

Il secolare dibattito sul ruolo delle infrastrutture:

- Condizione indispensabile per lo sviluppo di un territorio . Attivatrici “automatiche” di crescita.

Il sud non si sviluppa per carenza di infrastrutture

- Le aree sviluppate richiedono infrastrutture per potere mantenere la loro competitività. Lo sviluppo domanda sempre più infrastrutture

Il Veneto e il costo di una carenza infrastrutturale

Un dibattito sterile e al limite dell’assurdo se non fosse alla base di decisioni strategiche su come allocare risorse scarse.

Entrambe le affermazioni hanno un fondo di verità anche se lo sviluppo non è per forza legato alle infrastrutture sia nella fase di avvio che in quella di crescita o meglio non vi è una relazione causale così stretta.

L’esito più evidente e grave di un uso ideologico del tema infrastrutturale è stato una evidente difficoltà a scegliere e un gioco a somma negativa che ha frenato la complessiva infrastrutturazione del Paese.

Siamo ancora bloccati dentro a questa visione artificialmente contrapposta. Mettiamo in conflitto grandi opere e infrastrutture minute, i collegamenti col sistema europeo e le infrastrutture locali mentre dovremmo affidare a un sistema infrastrutturale moderno e potenziato il ruolo centrale di unificare il Paese e di proiettarlo nel mondo globalizzato.

C'è bisogno di recuperare un ritardo storico e di dotare tutto il paese di una rete (darei di reti) adeguate a colmare i divari e a portarci tutti nel mondo.

Forse può aiutare a superare questo dualismo (una vera ,ennesima guerra tra poveri) un cambiamento radicale nel modo con cui dobbiamo guardare alle infrastrutture e al loro ruolo nei e per i territori.

Paradossalmente i corni storici del dibattito interpretano le infrastrutture come patrimonio , dotazione propria di ciascun territorio che “le possiede”. Una visione chiusa del principale strumento di apertura di un territorio.

Lo sviluppo di una pluralità di reti, le forme gerarchiche e al tempo stesso equipotenziali di alcune di loro, la modificazione della geografia che le nuove performance delle infrastrutture portano con se, stanno modificando in profondità il ruolo stesso delle infrastrutture: non più patrimonio a servizio dei singoli territori ma materia prima per il cambiamento delle forme e dei ruoli dei territori.

Le reti infrastrutturali costruiscono il territorio e ci consegnano nuove forme e nuove relazioni.

Se al posto della dimensione spaziale usiamo quella temporale possiamo vedere ad esempio come la ferrovia AV ha accorciato l'Italia o come l'inserimento di un nuovo nodo ha fatto emergere una nuova configurazione territoriale (es. Area Mediopadana). L'apertura della stazione Alta Velocità a Reggio Emilia ha fatto emergere e ha contribuito a riorganizzare una area di circa 2 milioni di abitanti che ha trovato nella nuova accessibilità la condizione per avviare processi di cooperazione (università, camere di commercio,

associazioni di categoria) e di inserimento funzionale nell'area metropolitana milanese.

Vi sono aperti processi che ancora attendono di dispiegare compiutamente il loro potenziale di trasformazione. (Torino-Milano, Bologna-Firenze)

Non è solo una questione di forme ma più in profondità le infrastrutture portano ad un mutamento delle funzioni insediate nei territori.

Assistiamo a un mutamento delle condizioni insediative di molte funzioni e allo sviluppo di nuove gerarchie territoriali.

Le metropoli si liberano di funzioni "pesanti" (logistica, manifattura, ecc. ) e concentrano le funzioni terziarie (ricerca, finanza, comunicazioni).

Le aree periferiche si avvicinano al nucleo metropolitano e ne possono utilizzare la capacità di offrire servizi rari senza venire emarginate. Un modello di specializzazione/cooperazione che genera una somma positiva.

Se il territorio è sempre più costruito da una rete di reti allora diventa decisivo per tutti non essere tagliati fuori dai principali sistemi .

Questo vale per Internet ma anche per la rete dei porti; vale per le connessioni ferroviarie e per le autostrade.

Non lasciare smagliature nelle reti e soprattutto essere parte attiva nella costruzione delle reti globali diventa dunque indispensabile per costruire le nuove forme territoriali da porre a base della complessiva competitività del Paese.

Nessun territorio è dunque "proprietario" delle infrastrutture che lo attraversano perché ciascun territorio viene ridefinito dalla dotazione di reti e dalle relazioni che queste attivano.

Può sembrare un discorso astratto ma se, ad esempio, il porto di Trieste diventa un terminale della via della seta tutto il nord-est vede cambiare le proprie relazioni economiche e le infrastrutture est-ovest acquistano un nuovo peso. E' ancora il porto di Trieste o piuttosto un connettore di una vastissima area produttiva coi mercati globali?

E Trieste sarà ancora una città magnifica ma periferica o avrà una nuova centralità?

Una centralità che richiede un potenziamento complessivo delle reti e la sutura delle cesure che rendono difficile il ruolo di hub logistico di livello globale

Quanto conta per sfruttare questa potenzialità (il porto) il tunnel ferroviario del Brennero? e quanto questa infrastrutturazione è in grado di cambiare la natura stessa di vasti territori e la loro posizione nella economia nazionale e globale?

Nomisma ha recentemente valutato l'impatto economico della Autostrada del Brennero. Certamente la infrastruttura ha una forte connotazione di supporto alle relazioni locali ma allarga il suo impatto ben oltre le province direttamente attraversate con un impatto indotto che è circa tre volte quello direttamente generato dalla gestione della infrastruttura.

Senza voler criticare la recente valutazione costi-benefici della tratta Torino Lione (non ne conosco i dettagli) dalla nostra esperienza emerge come nel valutare una infrastruttura non si possa non tener conto della ampiezza territoriale del suo impatto e soprattutto della capacità di modificare le relazioni e le funzioni dei territori.

Se una tratta ci aggancia o ci esclude da una rete più ampia e strategica diventa fuorviante valutarla a se.

Ho trovato paradossalmente corretta la affermazione del ministro Toninelli " chi se ne frega di andare a Lione" infatti non si tratta di

quello ma di agganciarci ad un corridoio ben più strategico e di conseguenza potenziare ed efficientare tutta la rete nazionale di trasporto merci.

Dobbiamo quindi ,a mio avviso, darci una nuova ottica con cui guardare al tema delle infrastrutture.

Uscire dalla visione congiunturale (infrastrutture/lavoro) e dalla visione localistico-rivendicativa e mettere in fila le decisioni guardando a massimizzare gli impatti di trasformazione positiva che possiamo affidare agli investimenti infrastrutturali.