

Imparando dai Brics

# Per le **infrastrutture** ruolo strategico e sociale

di **Andrea Goldstein**

**N**el '62, Alexandre Gerschenkron metteva in guardia contro «l'inevitabile tendenza a prendersi gioco dei paesi ritardatari a causa della loro scarsa originalità». Mezzo secolo dopo, i mercati emergenti sono all'avanguardia nello sperimentare nuove politiche pubbliche.

Medellín ha a lungo dovuto la sua notorietà a Pablo Escobar e a spaventosi indici di criminalità. Ora è un polo d'innovazione e investimenti. Grazie ai progressi registrati a livello nazionale nella lotta al narcotraffico e alla guerriglia, ma anche a una politica di sviluppo locale che ha favorito i progetti nelle zone più difficili. Investire nel trasporto pubblico è servito a costruire coesione civile laddove il senso di appartenenza comunitaria era debole. L'incidenza degli omicidi è scesa sotto 50 e ai furti si gioca su Grand Auto Thief, la cui tecnologia è stata sviluppata da un giovane paisa, come si chiamano gli abitanti della seconda città della Colombia.

È il Metrocable che ha fatto la fama di Medellín - e dell'«urbanismo sociale» dei suoi edili. Per 10 anni la città ha avuto una metropolitana che a poco serviva come strumento d'integrazione. Solo grazie alla costruzione di due funivie per connettere le favelas con la metro, il vero potenziale è stato realizzato. Perché le stazioni sono diventati degli spazi di aggregazione ed erogazione di servizi pubblici e culturali, evitando che la popolazione percepisse la funivia come un mezzo per facilitare l'accesso alle forze dell'ordine.

Il modello sta diffondendosi. Dal 2009 la favela Alemão di Rio de Janeiro è collegata ai quartieri settentrionali della metropoli carioca da un'ovovia di 3,4 km, mentre l'anno successivo Hugo Chavez inaugurò il Metrocable di Caracas. Il mese scorso è stata la volta della teleferica urbana più lunga e più alta al mondo. Collega La Paz con El Alto, il quartiere povero della capitale boliviana che la sovrasta di 500 metri ed è diventata

ancora più grande, tanto da essere ormai una città autonoma. La prima linea è stata costruita in appena due anni dall'austriaca Doppelmayr, e altre due dovrebbero essere operative prima delle presidenziali di ottobre, in cui Evo Morales cercherà un terzo mandato. A regime, una rete di più di 10 km, con 11 stazioni e 443 cabine da 10 passeggeri. In questo caso l'obiettivo non è tanto lottare contro la segregazione socio-territoriale, quanto ridurre quantità, durata e impatto ambientale del traffico cittadino.

Il Metrocable è anche un affascinante esempio di imprenditoria pubblica. La holding EPM (Empresas Públicas de Medellín) è un gigante - 1,7 miliardi di dollari di fatturato nel primo trimestre - che non solo gestisce i servizi pubblici ma lo fa molto bene e sta espandendosi all'estero. Anche Mi Teleferico in Bolivia è un'impresa statale. E pubblico è pure il Transmilenio di Bogotá, il vasto sistema di autobus che circolano in corsie riservate. Altre forme sono possibili: in Cile il contratto per costruire e gestire il Teleférico Bicentenario (70 milioni d'investimento per un percorso di 3,4 km in 11 minuti, quattro stazioni e una cabina ogni 12 secondi) verrà licitato nel primo semestre 2015. A Buenos Aires, l'infrastruttura del Metrobús è pubblica ma gli autobus sono privati. La mobilità ha effetti significativi nel ridurre la povertà, ma anche un prezzo: a La Paz il ticket costa 3 bolivianos, sembra poco (32 centesimi), ma è pur sempre 25% più caro del viaggio in bus. I benefici si colgono allorché le **infrastrutture** di trasporto e gli spazi pubblici sono sfruttati per rendere accessibili tutte le risorse che lo spazio urbano offre in termini culturali e di opportunità.

C'è un po' d'Italia dietro queste storie. La francese Poma che ha vinto l'appalto per Rio è sorella della Leitner di Vipiteno che aveva fornito la teleferica del Pão de Açúcar. L'ennesima prova che non solo il nostro Paese può giocare alla pari tutte le partite della globalizzazione (tranne quelle di calcio), ma anche che è fondamentale partecipare alle catene globali di valore e attrarre capitali internazionali.

© RIPRODUZIONE RISERVATA