqua esistenti ed i progetti per l'idrovia Locarno-Venezia*; su Maternini cfr. ATENEO DI BRESCIA, *Scritti in memoria di Matteo Maternini*, Brescia 1998.

41 Cfr. ASCBs, b. 613, f. 3, Giovanni Cicogna, *Il porto di Venezia*.

nella stampa quotidiana e periodica⁴², che non mancava di farsi portavoce e sostenitrice dell'opera.⁴³

Non c'erano però solo Locarno e Venezia. L'idrovia, infatti, secondo Martenini avrebbe potuto allacciarsi anche agli altri importanti laghi prealpini. L'inclusione del Lario, del Sebino e del Benaco, anche se con maggiori difficoltà per i primi due, secondo le stime dell'ingegnere bresciano non avrebbe infatti compromesso economicamente il progetto complessivo e allo stesso tempo ne avrebbe ampliato il potenziale volume di traffico.⁴⁴

3.2 Le altre iniziative: i principali tracciati alternativi

Il fatto che il tema della navigazione interna sia stato essenzialmente trascurato dalla politica nazionale fin dall'Unità, a vantaggio del trasporto su rotaia prima e di quello su gomma poi, è certamente dipendente dalle caratteristiche oridrografiche della penisola italiana. Proprio la conformazione del territorio di un'area economicamente avanzata come quella padana ben si adattava però alla navigazione interna ed è proprio qui che, nell'immediato dopoguerra, si è giocata la partita più importante, quella che si è conclusa con l'accantonamento di ogni iniziativa che, tranne rare eccezioni⁴⁵, non avesse il solo obiettivo di rilanciare a fini turistici le vie d'acqua esistenti tra lago Maggiore e Adriatico. Una partita che ha visto scontrarsi diversi interessi (economici, politici e istituzionali) e che, aggiunta all'incapacità di programmare l'intero sistema nazionale dei trasporti più volte sottolineata dalla letteratura sul tema⁴⁶, ha giocato un ruolo non marginale nel creare quelle precondizioni che poi sono degenerare nell'attuale stato di costante congestione in cui versa il traffico nell'area padana. Come vedremo, l'articolata vicenda dell'idrovia conferma la posizione della letteratura, a cominciare dal fatto che la presentazione del nuovo progetto non solo non comportò l'accantonamento di tutte quelle iniziative nate prima della guerra, ma determinò l'ingresso in scena di nuove realtà che complicavano ulteriormente il quadro – e la cui autorevolezza nel dibattito non dipendeva sempre dalla bontà o dalla fattibilità tecnico-finanziaria del progetto sostenuto.⁴⁷

Proprio il progetto dell'idrovia Locarno-Venezia rilanciò con nuovo vigore l'idea di un collegamento idroviario pedemontano, quindi posizionato ancora più a nord. Preso atto della costituzione del consorzio svizzero-veneziano e del fatto che la città di Brescia sarebbe stata esclusa dall'arteria principale, la locale

42 Per esempio cfr. U. V., Il convegno di Venezia per l'idrovia padana. In: *Il Sole* 24 ore (8 settembre 1954).

43 A titolo d'esempio cfr. la rassegna stampa in ASCBs, b. 611, f. unico.

44 Per una sintesi delle principali questioni in gioco (politiche, giuridiche, tecniche ed economico-finanziarie) cfr. ASCBs, b. 614, f. unico, *Idrovia Locarno-Venezia*. Pro memoria (1946).

45 È questo il caso della Società Consortile Idrovie Padane, società a maggioranza pubblica e senza scopo di lucro nata nel 2005 – ma liquidata dopo un solo lustro di attività – con l'obiettivo di promuovere e valorizzare il sistema idroviario padano anche per fini logistico-produttivi.

46 Per una visione di lungo periodo cfr. GIUNTINI, *Nascita*, pp. 551–616.

47 Per esempio, i lavori per la prosecuzione del porto di Milano e per il canale Milano-Cremona erano stati nuovamente appaltati, anche se poi subito interrotti per la mancanza di finanziamenti.

camera di commercio non tardò a interrogarsi sulla possibilità di aderire al nuovo progetto (che prevedeva di collegarsi a Brescia, così come a Bergamo, con un'apposita diramazione) o, fatti salvi il tratto Venezia-Mantova e l'allacciamento Mincio-Peschiera, di continuare sulla strada di un canale alternativo.⁴⁸ Fu così compito degli interessi bresciani sostenere già a partire dal 1951 il collegamento tra Ticino e Mincio come una delle tre principali possibili alternative in gioco: navigazione del Po (Consorzio Milano-Cremona-Po, che si collocava in una posizione di privilegio in quanto già approvato in sede ministeriale), canale tutto in acque chiare (Consorzio per l'idrovia Locarno-Venezia, che non appariva ben disposto ad appoggiare la soluzione bresciana)⁴⁹ e variante pedemontana (fig. 2) più a nord (Consorzio per l'idrovia Ticino-Milano nord-Mincio, con sede a Brescia e presieduto dal suo sindaco Bruno Boni).⁵⁰



Fig. 2: Variante pedemontana sostenuta dal Consorzio Ticino-Mincio (Progetto Bernori del 1951), fonte: ASCBs, b. 614 (per gentile concessione della Camera di Commercio di Brescia)

3.3 Acque chiare verso fiume Po: due diverse idee di sviluppo

Proprio da questa pluralità di iniziative emergevano posizioni divergenti circa il percorso che l'idrovia avrebbe dovuto seguire. Scartata l'ipotesi di toccare città come Torino, Genova o Bergamo, per ragioni essenzialmente di fattibilità

48 ASCBs, b. 612, f. 1, Estratto del verbale della riunione della Giunta camerale del 01/10/1947. In proposito è da segnalare l'autorevole opinione di Maternini, il quale riteneva il canale pedemontano tecnicamente possibile, ma di difficile realizzazione per almeno tre ragioni: la dubbia possibilità di Brescia di provvedere all'alimentazione del canale, la maggior lunghezza del percorso e la "rilevantissima" spesa che ne sarebbe derivata.

49 Presidente e segretario del Consorzio elvetico si erano infatti dimostrati inizialmente "titubanti e dubbiosi sull'opportunità di ricevere gli esponenti di un nuovo progetto tendente a variare una parte del tracciato dell'idrovia". ASCBs, b. 609, f. unico, Corrispondenza tra Matteo Maternini e Giulio Bruno Togni, 10/11/1951.

50 Nel 1962 il Consorzio sarà trasformato in società per azioni (Società idrovia Ticino-Milano nord-Mincio), al cui capitale parteciperanno molte di quelle imprese lombarde che avrebbero beneficiato della nuova idrovia (tra cui Pirelli, Dalmine, Cartiere Burgo, Wührer, Fabbrica d'armi Pietro Beretta, Acciaierie e ferriere Falck, Italcementi). ASCBs, b. 607, f. 3, Atto costitutivo e statuto dell'idrovia Ticino-Milano nord-Mincio.

tecnica e convenienza economica, restava sul tavolo il nodo della navigabilità del Grande Fiume. Eppure già nel 1948, durante il convegno organizzato a Ferrara dall'Unione navigazione interna alta Italia, era emersa una posizione più favorevole alla soluzione per acque chiare.⁵¹ Una posizione poi ripresa e suffragata da un'autorità in materia come Maternini in occasione del convegno italo-svizzero, che si sarebbe tenuto poche settimane dopo. Egli stesso, infatti, aveva sottolineato come la navigabilità del Po da Cremona alla laguna veneta fosse oggetto di un vivace dibattito, ma, pur non escludendo questa possibilità (a patto però che l'alveo di magra del Po venisse debitamente sistemato), preferiva tuttavia la soluzione in acque chiare, ritenendola in grado di garantire il minor costo del trasporto rispetto ad altri vettori.⁵² Altri studi, al contrario, scartavano a priori la possibilità che natanti con tonnellaggio di una certa consistenza potessero navigare il Po, anche se la tratta fosse stata soggetta a opere idrauliche volte a migliorarne la navigabilità.

Il quadro, dunque, si presentava alquanto complesso e articolato, tanto dal punto di vista istituzionale quanto da quello progettuale (tecnico e finanziario). Il tutto, al netto di quelle proposte non considerabili perché assolutamente prive delle minime valutazioni tecniche ed economiche, complicato da un lato dalla difficoltà oggettiva di stimare costi e benefici di un'opera faraonica quale sarebbe stata l'idrovia⁵³; e dall'altro dalle due diverse idee di sviluppo, ciascuna difesa e sostenuta da differenti portatori di interessi economico-politici, che di fatto si celavano dietro le principali alternative progettuali. Era essenzialmente per questo dualismo, a nostro avviso, che la navigabilità del Po veniva strenuamente difesa da più parti ancora nel corso degli anni Sessanta⁵⁴, e ciò nonostante fosse ormai assodato come alcuni aspetti importanti (a partire da una navigabilità più costante e adatta a navigli di un tonnellaggio adeguato agli standard internazionali) pendessero a favore del tracciato in acque chiare.

La vera questione che si nascondeva dietro questo dibattito era dunque un'altra, molto più semplice e brutale: portare il canale navigabile all'industria o viceversa? Da un lato, infatti, l'obiettivo era dotare una delle aree manifatturiere più vivaci del paese, per di più caratterizzata da un'industria essenzialmente pesante e quindi molto sensibile ai vantaggi del vettore idroviario, di un'infrastruttura strategica per il rilancio post bellico; mentre dall'altro, al contrario, sarebbe stata l'idrovia ad attrarre nuove realtà industriali in un'area

51 ASCBs, b. 609, f. unico, Congresso per la navigazione della valle padana, Ferrara, 20–22 maggio 1948.

52 Per un dettaglio delle stime effettuate da Maternini e per una comparazione con i relativi costi ferroviari cfr. ASCBs, b. 613, f. 3, Matteo Maternini, L'idrovia Locarno-Venezia nel quadro generale dell'economia dei trasporti italiani e svizzeri, pp. 5–12.

53 Il tema della fattibilità economica è certamente un elemento che sottolinea ancor di più la situazione di estrema 'confusione' che regnava attorno ai diversi progetti dell'idrovia, le cui stime differivano spesso in maniera sensibile anche nei riguardi della medesima soluzione progettuale.

54 Per esempio ASCBs, b. 612, f. 1, Luigi Scarselli, L'idrovia padana strumento di sviluppo economico. In difesa del 'tracciato sud' (estratto dalla Rivista internazionale di scienze economiche e commerciali 5, 1960).

ancora essenzialmente agricola come quella della Bassa Padana, bisognosa di un deciso impulso anche in chiave di una futura integrazione dello spazio economico europeo (fig. 3). Non può sorprendere, dunque, che per qualcuno fosse anche possibile, se non addirittura auspicabile, il completamento di entrambi i tracciati. Era questa, per esempio, la posizione dell'ingegnere bresciano Giuseppe Braga, membro del locale comitato per la navigazione interna e quindi sostenitore della variante in acque chiare, secondo il quale i due tracciati non avevano nulla in comune e, "in paesi di maggior dovizia di mezzi", avrebbero potuto anche coesistere.⁵⁵ E sulla stessa linea d'onda era anche Bruno Boni, sindaco di Brescia e presidente del Consorzio Ticino-Mincio, secondo il quale i due canali potevano "benissimo essere costruiti contemporaneamente, date le finalità distinte delle due opere".⁵⁶

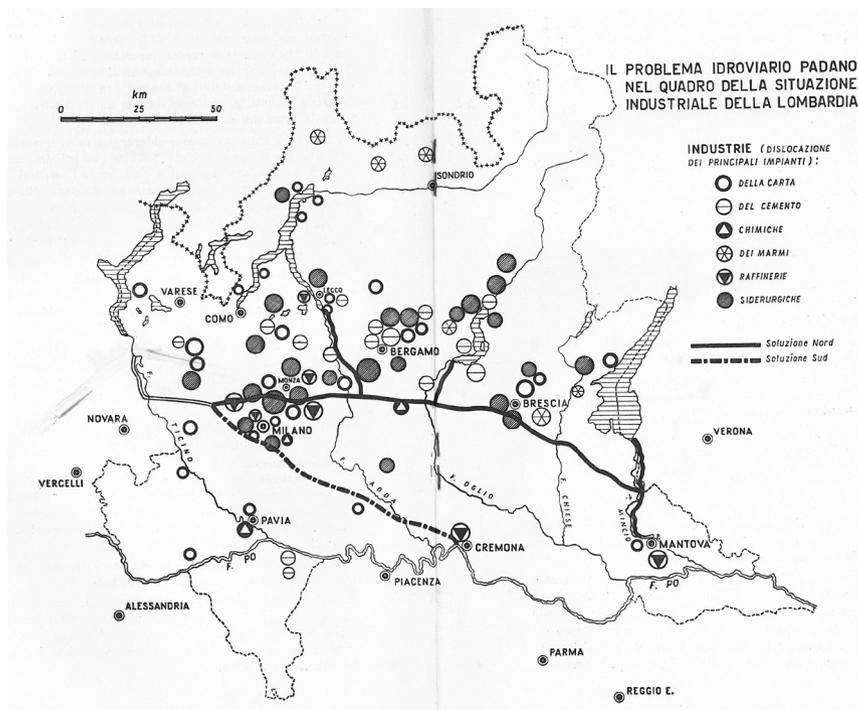


Fig. 3: Collocazione geografica delle principali industrie lombarde, fonte: ASCBs, b. 618 (per gentile concessione della Camera di Commercio di Brescia)

55 ASCBs, b. 615, f. unico, Giuseppe Braga, Indipendenza del canale Milano-Brescia-Mincio-Mantova-mare dal canale Milano-Cremona-Po-mare, pro-memoria, 24/09/1956. Tra le varie provincie interessate alla costruzione del canale (Como, Bergamo, Brescia, Mantova, Milano e Sondrio), quella di Brescia ne avrebbe beneficiato più di tutte. Cfr. CONSORZIO PER L'IDROVIA TICINO-MINCIO, L'Idrovia Ticino-Mincio nella realtà economica e sociale della Lombardia, Brescia 1960, pp. 7, 11, 26, 47-49.

56 ASSOCIAZIONE INDUSTRIALE BRESCIANA, Il canale navigabile Ticino-Mincio nel quadro della navigazione padana. Atti del convegno indetto dalla Associazione industriale bresciana presso l'EIB '59 (Brescia, 29 settembre 1959), Brescia 1959, pp. 33-37.

I tracciati più a nord, poi, avrebbero fatto collassare nell'idrovia anche la domanda di trasporto delle manifatture operanti nelle vallate dei maggiori laghi prealpini (fig. 4). Si trattava di aree che da tempo auspicavano la realizzazione di infrastrutture trasportistiche utili al rilancio delle loro economie, compresa quella del Trentino Alto-Adige, che poi beneficerà della costruzione dell'Autostrada del Brennero.⁵⁷ In quest'ottica rientrava pertanto anche il progetto di un collegamento idroviario artificiale tra lago di Garda, porto di Mantova e Adriatico, sostenuto da un consorzio nato *ad hoc* (il Consorzio per l'idrovia lago di Garda-laghi di Mantova), ma appoggiato dai sostenitori della Ticino-Mincio. Il Consorzio, costituitosi nel 1956 tra la regione Trentino-Alto Adige, le provincie e le camere di commercio di Brescia, Mantova, Trento e Verona e le amministrazioni comunali di Riva del Garda e della città dei Gonzaga, aveva come obiettivo proprio quello di inserire le zone rivierasche e dell'entroterra gardesano in un collegamento più ampio come quello dell'idrovia padana, facendo così del Benaco un grande bacino commerciale.⁵⁸

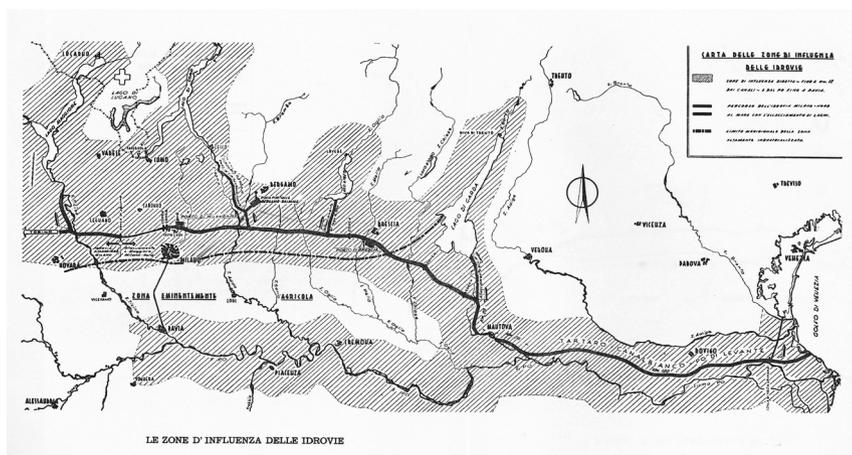


Fig. 4: Aree d'influenza dei due principali tracciati alternativi (1959), fonte: ASCBs, b. 618 (per gentile concessione della Camera di Commercio di Brescia)

In difesa del tracciato nord scese in campo anche la potente Assolombarda, che aveva convintamente sostenuto la posizione uscita dal convegno organizzato nel 1957 a Mantova, che scartava ogni soluzione diversa da quella a nord del Po e di fatto aveva ufficializzato la costituzione del Consorzio Ticino-Mincio

57 A titolo d'esempio cfr. Sergio ONGER/Ivan PARIS, Giuseppe Beretta: una lunga storia dentro un secolo breve (1906–1993). In: Antonio PORTERI (a cura di), Cultura, ricerca e società. Da Giuseppe Beretta (1906–1993) all'intervento delle fondazioni, Roma-Bari 2012, pp. 110–135, che fa una breve sintesi con riguardo alla provincia bresciana.

58 Cfr. CAMERA DI COMMERCIO DI TRENTO, Atti del convegno per l'idrovia lago di Garda-laghi di Mantova-mare Adriatico (Riva del Garda, 24 maggio 1956), Trento 1956; CONSORZIO PER L'IDROVIA LAGO DI GARDA-LAGHI DI MANTOVA, Progetto del canale navigabile per il collegamento idroviario lago di Garda-laghi di Mantova. Relazione, Mantova 1959; ASCBs, b. 608, f. 1, Atto costitutivo del Consorzio.

(1959). Le motivazioni a sostegno del tracciato nord erano molteplici. C'erano quelle più generali legate tanto alla necessità di dotare il paese di un'infrastruttura potenzialmente strategica nel nuovo contesto comunitario quanto ai vantaggi assicurati dal trasporto su naviglio in ordine di quello su gomma e rotaia. C'erano poi aspetti più strettamente connessi al progetto, in quanto, rispetto alle alternative, le varianti più a nord presentavano un tragitto più corto ed economico, maggiore sicurezza d'esercizio, una minore incidenza sul sistema irriguo dell'area coinvolta e facilità di collegamento coi grandi laghi della fascia pedemontana. Infine, più la nuova via d'acqua si sarebbe collocata a nord, più sarebbe stata vicina a una delle aree più industrializzate del paese, che proprio nell'idrovia trovavano una via di trasporto ideale per le merci trafficate, non deperibili e dal basso valore aggiunto.⁵⁹ Il punto di vista dell'Associazione industriale lombarda emerge in modo chiaro da una lunga relazione riservata, redatta nell'agosto del 1957:

“Uno degli elementi di costo che concorre a stabilire il prezzo di un determinato prodotto e ad affermarlo in concorrenza con altri prodotti sul mercato è, certamente, ed in misura a volte determinante, quello del trasporto, [...] per cui deve esserci la ragionevole tendenza a semplificare i servizi di trasporto, al fine di renderli maggiormente accessibili [...]. Il Po è un fiume certamente navigabile [...] ma non certo in grado di assolvere alla funzione che altri fiumi e canali di altri paesi assolvono attualmente in misura conveniente.”

Al contrario, “onde risolvere veramente il problema idroviario padano” – e, più in generale, alleggerire una rete stradale e ferroviaria già congestionata – con un'opera “veramente economica dal punto di vista dei trasporti di merci che interessano il nord Italia”, era necessaria “la costruzione di un canale artificiale che attraversasse la pianura padana dall'Adriatico a Milano e diramazione a Locarno”.⁶⁰

3.4 Il canale impaludato

Questo confronto/scontro tra visioni contrapposte evidenziava dunque un deciso cambio di prospettiva per l'intero progetto idroviario, che da strumento per il rilancio del porto di Venezia diventava un potenziale volano di crescita per l'intera area padana (supporto per l'area pedemontana più industrializzata da un lato e incentivo per lo sviluppo delle zone depresse del Milanese e del Cremonese dall'altro). Un quadro nuovo, ma che si inseriva in un contesto altrettanto nuovo. A partire dalla metà degli anni Cinquanta i tempi stavano infatti rapidamente mutando e molto sembrava giocare a favore dell'idrovia. L'I-

59 Cfr. Ferruccio BERNORI, Il canale navigabile Milano-Brescia-Mincio. In: Nino ZUCHELLI (a cura di), *Ingegneria e industria in terra bresciana*, Bergamo 1953, pp. 68–73; CAMERE DI COMMERCIO DI BERGAMO, BRESCIA, MANTOVA, TRENTO E VERONA, *Convegno interregionale per il canale Mincio-Ticino* (Mantova, 10 novembre 1957), Mantova 1958.

60 ASCBs, b. 615, f. unico, *Relazione Assolombarda*, 06/08/1957, pp. 23–25; Risposta dell'AIB a una precedente nota della Confederazione generale dell'industria italiana sul tema dell'idrovia padana superiore, 21/10/1957.

talia, in crescita economica dopo la conclusione del Piano Marshall⁶¹, si avviava verso il 'boom'⁶², con la conseguente possibilità di investire fresche e cospicue risorse in nuove infrastrutture. Al contempo, una vera e propria rivoluzione stava investendo il sistema dei trasporti. Con l'entrata in scena del *container*, infatti, non solo si favorivano i trasporti intermodali⁶³, ma cadeva una delle principali obiezioni verso ogni progetto idroviario, ossia la convenienza per le sole merci sfuse e dallo scarso valore unitario. La stipula del Patto di Roma nel 1957 era poi il preludio della nascita del Mercato Comune Europeo il quale, pur escludendo la Svizzera, avrebbe sensibilmente ampliato la domanda delle industrie lombarde.⁶⁴

Tuttavia, il 1957 era stato anche l'anno della fondazione della compagnia aerea di bandiera, azienda pubblica alla quale fu attribuito il monopolio dei servizi passeggeri di linea⁶⁵, mentre l'anno precedente era stata posta la prima pietra dell'Autostrada del Sole (A1 Milano-Napoli)⁶⁶, la più lunga delle quattro nuove arterie autostradali previste dal piano decennale per le autostrade (Piano Romita) varato nel 1955 e poi decretato nel 1961. Il piano prevedeva anche la costruzione della Brescia-Vicenza-Padova e il raddoppio della Padova-Mestre. In tal modo si estendevano le tratte realizzate prima del secondo conflitto mondiale e di fatto si completava un'arteria autostradale parallela all'idrovia, che da Torino a Venezia (e poi fino Trieste nel 1970) attraversava l'intera pianura padana, passando per Milano e tutti i principali capoluoghi di provincia interessati dall'idrovia.

Nella seconda metà degli anni Cinquanta la questione idroviaria si presentava dunque assai problematica, sorpassata dall'avanzata trionfale della rete autostradale e al contempo impigliata in una fitta rete di interessi e conflitti economici, politici e istituzionali che oltrepassavano la dimensione locale. Da un lato vi erano gli agricoltori lodigiani e gli industriali lombardi, dal 1956 con il loro ex presidente Alighiero De Micheli anche al vertice di Confindustria, sostenitori della variante pedemontana e contemporaneamente impegnati in un duro scontro con i sindacati, oltre che nel contenimento dell'avanzata

61 Cfr. Francesca FAURI, *Il Piano Marshall e l'Italia*, Bologna 2010.

62 Cfr. Nicola ROSSI/Gianni TONIOLO, *Italy*. In: Nicholas CRAFTS/Gianni TONIOLO (a cura di), *Economic Growth in Europe since 1945*, Cambridge 1996, pp. 427-454.

63 L'intermodalità prevede il trasporto di merci tramite vettori diversi e senza gravi rotture di carico. Sul tema cfr. MAGGI, *L'intermodalità*, pp. 15-36. Il problema delle modalità di trasbordo delle merci era stato affrontato dai promotori dell'idrovia già a fine anni Quaranta perché ritenuto cruciale ai fini dell'inserimento della nuova infrastruttura in una rete di trasporti veramente internazionale. Cfr. per esempio ASCBs, b. 613, f. 3, Giuseppe Gazzano, *Le vie d'acqua esistenti ed i progetti per l'idrovia Locarno-Venezia*, pp. 12-14.

64 Cfr. Francesco PETRINI, *Les milieux industriels italiens et la création du marché commun*. In: *Journal of European Integration History* 1 (2003), pp. 9-35; sulle industrie lombarde cfr. Paolo TEDESCHI, *Les industriels lombards et les nouvelles règles du Marché Commun dans les années 1950: risques et opportunités*. In: Eric BUSSIÈRE et al. (a cura di), *Europe organisée, Europe du libre-échange? Fin XIXe siècle-Années 1960*, Bruxelles 2006, pp. 107-147.

65 Cfr. Amilcare MANTEGAZZA, *Alitalia and Commercial Aviation in Italy*. In: Hans-Liudger DIENEL/Peter LYTH (a cura di), *Flying the Flag. European Air Transport since 1945*, New York 1998, pp. 159-194.

66 Cfr. Enrico MENDUNI, *L'autostrada del sole*, Bologna 1999.

dell'alleanza tra Fiat, Eni e forze politiche di centrosinistra (che ben vedevano anche il Piano Vanoni, sedotte dall'aumento dell'occupazione che ne sarebbe derivato). Dall'altro lato si trovavano le stesse forze di centrosinistra e la corrente democristiana di Piero Bassetti, favorevoli al tracciato passante per Cremona e il Po, contrapposti ai veneti di Mariano Rumor, sostenitori invece del canale Ticino-Mincio perché più favorevole allo sviluppo della rete navigabile veneta.⁶⁷ L'ingresso nel dibattito dell'Assolombarda aveva poi di fatto determinato uno stallo che sembrava non dispiacere a molti di coloro che, utilitaristicamente, sostenevano l'una o l'altra alternativa al solo scopo di non giungere ad alcun risultato concreto; così come non favoriva la soluzione del problema il fatto che, sul piano della politica nazionale, il tema della navigazione interna fosse ormai strumentalmente utilizzato nello scontro tra sostenitori e oppositori del centrosinistra democristiano. Infine, come se la situazione non fosse già sufficientemente caotica, dopo che il Governo aveva riaperto le speranze del consorzio milanese finanziando nel 1959 i lavori per la costruzione del porto interno di Cremona, nel 1960 il progetto bresciano aveva ottenuto il via libera da parte del Comitato tecnico-amministrativo del Magistrato del Po e, poi, del Consiglio superiore dei lavori pubblici.⁶⁸

Tutto ciò, come ricordato, avveniva mentre l'Italia si stava dotando di una delle reti autostradali più moderne d'Europa. E fu proprio con il potenziamento dei collegamenti stradali tra le città del nord e il completamento delle arterie autostradali verso sud, durante gli anni Sessanta, che si sancì definitivamente il predominio quasi assoluto del vettore stradale. In tal modo si certificava il buon esito dell'azione lobbistica esercitata dai settori industriali del cosiddetto "blocco della strada" (che fu istituzionalizzato nel 1952 con la costituzione della Federazione Italiana della Strada), accompagnato dall'affermazione definitiva della motorizzazione di massa⁶⁹ e dalla centralità attribuita al trasporto su gomma, ritenuto più adatto a stimolare lo sviluppo dell'indotto.⁷⁰

4. Considerazioni conclusive

Nel 1965 il governo svizzero dichiarò ufficialmente l'impossibilità di contribuire alla Locarno-Venezia, che diventava pertanto una questione solamente italiana. Il 6 ottobre del 1968 il primo natante proveniente dall'Adriatico giunse al porto di Cremona attraverso il Po (reso navigabile per 250 giorni l'anno), ma in realtà, come descritto nel paragrafo precedente, la scelta del modello di sviluppo che sacrificava l'idrovia, indipendentemente dal suo percorso, era già

67 Sull'intenso dibattito politico locale e nazionale cresciuto attorno all'idrovia cfr. i già citati saggi di PASINI, *L'idrovia*, e PETRILLO, *Un sogno*.

68 Cfr. PASINI, *L'idrovia*, pp. 110 e 112.

69 Per un primo approccio al tema cfr. Stefano MAGGI, *Storia dei trasporti in Italia*, Bologna 2005, pp. 69–136. Sul ruolo dell'auto come simbolo del boom economico cfr. Federico PAOLINI, *Storia sociale dell'automobile in Italia*, Roma 2007.

70 Cfr. BATTILANI/FAURI, *Mezzo secolo*, p. 102.

stata compiuta. L'occasione di dotare il paese di un sistema idroviario volto in primo luogo a ridurre drasticamente i costi di trasporto e al contempo collegare la principale area industriale del paese con il resto d'Europa, pesantemente frenata dallo scontro tra il vecchio sistema padronale lombardo e le nuove forze politiche emergenti, era andata di fatto perduta con lo sgonfiarsi del boom economico nella seconda metà degli anni Sessanta. Il completamento della rete autostradale con la Brescia-Cremona-Piacenza (aperta al traffico nel 1971), la realizzazione del raccordo con la Torino-Piacenza nel 1973 e la conclusione dei lavori dell'Autostrada del Brennero nel 1974, consegnarono all'Italia una rete autostradale tra le più estese d'Europa. Per l'ennesima volta, all'inizio degli anni Settanta, la questione idroviaria veniva definitivamente accantonata.

Possiamo dunque ritenere oggi definitivamente chiusa la questione? Se nel secondo dopoguerra praticamente mai si era affrontato il problema infrastrutturale italiano ragionando in termini di rete – tanto che il nostro sistema trasportistico è così squilibrato da essere di fatto monomodale – il forte aumento della mobilità di persone e merci successivo agli anni Settanta, al quale si è essenzialmente risposto investendo solo sulla gomma⁷¹, ha definitivamente messo a nudo una realtà estremamente squilibrata e fortemente congestionata, oltre che foriera di concrete preoccupazioni in termini di tutela della salute e dell'ambiente – come emerge con maggiore frequenza nel dibattito attuale sul tema. Come abbiamo visto, l'incapacità di progettare una rete di trasporti efficiente non è dipesa solo dall'azione lobbistica di gruppi di pressione, così come dal conflitto politico spesso strumentale, ma anche da una 'qualità istituzionale' non adatta tanto alla programmazione quanto alla gestione della conflittualità che normalmente nasce attorno a progetti infrastrutturali che mettono di fronte l'interesse generale a molteplici interessi particolari. Quanto accaduto tra 1959 e 1960, con il Governo che decise di finanziare la costruzione del porto di Cremona da un lato e il Consiglio superiore dei lavori pubblici che diede il via libera al progetto 'bresciano' dall'altro, ne è un chiaro esempio.⁷²

Eppure la questione è tutt'altro che superata, almeno a livello di Unione Europea, la cui politica infrastrutturale è oggi giunta a un bivio: per garantire il futuro dei trasporti continentali è infatti necessario promuovere un uso più razionale del vettore stradale, trasferendone parte dei traffici alla ferrovia e alle vie navigabili interne, così da ridurre sia l'impatto ambientale sia l'elevato livello di congestione.⁷³ Proprio per questa ragione l'Unione navigazione interna italiana ha riproposto la questione del riassetto logistico dei trasporti padani contemplando anche una serie di nuove infrastrutture idroviarie, da aggiun-

71 Cfr. GIUNTINI, *Nascita*, p. 610, tab. 19.

72 Sul ruolo della qualità istituzionale nella gestione delle risorse cfr. Henry WILLEBALD et al., *Natural Resources and Economic Development. Some Lessons from History*. In: *Asociación Española de Historia Económica, Documentos de Trabajo 1504* (February 2015).

73 Cfr. <http://www.europarl.europa.eu/atyourservice/it/displayFtu.html?ftuId=FTU_5.6.1.html> (07/11/2015).

gersi al migliaio di chilometri già attivi tra Venezia e Trieste per fini turistici e commerciali, ma in grado di raggiungere anche Milano, che resta il vero obiettivo strategico.⁷⁴

Tuttavia, i vecchi problemi sembrano difficili da risolvere. Da un lato, infatti, l'obiettivo di decongestionare l'area padana è stato recentemente perseguito restando ancora nel solco della monomodalità, per di più investendo in nuove infrastrutture stradali che di fatto ricalcano parte del percorso dell'idrovia (vedi BreBeMi e Pedemontana). Dall'altro perché il sistema istituzionale pare ancora poco adatto tanto alla programmazione quanto alla gestione del conflitto, oggi considerato la principale causa del gap infrastrutturale italiano.⁷⁵ Resta poi tutta da valutare la questione dei costi di un'opera comunque onerosa, navigabilità o meno del fiume Po. E tutto ciò accade proprio in un momento in cui il rivolgere del ciclo economico toglie risorse all'operatore pubblico, mentre strumenti alternativi volti a finanziare le opere senza oneri per la Pubblica Amministrazione (come, per esempio, il *project financing*), oltre a soffrire essi stessi della crisi economica e di altri svariati problemi⁷⁶, non sembrano dare i risultati attesi.⁷⁷ Ma l'Unione Europea – così come le amministrazioni delle regioni italiane interessate – ci crede ancora. Per questa ragione ha inserito il tratto tra Milano e il porto di Ravenna tra i principali corridoi europei del trasporto merci ed è disposta a partecipare al finanziamento dei vari progetti che compongono il percorso (circa 6,8 miliardi di euro), che farebbe del Po una sorta di 'Mississippi padano'.⁷⁸ Senza entrare troppo nel merito di quest'ultimo scenario, quanto sta accadendo in termini più generali conferma come l'Italia si trovi ancora una volta di fronte alla necessità di rinnovare le proprie infrastrutture di trasporto, condizione indispensabile tanto per evitarne il definitivo collasso quanto per completare quel processo d'integrazione con l'Europa che non può restare ancorato al solo vettore stradale.

74 Cfr. <http://www.mit.gov.it/mit/mop_all.php?p_id=22014> (13/11/2015).

75 Cfr. Libro bianco su conflitti territoriali e infrastrutture di trasporto (2009), p. 4 <http://www.trt.it/documenti/Libro%20bianco%20infrastrutture%20di%20trasporto_Versione%20Integrale.pdf> (16/01/2015).

76 Cfr. Cristina GIORGIANTONIO/Valentina GIOVANNIELLO, Infrastrutture e *project financing* in Italia: il ruolo (possibile) della regolamentazione. In: Banca d'Italia. Questioni di Economia e Finanza 56 (Novembre 2009) <https://www.bancaditalia.it/pubblicazioni/qef/2009-0056/QEF_56.pdf> (09/12/2015).

77 Cfr. ASSOCIAZIONE NAZIONALE COSTRUTTORI EDILI, Il mercato del project-financing in Italia <<http://www.ance.it/docs/docDownload.aspx?id=9180>; <http://www.ance.it/docs/docDownload.aspx?id=16766>> (09/12/2015).

78 Cfr. Diego BUONOCORE, Il ponte sullo stretto dei padani. In: Pagina99we, 3 (5–11 Dicembre 2015), pp. 15–17.

Die Anfänge der Idee einer Verbindung zwischen dem Kanton Tessin und dem Adriatischen Meer auf dem Wasserweg gehen auf die 1840er Jahre zurück, als einige lombardische Gelehrte diese Frage – ausgehend von Erwägungen, die es bereits in napoleonischer Zeit gab – in den Mittelpunkt einer ökonomischen und politischen Debatte rückten. Das Ziel war, eine europäische Großregion, die sich im Aufschwung befand, mit einem modernen schiffbaren Kanalsystem auszustatten, das sowohl für die Landwirtschaft als auch für die Manufakturbetriebe und den Handel von Nutzen sein würde. Diese Forderung wurde gegen Ende des 19. Jahrhunderts im Gefolge der Industrialisierung lauter und in den ersten Jahrzehnten des 20. Jahrhunderts nicht nur von lokalen Institutionen als strategisch sinnvoll erachtet. Sie erhielt jedoch erst in der Zeit unmittelbar nach dem Zweiten Weltkrieg neuerlich Auftrieb. Die Proponenten des Vorhabens führten ökonomische und soziale Aspekte ins Feld, die die vorhersehbare rasche und kostenaufwendige Zunahme des Verkehrs in Rechnung stellten und damit zugleich die ehrgeizige Infrastrukturmaßnahme legitimieren sollten: Sie argumentierten mit Bevölkerungswachstum, intensiver landwirtschaftlicher und industrieller Produktion sowie mit den sich zunehmend verdichtenden Handelsbeziehungen innerhalb Europas. Da das Projekt darüber hinaus an ein bereits bestehendes Netz an Wasserwegen hätte anschließen können, hätte es nicht nur die Schweizer Ökonomie und den Wirtschaftsraum der Poebene betroffen, sondern des nördlichen Europa insgesamt. Nie in seiner Gesamtheit in Angriff genommen, geschweige denn realisiert, begann man in den letzten Jahren über eine solche Verbindung auf dem Wasserweg neuerlich zu diskutieren, und zwar einerseits in Zusammenhang mit einer touristischen Nutzung des Abschnitts nördlich von Mailand Richtung Schweiz und andererseits bezüglich der Nutzung für den Warentransport zwischen der lombardischen Hauptstadt und der Adria. Von den Anfängen seiner Konzeption an war das Vorhaben jedoch mit dem geringen Interesse an der Binnenschifffahrt im Vergleich zunächst zum Transport auf Schienen und später zum Straßenverkehr konfrontiert.

Man kann einwenden, dass Italien ohnehin von Meer umgeben ist und dass die naturräumlichen Gegebenheiten den Süden praktisch von jedweden Projekt der Binnenschifffahrt über Seen, Flüsse und Kanäle ausschließt, so dass es nicht vorteilhaft schien, in diese Art von Transportwegen zu investieren. Dies gilt allerdings nicht für die Regionen im Norden – weder in Bezug auf die geografischen Gegebenheiten noch aus sozioökonomischer Sicht. Wenn man sich die jüngsten Debatten ansieht, in denen sich die öffentliche Meinung und Institutionen mit dem weiteren Ausbau von Autobahnen auseinandersetzen, die sich im Grunde mit Teilen der Trasse der geplanten Wasserwege überschneiden, eröffnet sich ein Raum für weiterführende Überlegungen. Die

institutionellen, politischen und wirtschaftlichen Gründe aufzuschlüsseln, die zur Rückstellung des ehrgeizigen Projekts der Verbindung Locarno-Venedig geführt haben, das nur in einigen Teilstücken realisiert wurde, kann nützlich sein, um die Voraussetzungen zu verstehen, die dem infrastrukturellen Entwicklungsmodell zugrunde lagen, das für Norditalien in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts kennzeichnend war.

Können wir das Projekt aus heutiger Sicht daher als definitiv abgeschlossen betrachten? Da in der Nachkriegszeit die Infrastrukturfrage in Italien praktisch nie in Hinblick auf Streckennetze angegangen wurde, hat die starke Zunahme der Mobilität von Personen und Waren ab den 1960er Jahren eine extrem ungleichgewichtige und völlig überlastete Verkehrslage endgültig offensichtlich werden lassen – und ebenso vorhersehbare reelle Befürchtungen hinsichtlich der Gefährdung von Gesundheit und Umwelt. Das Problem ist jedoch alles andere als gelöst, jedenfalls auf Ebene der Europäischen Union. Gerade aus diesem Grund hat die *Unione Navigazione Interna Italiana* – die Italienische Union für Binnenschifffahrt – die Frage der logistischen Restrukturierung des Verkehrs durch die Poebene erneut auf die Agenda gesetzt und im Zuge dessen auch etliche neue Teilstrecken für die Binnenschifffahrt ausgebaut. Allerdings erweist es sich als schwierig, die alten Probleme zu lösen: Zum einen wurde das Ziel, die Poebene zu entlasten, zuletzt in Form einer einseitigen Ausrichtung auf die Straße verfolgt. Zum anderen scheint der institutionelle Rahmen derzeit wenig geeignet, sowohl in Bezug auf die Planung als auch auf das Konfliktmanagement, die aktuell als Hauptursachen für das Infrastrukturgefälle in Italien gelten. Zudem ist die Kostenfrage dieses ziemlich teuren Vorhabens zu prüfen. Was auf allgemeinerer Ebene geschieht, bestätigt demnach, dass Italien wiederum vor die Notwendigkeit gestellt ist, seine verkehrstechnische Infrastruktur umzugestalten, denn dies ist eine unabdingbare Voraussetzung, sowohl um den endgültigen Verkehrskollaps zu vermeiden als auch um den Prozess der europäischen Integration abzuschließen, der nicht allein im Straßenverkehr als Hauptträger verankert sein kann.