

Il valore strategico di lungo termine e di "visione" delle infrastrutture transnazionali di trasporto.

Fulvio Quattrocchio - im24rail

Tutti i progetti di infrastrutture transnazionali di trasporto, di nuovo attraversamento delle Alpi o di altre barriere naturali (dal Tunnel sotto la Manica ai complessi Tunnel+ponti fra Danimarca e Svezia, alla Nuova Linea Torino Lione con il Tunnel di Base del Moncenisio e fino al Terzo Valico) e relative linee di connessione, richiedono di essere valutati con una prospettiva diversa da una comune infrastruttura di servizio.

Sono opere con un valore strategico che esce dai canoni, e direi anche dalla capacità, delle analisi di bilancio economico che spesso si cerca di utilizzare, principalmente da chi pretende in questo modo di dimostrare che l'opera non dovrebbe essere fatta. Sono invece proprio i concetti usuali di investimento, di ammortamento, di remunerazione, che in questi contesti non possono e non devono essere applicati.

Prima di tutto, l'orizzonte temporale al quale si dovrebbero riferire le eventuali stime di sviluppo della "domanda" di cui dovrebbero essere risposta e della conseguente "produttività", è per la loro stessa natura esteso a ben oltre cinque decenni. Quindi le stime e le relative analisi costi/benefici non possono avere nessuna giustificazione plausibile che ne faccia ritenere una più corretta rispetto a un'altra, perché in ogni caso si fondano su ipotesi del tutto arbitrarie soggette a condizionamenti esterni che le modificheranno nel corso del tempo, in modi assolutamente non prevedibili, neppure dallo scenario ipotetico più favorevole o più negativo-

La scelta di realizzare queste infrastrutture discende invece da una "visione" (politica nel senso alto del termine): aprire delle opportunità di lungo termine per migliorare la qualità della vita delle popolazioni e connettere le persone, intersecarne gli interessi pratici e ideali per promuovere comprensione e integrazione fra le nazioni europee. E' questo il solo fondamento sul quale i progetti devono essere ideati, discussi, condivisi, attuati, nella prospettiva di un orizzonte ideale e non meramente contabile. Non tutto ciò che può essere contato conta, e non tutto ciò che conta può essere contato, recita un simpatico ma illuminante gioco di parole di Albert Einstein, che si adatta bene alla nostra riflessione.

A ben vedere, in fondo è la stessa visione che ha portato alla costruzione dei tunnel alpini storici del XIX secolo, che infatti si sono dimostrati validi e produttivi fino ad oggi, nel secolo XXI.. Certo, l'esistenza dei tunnel storici non ha impedito nella prima metà del secolo scorso che l'Europa fosse sconvolta da due guerre rovinose, ma proprio quelle esperienze hanno fatto nascere poi la consapevolezza diversa di una possibile identità europea da costruire, e che sta alla base del concetto di "Connecting Europe" dell'Unione Europea di cui è attuazione il progetto di rete TEN-T.

Disporre l'ossatura per innervare e consolidare un tessuto di scambi economici e culturali fra i cittadini europei è una condizione non sufficiente (perché quel tessuto deve essere tenuto vivo e attivo e gli scambi devono via via lievitare in una identità europea di popoli, cosa che sembra oggi poco meno che un'utopia) ma necessaria.

Ed è forse in questo momento il mezzo più concreto che abbiamo per ricostruire un'idea di Europa che non sia solo quella astratta dei regolamenti e della finanza.

Se lo sapremo usare.

Se sapremo opporre la visione ideale di lungo termine a chi, dentro e fuori l'Europa, per ragioni più o meno confessabili, sta cercando in questi anni di risospingerci verso un illusorio passato di isolamento, in realtà di divisione e di conflitti.