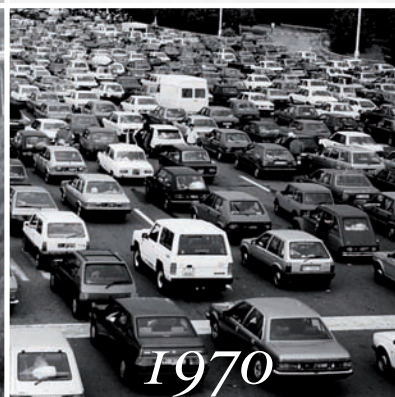
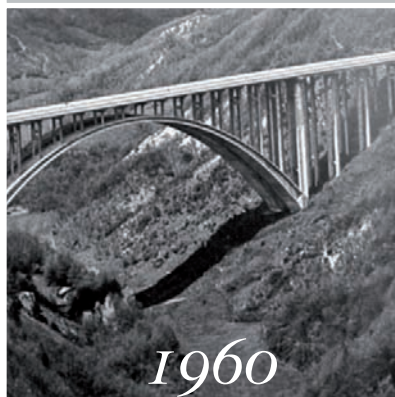
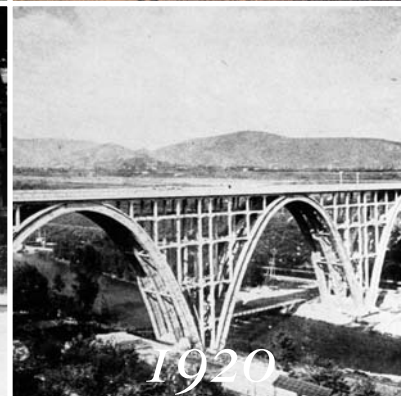
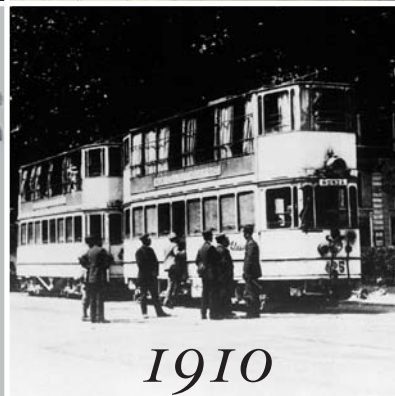
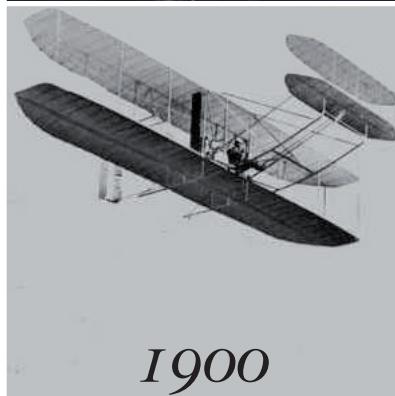
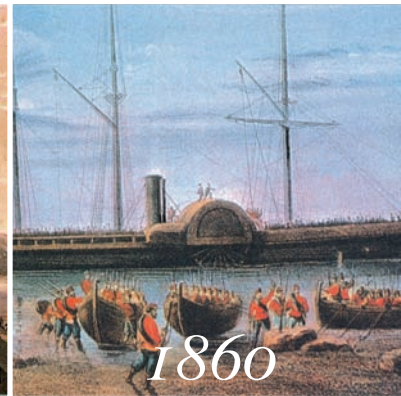
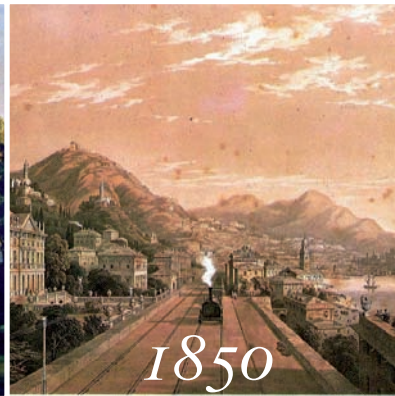
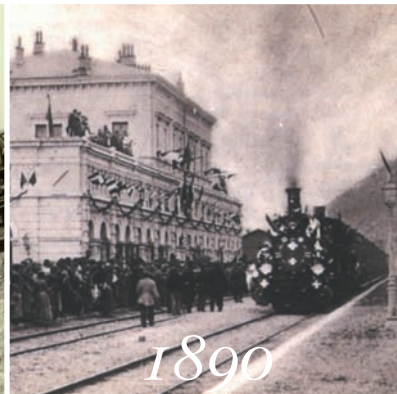
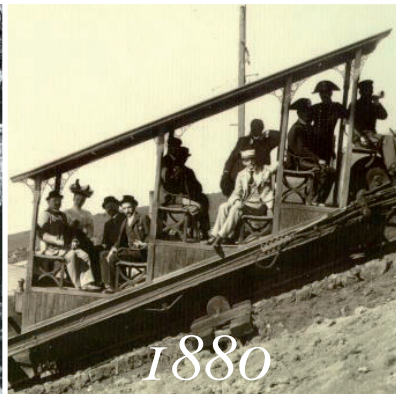


I 50 anni
di infrastrutture
per unire l'Italia

Mario Virano



Indice





Ferrovia

- 1 Napoli-Portici-Nocera
Napoli-Capua
Cancellano-Nola
- 2 Milano-Monza-Albate
Milano-Treviglio
- 3 Venezia-Verona
- 4 Livorno-Pisa-Firenze
Pisa-Lucca-Pescia
Prato-Firenze
Empoli-Siena
- 5 Torino-Asti

1840

Centocinquant'anni d'infrastrutture per unire l'Italia

I centocinquant'anni che separano questo nostro 2011, che si annuncia assai problematico, da quel fatidico 1861 che parve coronare con uno straordinario successo l'intera epopea risorgimentale, non sono solo l'occasione per celebrazioni storiche e riflessioni critiche sul faticoso e contraddittorio processo unitario per fare l'Italia e (sfida ancor più improba) per fare gli italiani, ma diventano anche un'eccezionale opportunità per rileggere l'oggi in rapporto a un ormai lungo ieri che ci consente di meglio comprendere la nostra stessa contemporaneità nazionale in una più consapevole prospettiva di ampio periodo, oltre le angustie di una cronaca troppo spesso sovrastata dalle contingenze quotidiane. Questa rilettura del presente con il senso del passato, assume un particolare significato in riferimento alle infrastrutture di comunicazione e di trasporto che rappresentano un tema sensibile del dibattito politico che polarizza i giudizi dell'opinione pubblica e spesso divide i vari gruppi sociali, a seconda delle diverse visioni sul modo di intendere la tutela dell'ambiente, lo sviluppo dell'economia, le prospettive di evoluzione del Paese e il suo rapporto con l'Europa (nel quadro delle più vaste relazioni competitive a livello globale), le priorità nell'utilizzo delle risorse pubbliche e, in definitiva, il sistema di valori a cui fare riferimento nelle scelte individuali e collettive. Queste problematiche caratterizzano fortemente la nostra contemporaneità a ogni livello (anche in un'ottica internazionale) perché intercettano la dialettica cruciale del rapporto tra "locale e globale" che non è più risolvibile nei termini delle "magnifiche sorti e progressive" di leopardiana memoria, che presupponevano l'esistenza di un collante culturale nelle scelte politiche, economiche e sociali, intorno all'idea unificante di progresso che, nella vulgata di massa, si è via via sempre più fatta coincidere con quella di sviluppo (misurato attraverso l'indicatore chiave del PIL) e con l'affermazione pervasiva delle logiche di mercato e la penetrazione della tecnologia in ogni aspetto della vita quotidiana dei cittadini. Siccome le infrastrutture per la mobilità (strade, ferrovie, porti, aeroporti, centri logistici ecc.) sono sempre caratterizzate da investimenti rilevanti che impegnano grandi risorse pubbliche per molti anni, da tempi realizzativi obbligatoriamente lunghi, da impegnative trasformazioni permanenti dei territori interessati e da benefici comunque differiti nel tempo, la discussione sulla loro realizzazione non può che tradursi in un impegnativo confronto sul rapporto tra il presente (delle decisioni da assumere) e il futuro (dei risultati da conseguire).

Non sorprende quindi che la questione infrastrutturale sia controversa, ma c'è da chiedersi se la natura e le modalità di tale confronto, specialmente per come si è sviluppato in questi ultimi anni, siano adeguate alle caratteristiche e alla scala delle decisioni da assumere su un tema di tale rilevanza.

Infatti la discussione (salvo lodevoli ma rare eccezioni) è per lo più polarizzata fra estremizzazioni unilaterali che, di volta in volta, assolutizzano un singolo connotato prevalente: si va dalla radicalizzazione delle ragioni locali (emblemizzate nella cosiddetta sindrome Nimby), alle generalizzazioni per cui le infrastrutture altro non sarebbero che i simboli materiali di un dato modello di sviluppo (che, se contestato, comporta la contestazione di tutto ciò che lo rappresenta) fino all'opposto di chi ritiene comunque buona ogni infrastruttura per il solo fatto che si realizzi e che quindi muova l'economia e generi lavoro.

Sono tre le assenze più rilevanti che si notano in questo dibattito politico-culturale:

- una programmazione istituzionale che sia al riparo dalle contingenze politiche e dagli interessi di varia scala e natura (ovviamente a valle di un adeguato percorso democratico di formazione delle decisioni), così che la mancanza di un percepibile senso di programmazione ha fatto leggere molte opere come occasionali e come tali opinabili;
- il tema della qualità complessiva (non solo funzionale e tecnica, ma anche architettonica, paesaggistica e ambientale) delle opere come elemento caratterizzante della loro accettabilità per i territori, infatti l'abbassamento della qualità progettuale di molte infrastrutture e l'assenza di attenzione al contesto in cui venivano inserite, hanno contribuito alla perdita di fascino delle grandi opere presso l'opinione pubblica;
- una visione di lungo periodo relativa agli effetti di connessione territoriale e di coesione sociale che le infrastrutture della mobilità possono assumere, al di là del loro stretto valore d'uso misurato all'interno delle logiche di mercato.

E' proprio in questa chiave che risulta illuminante la rilettura (oggi) del ruolo svolto dalle infrastrutture di trasporto nei 150 anni dall'unità d'Italia, sia per unire il Paese, ma ancor più per unire i suoi cittadini, unificandone progressivamente i comportamenti, rendendo via via più uniforme il quadro delle opportunità di vita e di lavoro entro cui muoversi come gente del nord, del centro e del sud, come giovani, adulti e anziani, come uomini e come donne, come laici e come credenti, come nativi e come emigranti e immigrati e, in definitiva, come italiani senza aggettivi e connotazioni di sorta.

Questo scenario emerge con chiarezza da una ricerca che chi scrive ha svolto in vista di una delle mostre previste nell'ambito delle iniziative promosse da "Italia 150" (con la fondamentale collaborazione di

Fabrizio Bonomo) e che consente di leggere in modo semplice e diretto alcuni di questi fenomeni riportando sulla carta d'Italia la progressiva realizzazione, anno dopo anno, di tutte le principali infrastrutture (lineari e puntuali) che nel corso di un secolo e mezzo sono state realizzate.

Il processo di infrastrutturazione del Paese evidenzia, legando storia e geografia, alcuni dei grandi fenomeni che hanno caratterizzato la nostra particolare unificazione (non certo esente da squilibri, che in parte ancora permangono). In questa pubblicazione è sintetizzato tale processo evolutivo delle reti di comunicazione; si è assunta, per comodità espositiva, una periodizzazione decennale ai fini di evidenziare e consentire di misurare intuitivamente il cambiamento intercorso in termini di nuove opere realizzate in ciascuno di quegli intervalli di tempo: ciò permette di capire con un semplice colpo d'occhio dove e come è andato lo sviluppo del Paese (di dieci anni in dieci anni) leggendo in termini di reti ferroviarie e stradali via via costruite a partire dal nord più sviluppato verso il sud secondo un processo che resta in parte ancora incompiuto.

Alle reti si aggiungono, e con esse progressivamente si integrano, i nodi di interscambio delle varie modalità di trasporto di cui sono da sempre emblemi storici i porti e più recentemente gli aeroporti e i centri logistici.

Tuttavia nello scenario nazionale considerato, assumono una significativa rilevanza anche quelle opere della mobilità complementare costituite da quelli che oggi chiameremmo i trasporti ettometrici, che ebbero una particolare rilevanza tra la fine dell'800 e i primi del '900 infrastrutturando città e territori con ascensori urbani, cremagliere, funicolari ecc.

Il processo di unificazione infrastrutturale dell'Italia, quale si evince dall'evoluzione cartografica descritta decennio dopo decennio, evidenzia alcuni passaggi chiave:

- anzitutto l'iniziale assoluta prevalenza della ferrovia e il suo carattere strutturante della mobilità del Paese con una centralità anche urbana (potremmo addirittura dire urbanistica) delle stazioni come fulcri dei sistemi insediativi;
- il consolidarsi della rete ferroviaria complessiva, intorno alla prima guerra mondiale con completamenti di tracciato e soprattutto innovazioni tecnologiche e ammodernamenti di materiale mobile e stazioni (anche con capolavori dell'architettura del Movimento Moderno) negli anni '30;
- lo straordinario ruolo dei trafori alpini intesi come "porte" dell'internazionalizzazione dei collegamenti dell'Italia con l'Europa;
- l'eclisse nel secondo dopoguerra del ruolo primario delle ferrovie e l'emergere della prevalenza di strade e autostrade con il parallelo progressivo affermarsi della motorizzazione privata di massa nella Ricostruzione e soprattutto negli anni del Boom;

- in questa nuova temperie di sviluppo impetuoso degli anni '60 il maggior simbolo di unificazione infrastrutturale dell'Italia diviene l'Autostrada del Sole con le sue opere d'arte e con i fenomeni di costume che hanno accompagnato il cambiamento degli stili di vita;
- con la metà degli anni '70 si interrompe il processo realizzativo del sistema infrastrutturale autostradale, che riprende solo in anni recenti, in parallelo con una riscoperta della centralità della ferrovia declinata secondo i nuovi standard internazionali dell'alta velocità/alta capacità;
- nel frattempo il traffico aereo da modalità di nicchia è diventato fenomeno di massa evidenziando la centralità della rete aeroportuale e soprattutto degli hub intercontinentali;
- la rivoluzione internazionale nel trasporto merci, generata dall'introduzione del container, ha fatto emergere la centralità dell'intermodalità e quindi delle connessioni tra i vari modi di trasporto (mare, ferro, gomma, aria) evidenziando il ruolo strategico dei nodi (soprattutto porti e interporti).

Tuttavia la trasformazione epocale di maggior rilievo in campo trasportistico degli ultimi anni è costituita dal sistema europeo TEN-T che individua la rete delle dorsali fondamentali che devono infrastrutturare l'intero continente, attraverso Corridoi prioritari a vocazione plurimodale di cui però la ferrovia costituisce la modalità chiave.

All'interno di questo disegno europeo nel nostro Paese si sta realizzando in questi anni la più importante nuova operazione di ulteriore unificazione infrastrutturale dell'Italia attraverso la realizzazione e la messa in esercizio dell'Alta Velocità (Alta Capacità) tenendo conto dei nuovi paradigmi dell'efficienza che misurano le distanze non più in termini di chilometri ma in base al tempo impiegato a percorrerli.

In questa logica si ripropone, circa un secolo dopo la prima generazione delle gallerie transfrontaliere, una nuova centralità degli attraversamenti alpini secondo i moderni standard che richiedono ai treni di mantenere un esercizio "da pianura" anche in presenza di grandi montagne attraverso la realizzazione dei cosiddetti tunnel di base a quota di campagna.

L'Alta Velocità in Italia, così come nel resto d'Europa, sta propiziando un nuovo ruolo di centralità urbana per le stazioni che si traduce anche in una nuova generazione di grandi architetture per la mobilità comparabile solo con le più significative esperienze della seconda metà dell'800 e della grande stagione del Movimento Moderno nei primi decenni del '900.

La pubblicazione non descrive solo il processo quantitativo che porta progressivamente ad estendere ciascuna rete sull'intero territorio nazionale e poi a incrociare e connettere tutte le reti in un vero e proprio sistema infrastrutturale delle molte mobilità che caratterizzano una società complessa come quella attuale in cui viviamo: decennio per decennio, attraverso una selezione delle immagini ritenute più significative, si dà conto, con una narrazione affidata esclusivamente all'iconografia del tempo, del duplice cambiamento che le infrastrutture di trasporto hanno via via prodotto nel nostro Paese cambiandone da un lato il paesaggio fisico, nel bene e nel male, e dall'altro modificando il costume e lo stile di vita dei suoi abitanti.

E' un racconto affascinante in cui si percepisce il progressivo cambiamento della realtà nazionale attraverso gli innumerevoli segni che si susseguono, immagine dopo immagine, con il mutare di personaggi, abbigliamenti, oggetti, veicoli, manufatti, opere d'arte, scenari di un'Italia in continua trasformazione, in cui non sono assenti momenti drammatici legati ai grandi incidenti e agli atti di terrorismo che hanno assunto come bersaglio le infrastrutture e i trasporti.

Due elementi non possono non essere evidenziati fra i molti che pure emergono in questa lunga storia del rapporto tra le infrastrutture, l'Italia e gli italiani:

- da un lato i molti esempi di pionierismo innovativo che hanno fatto, per molti anni, del nostro un Paese leader nel campo della creatività e della innovazione (per non citare che qualche esempio, tra gli innumerevoli casi in tutti i settori: le autostrade di Puricelli, l'invenzione degli autogrill, i gioielli di Corradino d'Ascanio, Dante Giacosa fino a Giugiaro, il Pendolino ecc.);
- dall'altro il senso di festa e di immedesimazione popolare che in epoche passate hanno accompagnato la realizzazione delle infrastrutture; qualche esempio fra i molti: il "Ballo Excelsior" nato per celebrare il traforo del Frejus del 1871, l'Aida composta da Verdi per l'inaugurazione del Canale di Suez e la celeberrima "Funiculi Funiculà", un successo internazionale creato per la funicolare sul Vesuvio; la riflessione inevitabile che scaturisce dal confronto con la situazione attuale è che ieri le infrastrutture facevano anche sognare mentre oggi fanno solo discutere.

L'ultima considerazione che emerge con forza dal materiale raccolto e presentato in questa pubblicazione è la qualità straordinaria della classe dirigente risorgimentale di cui Cavour è sicuramente l'emblema. Per comprenderlo, se mai ce ne fosse bisogno, si richiama l'attenzione su due documenti in particolare che descrivono la situazione dei trasporti e delle comunicazioni ante Unità d'Italia: il primo è il testo tratto dal libro "Vent'anni di vita Italiana attraverso l'annuario" di Ernesto Nathan (pubblicato da Roux e Viarengo, nel 1906) che riprende

la testimonianza del Senatore Antonio Cefaly (1850-1928), per alcuni anni Sindaco di Cortale (CZ), che descrive come si viaggiava allora, a dorso di mulo, su precarie strade sterrate in quelle parti d'Italia; il secondo è costituito dalla mappa della rete ferroviaria presente in Italia nel 1848: si tratta di cinque microscopici "ragnetti" che indicano i tratti di binari allora esistenti (quattro al nord, tra cui la Torino-Moncalieri, e uno al sud, la Napoli-Portici e le sue prime diramazioni).

Complessivamente era dunque questo il quadro generale da cui doveva prendere le mosse il tema dell'infrastrutturazione dell'Italia a partire da una situazione estremamente arretrata.

Mai come in questa occasione si può cogliere la straordinaria capacità di Cavour di immaginare il futuro, come un futuro che non c'è ancora ma che dovrà esserci e che egli prefigurò, per quanto riguarda l'assetto ferroviario italiano di lungo periodo, con il suo articolo "Des Chemins de Fer en Italie" pubblicato sulla Revue Nouvelle, a Parigi, il 1° maggio 1846, di cui qui si riporta la cartografia allegata, che di fatto delinea la rete ferroviaria che verrà poi sostanzialmente realizzata nei termini da lui previsti nei sessant'anni successivi.

C'è da chiedersi se le moderne (e pur indispensabili) tecniche di valutazione costi/benefici, se applicate a quel contesto decisionale (ma il ragionamento non è molto diverso se riferito alla scelta del 1859 di realizzare il traforo ferroviario del Frejus) sarebbero in grado di dar conto pienamente di quella lungimiranza politica che costituì uno straordinario investimento di idee per la trasformazione del Paese e per la sua unificazione materiale e ideale.

In conclusione, l'esperienza di cui si trova traccia in questa pubblicazione mette in evidenza l'importanza della oggettivazione tecnico-scientifica nelle istruttorie delle decisioni in campo infrastrutturale, ma mette altresì in guardia circa la tendenza a considerarle surrogati sostitutivi delle decisioni politiche la cui straordinaria importanza va, invece, pienamente recuperata come elemento connotante il valore di una classe dirigente, politica in primo luogo, capace di esercitare grandi discrezionalità motivate dopo un processo di ascolto e di confronto della pluralità delle posizioni, assumendosi l'onere e l'onore delle decisioni nell'interesse del Paese. Forse questa è la più importante delle lezioni che si può trarre dall'esame, ancorché sintetico, di centocinquant'anni di infrastrutture per unire l'Italia.

