

Indice

| | |
|---|--------|
| Presentazione <i>Gabriele Pasqui</i> | pag. 7 |
| Presentazione <i>Niccolò Aste</i> | 11 |
| PARTE I | |
| Infrastrutturare senza colonizzare. Note sul contesto africano tra passato e futuro <i>Renzo Riboldazzi</i> | 15 |
| Esperienze edificanti. Tempi, modi e lasciti dell'infrastrutturazione coloniale in Africa <i>Valentina Fusari</i> | 29 |
| Trasporti e comunicazioni nell'Africa Italiana <i>Stefano Maggi</i> | 47 |
| I corridoi infrastrutturali nell'Africa australe tra passato e presente <i>Corrado Diamantini</i> | 65 |
| Politiche infrastrutturali e strategie estrattive nell'Africa contemporanea <i>Domenico Patassini, Federico Alcaro, Flavia Vaccher, Linda Zardo</i> | 83 |

PARTE II

| | |
|---|----------|
| Patrimonio coloniale e identità. Il caso africano <i>Susanna Bortolotto</i> | pag. 107 |
| La Società Agricola Italo-Somala (Sais), uno dei più importanti complessi agro-industriali di tutta l'Africa coloniale <i>Nuredin Hagi, Maria Spina</i> | 123 |
| La ferrovia Massaua-Asmara: da strumento del colonialismo italiano a patrimonio eritreo <i>Nelly Cattaneo</i> | 137 |
| La Litoranea libica: strada di infrastrutturazione agraria in colonia <i>Alessandro Raffa</i> | 153 |
| La ferrovia dalle miniere di Mokta-el-Hadid al porto di Annaba, Algeria <i>Redha Attoui</i> | 171 |

PARTE III

| | |
|--|-----|
| Le infrastrutture per i trasporti in Africa tra conservazione, manutenzione e sviluppo <i>Nelly Cattaneo</i> | 185 |
| Tavola rotonda <i>a cura di Nelly Cattaneo</i> | 195 |
| Postfazione <i>Marco Bocciolone</i> | 211 |
| AUTORI | 213 |

Presentazione

*Niccolò Aste**

L'attuale crescita demografica ed economica dell'Africa lascia prevedere per l'immediato futuro un notevole incremento delle attività industriali e commerciali, oltre che di quelle legate al settore edilizio ed urbanistico, dalla piccola alla larga scala. Entro il 2050 si stima che la popolazione del continente raddoppierà, raggiungendo i 2,5 miliardi di abitanti.

Secondo ipotesi accreditate, nel prossimo trentennio sarà necessario costruire nell'intera Africa circa 700.000 abitazioni, 310.000 scuole e 85.000 ambulatori, oltre alle necessarie strutture accessorie ed infrastrutture. A fronte delle molteplici opportunità all'orizzonte, non bisogna, però, trascurare il rischio che questo prorompente sviluppo possa assumere connotazioni insostenibili dal punto di vista sociale, economico ed ambientale.

Il continente africano è forse il più ricco in termini di risorse naturali, minerarie ed energetiche, ma la sua storia, complessa, multiforme e spesso travagliata, ha fatto sì che molte delle nazioni che ne fanno parte si stiano affacciando solo negli ultimi anni sulla soglia del benessere, ancorché non equamente distribuito. Per non parlare delle nazioni che versano ancora in condizioni di pesante sofferenza.

In tutto ciò, il rapporto con il cosiddetto Occidente (che oramai non è più solo tale), è sempre stato caratterizzato da luci, ombre e chiaroscuri, in un'intricata trama di dare ed avere, dove l'Africa ha ricevuto molto, ma troppo spesso a caro prezzo. Le politiche colonialiste, oltre ad eredità innegabilmente positive, hanno lasciato evidenti ferite ancora aperte, mentre il post-colonialismo intreccia inestricabilmente interessi ed aiuti, sostegno e speculazione.

Contribuire alla costruzione, o alla ricostruzione, di un Paese è sicuramente atto meritorio, ma spesso, come ben sappiamo, non disinteressato. Viviamo un'epoca in cui le regole sono dettate prevalentemente dall'economia di mercato, ma siamo anche consapevoli che gli attuali modelli socio-politici stanno mostrando sempre più i loro limiti. Stanno diventando, per l'appunto, insostenibili.

Il processo di globalizzazione, senza entrare in dettagli che sono già stati ampiamente discussi in altre sedi, non dovrebbe prescindere da una visione olistica ed organica del nostro pianeta, mirando ad un progresso letteralmente "equo e solidale", in cui il benessere, in tutte le sue accezioni, sia realmente condiviso.

La Storia, ancora, ci insegna il valore dei contributi esogeni di tipo culturale, tecnico, scientifico, indipendentemente dal particolare contesto e momento in cui sono avvenuti. Ci insegna anche, però, che il nostro cammino deve necessariamente essere evolutivo, che del passato si possono mantenere le buone pratiche, ma innovandole rispetto a Società ed esigenze attuali.

Come accaduto in altre celeberrime epopee, anche in Africa linee di comunicazione, ponti e ferrovie hanno portato con sé la "Civiltà", per lo meno così come intesa dai colonizzatori ed ammesso ma non concesso che fosse sempre la benvenuta. Le infrastrutture hanno letteralmente aperto la strada a relazioni, scambi, migrazioni e commerci, con tutto quello che ne è conseguito. Nel bene e nel male, dalle esperienze fatte si deve sempre imparare e le grandi opere che hanno costituito le fondamenta dell'Africa moderna devono essere considerate anche e soprattutto alla luce del loro supporto allo sviluppo locale.

Per quanto riguarda il controverso coinvolgimento italiano in tutte queste vicende, si deve comunque rilevare come la cultura politecnica abbia fornito notevoli spunti e contributi, dall'ingegneria, all'architettura, all'urbanistica. E, se è vero che in generale la colonizzazione si è attuata con un approccio impositivo, si sono verificati tuttavia anche alcuni casi virtuosi, in cui è avvenuta attraverso progetti condivisivi, realizzati nella prospettiva di rimanere, progredire e convivere.

Ancora oggi, il Politecnico di Milano è in prima linea nella cooperazione allo sviluppo rivolta al continente africano, fornendo aiuti, trasferimento tecnologico ed

opportunità formative. Cooperazione ad uno sviluppo effettivamente sostenibile, per nostra attitudine e vocazione. Basti pensare ai Progetti *Polisocial*, alla didattica dedicata o alle numerose operazioni di ricerca, interscambio, consulenza e collaborazione, concluse con successo o ancora in corso. Senza dimenticare le tante (ma mai abbastanza) pubblicazioni ricche, pertinenti, minuziose e, soprattutto, utili a capire il complesso rapporto tra passato, presente e futuro della realtà africana. Come, per l'appunto, questo libro.

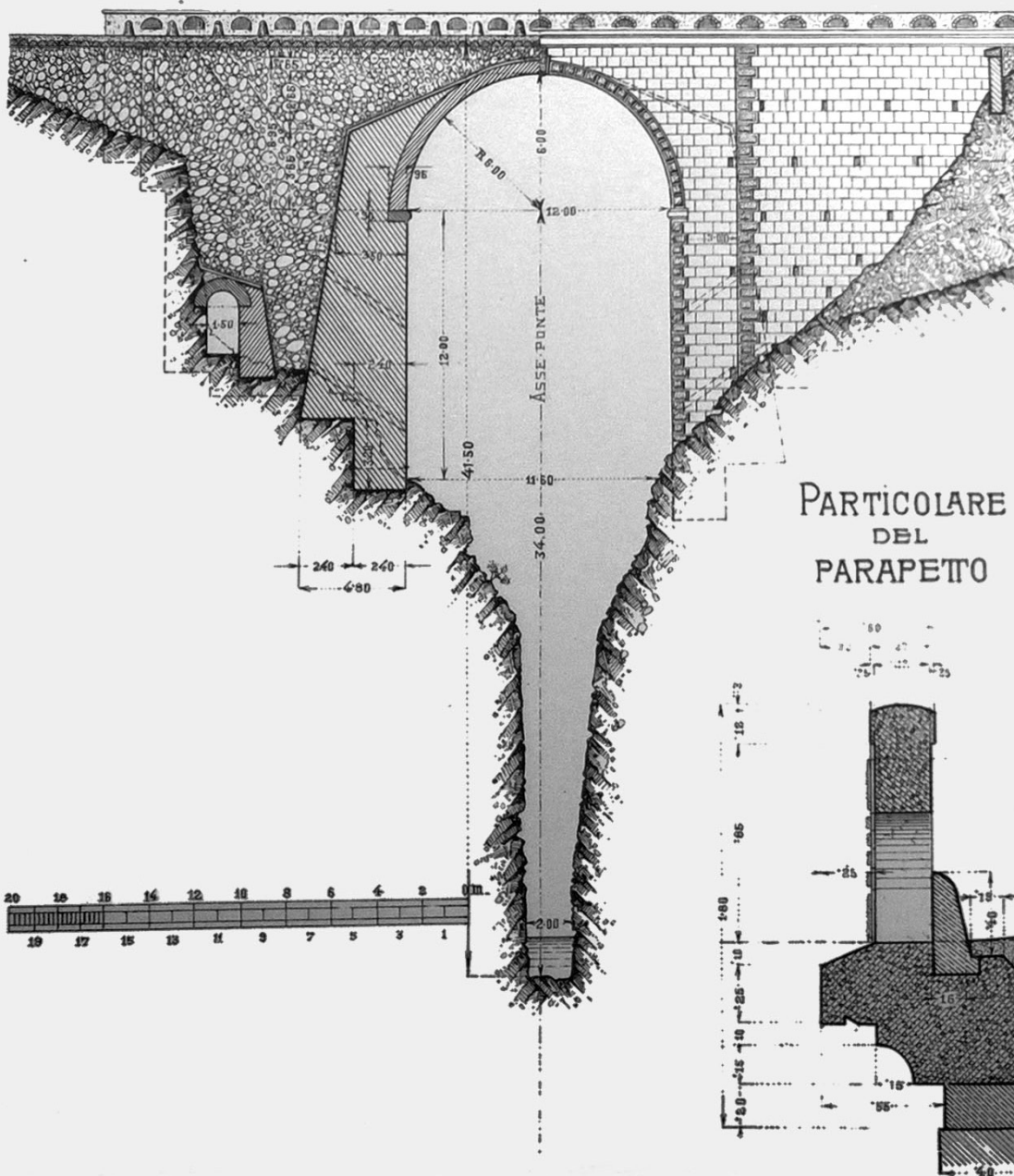
** Professore Ordinario di Fisica Tecnica Ambientale, Dipartimento di Architettura, Ingegneria delle Costruzioni e Ambiente Costruito, Politecnico di Milano e Delegato del Rettore per le Relazioni Internazionali con l'Africa.*

TIPO DESUNTO DAL PONTE DELLA SERRA.

STRADA NAZIONALE N°19

SEZIONE LONGITUDINALE.

PROSPETTO A VALE.



Infrastrutturare senza colonizzare. Note sul contesto africano tra passato e futuro

Renzo Riboldazzi

In occasione di un convegno internazionale tenutosi al Politecnico di Milano nel 2016¹ – sfociato in una pubblicazione edita in questa stessa collana² – ci chiedevamo, con la collega Susanna Bortolotto e poi con quanti parteciparono a quell'iniziativa³, quale potesse essere il futuro della modernità architettonica e urbanistica delle città coloniali e di fondazione. Accantonando un approccio puramente storicistico, ritenevamo infatti:

«necessario gettare lo sguardo sui modi con cui quei progetti architettonici e urbani [che ne caratterizzano attualmente il volto avevano] preso corpo, [erano] stati nel tempo interpretati e trasformati e sono oggi percepiti e utilizzati, ovvero su come l'architettura e l'urbanistica moderne coloniali [...] – scrivevamo allora – hanno retto (e stanno reggendo) in quei particolari contesti il confronto con la contemporaneità»⁴

e rispondono alle sfide di ordine culturale, sociale, ambientale che questa comporta. Più recentemente, insieme a Nelly Cattaneo – attraverso un altro convegno⁵ i cui esiti sono raccolti nelle pagine che seguono – ci è sembrato utile provare a imbastire un'analogia riflessione a partire da quegli stessi contesti focalizzandola però sul tema delle infrastrutture. Questo per diverse ragioni. La prima attiene il ruolo che l'infrastrutturazione del territorio in tutte le sue declinazioni ha assunto e assumerà a livello planetario. Nel 2016, per esempio, si è stimato che sulla Terra esistevano «approssimativamente 64 milioni di chilometri d'autostrade, 2 milioni di chilometri di oleodotti e gasdotti, 1,2 milioni di chilometri di ferrovie, 750.000 chilometri di cavi Internet sottomarini [a collegamento] di tanti centri nevralgici, per popolazione ed economia, del mondo»⁶. Non solo, secondo alcune previsioni «l'umanità costruirà più infrastrutture nei prossimi quarant'anni che nei quattromila passati»⁷. Se pensiamo alle esorbitanti dimensioni dei flussi materiali e immateriali che scorrono in queste reti (il più delle volte più o meno indipendentemente dai

confini politici o dalle barriere fisiche frapposte a esse) non possiamo fare a meno di cogliere l'importanza di una riflessione ampia sul tema delle infrastrutture che non si limiti agli aspetti strutturali o economici. La realizzazione di strade, ferrovie, canalizzazioni o reti elettriche, telefoniche o informatiche, infatti, è stata ed è qualcosa che, in linea di principio, ha migliorato e migliora l'efficienza dei territori e la qualità della vita di chi ha potuto e può godere di tali opere. Al tempo stesso, tuttavia, questa da sempre è stata utilizzata, in modo più o meno palese, come forma di colonizzazione (politica, economica, culturale) di territori vicini e lontani al punto che la loro realizzazione, il recupero o il mantenimento in efficienza di quelle esistenti – questa è la seconda ragione – comporta la necessità di interrogarsi su una serie di inevitabili questioni che travalicano l'opera in sé e i suoi fini pratici per sfociare nella dimensione etica, politica e culturale dell'agire progettuale. L'Africa coloniale – pur con tutti i distinguo necessari quando si parla di territori di tale vastità ed eterogeneità che presentano una molteplicità di situazioni e di storie – è stata ed è da questo punto di vista – ovvero tanto per ciò che è successo nel passato quanto per ciò che avviene attualmente e presumibilmente avverrà in un futuro prossimo – un caso studio esemplare o, meglio, una fonte ricca di innumerevoli casi studio. Qui, infatti, la realizzazione di infrastrutture non è stata uno strumento di colonizzazione solo in tempi remoti – solo, almeno per quanto riguarda l'opera dell'Italia in Eritrea, Somalia, Libia o Etiopia, tra Otto e Novecento – ma lo è anche oggi anche se in modo meno esplicito, eppure, in molti casi, del tutto evidente. Questo avviene in modo probabilmente più subdolo – nel senso che i giocatori di questa partita non sempre sono identificabili (i governi locali, le potenze internazionali, le multinazionali) così come non lo sono le loro mosse – e in ogni caso palesemente legato a strategie di conquista economica di mercati sempre più ampi e soprattutto di sfruttamento delle risorse naturali non certo, o almeno quasi mai, a vantaggio delle popolazioni indigene⁸. Oltre a ciò, ci ricordano opportunamente Domenico Patassini, Federico Alcaro, Flavia Vaccher e Linda Zardo nel saggio di seguito:

«vi sono almeno [altre] due ragioni che motivano l'attenzione alle strategie infrastrutturali nel continente africano. La prima rinvia all'esplosione urbana correlata a forti dinamiche demografiche e a una trasformazione radicale delle ragioni di scambio urbano-rurali. La seconda coincide con un'istanza di riposizionamento del continente nella geopolitica planetaria. E ciò rispetto alle strategie localizzative della produzione, alla divisione del lavoro, allo sfruttamento di risorse minerarie e naturali»⁹.

Patrimonio coloniale e identità. Il caso africano

Susanna Bortolotto

L’Africa di oggi appare come un mosaico di società, di culture, di nazioni e di sistemi geopolitici a carattere regionale in cui l’Occidente, e in modo particolare l’Europa, ha perso nel tempo funzioni e ruoli egemonici. La “temperie” del mondo occidentale, quale sommatoria di avvenimenti che nel tempo hanno concorso alla caratterizzazione di epocali eventi storico-culturali, si è trasferita in Africa – terra di conquista – nell’“altrove coloniale” e qui si è rigenerata con nuovi usi, sensi e significati, contribuendo all’irreversibile processo di trasformazione delle culture tradizionali. Alle successive mobili e precipitose situazioni postcoloniali, lo scambio è continuato con fenomeni di osmosi, e di connessioni/interrelazioni. Dopo le guerre per l’indipendenza, ecco così nascere di ritorno, il contro discorso postcoloniale in cui l’Africa, muto “oggetto” osservato e descritto dalla colonizzazione, racconta la propria storia, la storia africana.

Dalla fine dell’Ottocento si è passati, quindi, dal racconto di una storia istituzionalizzata costruita *ad artem* dal colonialismo – che ha provveduto alla sua creazione andando a costruire uno stereotipo di un Africa senza tempo, immobile e apparentemente senza storia – a una nuova storia narrata attraverso una decodificazione della tradizione orale che, dagli anni Cinquanta, è stata tradotta e traslata in letteratura – grazie a giovani intellettuali africani quale testimonianza di un’immensa cultura orale – ma anche riscritta criticamente dalla storiografia africana moderna e contemporanea.

Le molteplicità dei linguaggi, delle narrazioni, dei nuovi strumenti di conoscenza (fonti materiali e immateriali) della nuova storia africana – in contrapposizione/ giustapposizione alle storie istituzionalizzate del colonialismo – raccontano le diversità di un continente plurisecolare composto a mosaico con stratificazioni

incrociate, e anche la frammentazione dell'universo coloniale e il divenire postcoloniale, quest'ultimo una sorta di caotico magma vitale, sociale e culturale. È degli anni Settanta l'opera *omnia* di Joseph Ki-Zerbo dal titolo *Storia dell'Africa nera*, in cui nell'introduzione, "I compiti della storia in Africa", egli afferma che:

«La valorizzazione del passato di questo continente è un segno dei tempi, e il motivo è chiarissimo: per gli Africani si tratta di creare una identità raccogliendo alcuni elementi sparsi di una memoria collettiva. Questo impulso soggettivo si fonda oggettivamente nel conseguimento dell'indipendenza da parte di numerosi paesi africani»¹.

Sarà proprio una riflessione sulla Storia (con la esse maiuscola) che ci porterà a confrontarci con il patrimonio coloniale africano in rapporto al suo intrinseco "fattore identitario" andando così a prefigurare due scenari possibili: da un lato il riconoscimento di questo peculiare patrimonio culturale quale "precipitato" di generazioni, di popoli diversi (anche i colonizzatori) in esperienze e memorie comuni; dall'altro la sua "non" accettazione, perché "non" ritenuto espressione della cultura locale e, pertanto, "non" rappresentativo delle future nascenti identità nazionali. Due "modelli", come si può ben constatare, tra loro nettamente in contrapposizione. È opportuno sottolineare come le questioni identitarie non hanno solamente un rilievo storico, al contrario, si ripercuotono sulla dimensione politica² e, purtroppo, anche nelle operatività. Di conseguenza – nello specifico dei beni culturali, riflettendo sul caso africano – si potrà, quindi, vedere sia un atteggiamento consapevole volto alla conservazione dei suoi documenti/monumenti (anche quelli di epoca coloniale) e, all'opposto, alla loro obliterazione quale memoria *signata* ritenuta scomoda, inaccettabile, "non" utile per la formazione delle future generazioni.

Quale conservazione?

In questa prospettiva l'odierno concetto di "bene culturale" a cui noi ci riferiamo – quale «bene che costituisca testimonianza materiale avente valore di civiltà»³, con l'accettazione della "storia evenemenziale" e di "lunga durata"⁴ dalle origini sino ai nostri giorni, in forme palinseste, con l'accoglimento delle narrazioni attraverso il linguaggio semantico della "cultura materiale e immateriale"⁵ – potrebbe semplicemente non trovare riscontro nel riconoscimento dei "documenti/

monumenti⁶ della nuova storia di uno Stato indipendente africano dove parte del suo patrimonio è costituito anche dal lascito di manufatti testimoniali dei trascorsi coloniali. In tale contesto compito assai arduo potrebbe essere quello di gettare le fondamenta per un'accettazione delle ragioni del conservare quali noi le intendiamo.

Il termine latino *documentum* deriva da *docere* "insegnare", la parola latina *monumentum*, proviene dal verbo *monere* "far ricordare" ed esprime tutto ciò che può richiamare il passato, perpetuandone il ricordo. Il documento/monumento ha, pertanto, valore di testimonianza storica irripetibile e, nella sua dimensione materiale e tecnica, irriproducibile. Quando si parla del patrimonio coloniale in Africa l'assioma "conservare le testimonianze del passato per noi e per i nostri posteri nel rispetto della verità storica", in tali coordinate geografiche, potrebbe essere messo in seria discussione.

In ambito africano il solo consenso sul ruolo dei documenti/monumenti come fattore identitario potrebbe generare situazioni conflittuali: "fattore identitario", di quale identità? Precoloniale, coloniale prima dell'indipendenza o nazionale dopo l'indipendenza? Locale, regionale o trans-nazionale? L'assunto "conoscere per conservare", potrebbe essere accolto tra i corollari da adottarsi in questo scenario? Si vorrà veramente "conoscere per conservare" e anche "conservare per continuare a conoscere" il periodo coloniale?

E ancora, potrebbe valere il concetto della "relatività del giudizio storico" con il rispetto del palinsesto "ante" e "post" colonizzazione, rileggendone le fasi evolutive e anche quelle trasformative? Infine, è corretto tramandare al futuro ciò che in positivo o in negativo si ritiene comunque significativo del passato, con il potenziale riconoscimento del costruito storico nei suoi valori e disvalori?

Queste le criticità, ma anche le peculiarità di tale particolare patrimonio di cui si auspicano progetti futuri volti alla conservazione con la concretizzazione della massima permanenza al contesto, come valore prioritario da garantire, ma anche con quella di intercalarvi un possibile riuso, un calcolato apporto del nuovo di qualità come auspicabile plusvalore (nel segno della cultura del progetto contemporaneo)⁸.

Patrimonio coloniale, eredità transculturale

Nel programma 2014-2021 del documento UNESCO *Operational Strategy for Priority Africa*⁹ del 2013 si legge che verrà data la priorità alla collaborazione con gli Stati membri, i partner regionali/subregionali e le università per promuovere l'*heritage* quale contributo alla pace, allo sviluppo sostenibile e all'integrazione regionale. Concetto chiave che viene ribadito con estrema chiarezza nell'obiettivo n. 5 «*Harnessing the power of Culture for Sustainable Development and Peace in a context of regional integration*», in cui i risultati attesi, enunciati, sono i seguenti:

- « - *Heritage management and safeguarding enhanced;*
- *Policies and measures to support the creation, production, distribution and enjoyment of cultural goods and services implemented;*
- *Human and institutional capacities of culture professionals strengthened;*
- *Knowledge of Africa's history and the contribution of its diaspora to contemporary societies enhanced*»¹⁰.

L'UNESCO – al fine di garantire la conservazione, tutela e valorizzazione del patrimonio storico africano, con il rispetto delle diverse identità e con lo sviluppo di attività culturali come «*drivers for growth and peace*» – per il raggiungimento dei suoi obiettivi sta rafforzando la sua cooperazione con la *African Union (AU)*¹¹ e le organizzazioni subregionali. Tra le organizzazioni “intergovernative” si ha nello specifico l'*African World Heritage Fund (AWHF)*, fondata nel 2006¹², che ha come *mission* quella di sostenere l'effettiva conservazione e protezione del patrimonio naturale e culturale di “eccezionale valore universale” in Africa. Insieme agli Stati membri africani dell'UNESCO e all'AU, l'obiettivo principale dell'*AWHF* è quello di sviluppare una strategia per l'attuazione della convenzione UNESCO del 1972¹³ e consolidare l'impegno degli stessi Stati nell'adozione della *Charter African Cultural Renaissance* del 2006¹⁴. Nell'introdurre la “Carta” il comitato preparatorio ha ritenuto, tuttavia, opportuno ricordare che:

«*despite cultural domination which during the slave trade and the colonial era led to the depersonalization of part of the African peoples, falsified their history, systematically disparaged and combated African values, and tried to replace progressively and officially, their languages by that of the colonize, the African peoples were able to find in African culture, the necessary strength for resistance and the liberation of the Continent*».



La ferrovia Massaua-Asmara: da strumento del colonialismo italiano a patrimonio eritreo

Nelly Cattaneo

Alla fine degli anni Trenta del Novecento, tra Massaua-Asmara si era definito il più infrastrutturato asse di trasporti, se non di tutto il Corno d’Africa, sicuramente dell’Africa Orientale Italiana¹, di cui l’Eritrea era parte. A collegare il porto di Massaua con la capitale Asmara, distante in linea d’aria circa 70 km e situata sull’altopiano a oltre 2.300 m di quota, erano infatti presenti una strada bitumata “camionabile”, una teleferica e una ferrovia.

La strada fu realizzata in pochi mesi nel 1935 sulla traccia della vecchia rotabile in uso dalla fine dell’Ottocento, ed era dotata di opere d’arte e ponti in cemento armato che la rendevano percorribile in ogni stagione; la teleferica di oltre 70 km, portata a termine nel 1937, era la linea trifune più lungo al mondo, e consentiva il trasporto di oltre trecento tonnellate di materiale al giorno. La realizzazione dei 117 km di linea ferroviaria a binario unico e scartamento ridotto² aveva impegnato ingegneri e costruttori italiani tra il 1887 e il 1911 ed erano stati “potenziati” nel 1935 per motivi bellici, garantendo il trasferimento di persone e merci tra il porto e la capitale; da Asmara la linea proseguiva per altri 240 km circa, fino a Biscia nel bassopiano occidentale.

Tra il 1935 e il 1937 il Governo italiano si era adoperato con ingenti mezzi per migliorare, a scopi militari, le infrastrutture tra il porto e l’altopiano e questo non fece altro che consolidare l’asse Massaua-Asmara, che si era andato sviluppando fin dai primi anni della presenza italiana. Già dal 1889 Asmara, con il suo forte Baldissera, rappresentava la principale piazzaforte dell’Eritrea: da qui le Regie Truppe Coloniali controllavano lo scacchiere militare sull’altopiano, tanto verso i confini con il Sudan, quanto verso l’Etiopia. A fine Ottocento un collegamento efficiente dell’altopiano con Massaua era determinante sia per tutti i rifornimenti

militari, sia per le forniture necessarie alla vita dei civili, che per motivi climatici erano quasi tutti concentrati oltre i 1.500 m di quota; la colonia produceva una minima parte dei beni richiesti e il porto sul Mar Rosso era il principale punto di collegamento con la madrepatria. Contemporaneamente l'efficienza di questo stesso collegamento doveva promuovere uno sviluppo dell'Eritrea in termini economici, rendendo profittevoli le attività agrarie sull'altopiano e nel bassopiano occidentale, permettendo ai produttori di accedere ai mercati internazionali garantiti dal porto, e promuovendo le reti commerciali regionali esistenti.

La complessa orografia e il notevole dislivello che occorreva superare rendeva strategico e prioritario investire sul sistema di trasporto che, anche a fronte di elevati costi d'impianto, potesse a medio e lungo termine ridurre i costi di trasporto. Alla fine dell'Ottocento la ferrovia era considerata «il mezzo di trasporto più perfetto delle vie di terra»³: non necessitava infatti di forza animale⁴ e ottimizzava la potenza impiegata grazie alla riduzione della resistenza del piano di scorrimento alla trazione, che era pari ad un settimo di quella di una strada rotabile.

A partire dal 1887 gli sforzi di ingegneri e amministratori coloniali italiani si concentrarono, quindi, sulla realizzazione di una linea ferroviaria. Lo stesso impegno era comune a tutte le potenze europee che stavano definendo i loro imperi coloniali spartendosi l'Africa, poiché ciò che garantiva a una nazione imperialista di accaparrarsi le ricchezze del continente in modo competitivo rispetto alle altre era proprio la dotazione integrata di porti ben attrezzati in luoghi strategici, e di ferrovie di penetrazione nell'entroterra⁵.

Di seguito si tratteranno i principali episodi della storia del tratto Massaua-Asmara della linea ferroviaria eritrea⁶, partendo dalle fasi della sua costruzione, superando la soglia storica della fine dell'occupazione italiana, per arrivare al recente passato, cioè all'Eritrea che dopo trent'anni di guerra per ottenere l'indipendenza dall'Etiopia, si è misurata in modo assolutamente peculiare con il patrimonio di periodo coloniale e ha riconosciuto nella ferrovia un forte simbolo identitario nazionale. Come si vedrà, attraverso la storia della ferrovia dopo il 1991, si potranno portare in evidenza degli episodi estremamente significativi della storia della giovane Nazione eritrea.



Le infrastrutture per i trasporti in Africa tra conservazione, manutenzione e sviluppo

Nelly Cattaneo

L'obiettivo del presente contributo è portare il tema delle infrastrutture nel contesto africano dalla loro dimensione storico-culturale alla contemporaneità. Lo studio di Patassini, Alcaro, Vaccher, Zardo, presente in questo volume, mette molto chiaramente in evidenza quanto siano complesse e multidimensionali le dinamiche attualmente in corso; quello di Diamantini propone attraverso un episodio, che può essere considerato paradigmatico, una lettura nel lungo periodo degli esiti e dei “residui” delle politiche coloniali di infrastrutturazione e sfruttamento (altrimenti detto “messa in valore”) di un territorio, mettendo in relazione passato e presente. Altri contributi hanno evidenziato il ruolo di alcune infrastrutture di periodo coloniale nel definire quegli assetti territoriali che hanno successivamente orientato trasformazioni materiali e culturali nelle nuove realtà nazionali, proponendo delle considerazioni anche sul valore tecnico e testimoniale di manufatti e realizzazioni. Qui si intende portare l'attenzione al presente fornendo una sintesi orientativa del quadro generale attuale, cercando di articolarlo su pochi concetti chiave che possano essere utili a facilitare ulteriori approfondimenti e a stimolare infine qualche riflessione su un futuro possibile delle infrastrutture storiche in contesto africano.

Una parte delle informazioni di seguito prese in esame è tratta dallo studio *Africa's Infrastructures: a time for transformation* del 2009¹; questo testo, pur fotografando, nell'ambito di analisi promosse dalla *World Bank*, lo stato di fatto di oltre un decennio fa – un arco temporale lunghissimo nel dinamico scenario del continente – ha due grandi pregi: innanzitutto ha cercato di mantenere uno sguardo alla scala continentale, in secondo luogo ha restituito con pari attenzione una realtà intersettoriale, inclusiva cioè di tutte le categorie afferenti alla definizione di “infrastruttura” che, ricordiamo, include quanto necessario alla produzione e alla distribuzione di energia, i sistemi di captazione, raccolta ed erogazione dell'acqua,

gli impianti relativi alle *Information and Communication Technologies* e, infine, il vasto settore dei trasporti, quindi porti, aeroporti, ferrovie e strade. Come è facilmente verificabile nelle dinamiche di infrastrutturazione di un territorio questi settori si sovrappongono spesso, intervenendo uno a supporto e complemento dell'altro, tanto da rendere difficile comprendere la portata e l'impatto di uno di questi isolandolo dagli altri. Tuttavia, alla luce del tema del convegno, ci si concentrerà su alcuni aspetti delle infrastrutture per i trasporti, e tra queste in particolare ferrovie e, più in dettaglio, strade.

A integrazione del testo del 2009, sopra menzionato, si indirizza chi volesse intraprendere un primo generale percorso di individuazione degli scenari attuali e prossimi, alle numerosissime pubblicazioni e ai documenti di vari organismi, enti e istituti del continente: tra i principali menzioniamo solo l'*African Union (AU)*², l'*African Center for Economic Transformation*³ e l'*African Development Bank*⁴. A questi fanno capo numerosi programmi in fase di studio e di realizzazione sul tema delle infrastrutture per i trasporti, che sono considerate l'elemento chiave per uno sviluppo economico del continente basato su promozione dei commerci, integrazione economica sovralocale tra Stati africani, e crescita delle aree rurali. Solo per citare alcuni di questi programmi, i cui dettagli sono tutti facilmente reperibili in rete, si segnalano il *Programme for Infrastructural Development in Africa (PIDA)*, componente dell'*Agenda 2063* di AU, l'*Africa Infrastructure Country Diagnostic*, il *Sub Saharan Africa Transport Policy Programme*, la *New Partnership for Africa's Development*, e molti altri.

Alla sfera istituzionale continentale si affiancano non solo organizzazioni di settore che facilitano l'incontro tra il mondo degli investitori, delle imprese, e quello degli amministratori, si cita per esempio *Infrastructure Exchange*, ma anche istituzioni internazionali di primo piano come la già menzionata *World Bank* e l'*International Development Association*, che ne è membro. Sono stati inoltre sviluppati programmi di ricerca che coinvolgono reti di studiosi di tutto il mondo, come *Africapolis*, *SaferAfrica* e altri, che intercettano il tema delle infrastrutture in modo più o meno diretto. Questa breve rassegna solo per suggerire quanto sia ricca e dinamica la costellazione di programmi, progetti, attori, sintesi e scenari proposti, e quante possano essere, di conseguenza, multisfaccettate le interpretazioni del contesto africano.

Per aggiungere un ulteriore grado di complessità a tutto ciò, ci si limita a sommare alla lista precedente anche quei centri di ricerca, rappresentati per il caso italiano dall'Istituto per gli Studi di Politica Internazionale (ISPI), che affrontano un'analisi delle infrastrutture in quanto strumento geo-economico e di conseguenza geopolitico, e che introducono quindi nella lettura dello scenario africano una vasta rete di attori internazionali. Questo è un tema per nulla trascurabile poiché il settore delle infrastrutture, sia in termini di investimenti, che di progetti e realizzazioni, è infatti sempre più frequentemente:

«usato per sottoscrivere nuove alleanze da parte di quei paesi, come la Cina, con una sovracapacità produttiva in cerca di nuovi mercati e di materie prime, promettendo una prosperità grazie al collegamento fisico con la propria continua crescita, creando quelle nuove asimmetrie basate su una disparità economica che sono alla base delle forme di neocolonialismo»⁵.

La Cina, spesso associata alle trasformazioni in atto in Africa, non è certamente l'unica potenza con programmi di investimento in Africa, ma è senza dubbio significativo che il primo *Forum on China Africa Cooperation (FOCAC)* risalga già al 2000 e non fosse rivolto ad alcuni Stati africani specifici, ma all'intero continente.

Più in generale, come ben sintetizzato dal politologo Parag Khanna: «le vie di trasporto, le reti energetiche e le infrastrutture di internet sono i veicoli attraverso cui si proietta il potere e si esercita l'influenza [...] definendo una geografia funzionale che influenza fortemente la geopolitica»⁶; questo apre la riflessione sul tema del doppio livello di realtà delle infrastrutture – non solo in Africa ovviamente – che se da un lato devono già affrontare difficoltà interne di carattere tecnico, economico e di *governance*, dall'altro sono anche sottoposte a forti pressioni esterne, che nei casi migliori vengono sfruttate dai Governi africani per implementare le proprie dotazioni, ma nei casi di maggiore fragilità rischiano di piegare esigenze funzionali a esigenze geopolitiche di attori esterni, talvolta in competizione tra loro in una nuova, insidiosa forma di *“scramble for Africa”*. Per fare solo un esempio, il Corno d'Africa, per la sua posizione strategica (attraverso il Mar Rosso, da cui passano le rotte tra Europa e Asia, transita il 10% dell'intero traffico merci marittimo mondiale) è oggetto di attenzioni da parte di buona parte del mondo mediorientale, della Cina e dell'India, ma anche di Russia e Stati Uniti⁷, a testimonianza di dinamiche davvero difficili da circoscrivere.