

## Un “sistema funzionale” per le infrastrutture bresciane

di Franco Tosini

In un contesto di globalizzazione dell'economia e dei mercati, il ruolo delle città è strategico e critico insieme, in quanto soprattutto sulle funzioni di grado elevato (che trovano localizzazione naturale nei grandi centri urbani) si giocherà gran parte della competizione internazionale.

Per essere efficace e svolgere questo ruolo adeguatamente, la città deve ricoprire ad un tempo quattro grandi funzioni: commerciale, tecnologica, culturale e di informazione. Con riferimento a queste quattro funzioni tipiche della città e alla necessità di integrazione fra città “mondiali” e reti di centri di ordine inferiore, occorrono nuove strategie e strumenti di intervento.

Concentrando l'attenzione su Brescia, emerge in primo luogo come lo sviluppo futuro di questa città non possa più basarsi sul solo elemento dato dalla propria dimensione assoluta, ma occorre individuare e rafforzare quegli elementi e quelle funzioni nei quali essa possiede o può acquisire un vantaggio competitivo nella scena provinciale, regionale e nazionale. Per fare questo essa deve allacciare e rafforzare i legami a rete con altre città, in modo tale da allargare il proprio potenziale di informazione e di mercato. Il che significa creare un “sistema funzionale”, risalire cioè all'origine dei grandi flussi dell'innovazione per vedere “cosa si può fare in casa”: collegarsi con i più importanti centri del terziario avanzato, con le strutture di servizio che garantiscono i più alti livelli di eccellenza.

### **La rete di trasporto intermodale**

---

Questo approccio vale in particolare per i grandi interventi infrastrutturali, come la rete di trasporto intermodale, la cui efficienza ed economicità richiede un elevato livello tecnologico e volumi di traffico costantemente elevati, che possono essere assicurati da adeguate strutture di supporto e da un bacino d'utenza molto vasto.

Da questo punto di vista, Brescia presenta dei punti di svantaggio rispetto a città come Milano, Bologna e Verona, che già hanno sperimentato tecniche di trasporto intermodale. Le direttrici di accesso all'area bresciana (costituite dalle autostrade e dalle ferrovie) hanno infatti una rilevanza di gran lunga inferiore a quelle dei tre poli sopra menzionati.

Molteplici sono state le iniziative che hanno cercato di spostare il baricentro dei traffici da Milano, ma queste iniziative sono destinate a rimanere marginali rispetto all'obiettivo di decongestionare Milano fintantoché non si spo-

sta il baricentro economico-produttivo. Il problema è quindi innanzitutto di dotazione economica prima ancora che infrastrutturale. Nessun polo lombardo è attualmente un'effettiva alternativa a Milano; si deve perciò puntare sulla complementarità e quindi su uno sviluppo strettamente collegato con l'area milanese.

In quest'ottica integrata i poli che mostrano maggiori potenzialità sono senza dubbio Verona e Bologna; ma accanto a loro si possono decentrare le attività presenti nell'area milanese sviluppando una serie di poli minori che agiscano in stretta relazione in un'area di 70/80 chilometri di raggio: Brescia, Bergamo, Novara, Malpensa.

Emerge dunque in questo settore la necessità di un ruolo trainante degli enti pubblici locali che sono in primo luogo chiamati a collaborare tra di loro e, quindi, a fornire, in tutto o in parte, le infrastrutture necessarie a questo processo di decentramento: strutture fisiche di trasporto tradizionalmente intese; strutture di supporto alle modalità innovative di funzionamento del settore quali reti e servizi telematici, attività di promozione.

Con riferimento alle quattro funzioni tipiche della città dianzi citate, Brescia deve inoltre migliorare il grado di interconnessione della rete di centri che le sono sottoposti, attraverso la divisione spaziale del lavoro che significa, sostanzialmente, decentrare alcune funzioni anche di rango elevato in questi centri. Ciò risponde alla necessità di organizzare il territorio tipicamente urbano in modo da aumentarne l'attrattività localizzativa, attraverso l'efficienza del sistema interno di trasporto e l'offerta di aree adeguate per l'installazione di nuove potenziali funzioni. Queste funzioni sono rappresentate dalle funzioni direzionali e finanziarie, che richiedono nuove localizzazioni di prestigio e di elevata accessibilità.

Un sistema socio-economico come quello bresciano, che ha realizzato la sua crescita passata avvalendosi di una spinta endogena, quasi tutta giocata entro la realtà locale, trova oggi il suo limite fondamentale nell'accesso ai servizi ad alto livello, nella difficoltà a collegarsi ai grandi flussi finanziari, a trovare progetti e disegni per i propri prodotti, ad inserirsi nei grossi canali di commercializzazione. La creazione o il consolidamento delle funzioni sopra menzionate potrebbe svolgere una funzione aggregatrice dei diversi localismi economici e generare quella polarità intorno a cui riorganizzare in sistema l'attuale frammentazione dei principali agenti dello sviluppo sociale.

### **Il ruolo primario dei servizi**

---

I servizi sono divenuti un fattore di concentrazione molto più potente della forza agglomerativa che possono esercitare le attività produttive. Sono i servizi che avviano, attraverso la crescita delle loro valenze di aggregazione, nuovi processi di polarizzazione spaziale, nuovi rapporti di gerarchizzazione urbana. Creare servizi obbliga in certo qual modo a individuare dei punti forti all'interno della maglia urbana della nostra provincia, ad assegnare loro un ruolo di direzionalità, a riorganizzare secondo uno schema ad albero la rete delle interdipendenze che connota il sistema urbano diffuso della nostra provincia.

Brescia è il centro candidato ad esercitare un ruolo di direzionalità su scala provinciale ed anche interprovinciale, a darsi rango terziario non certo per competere con i sistemi metropolitani nazionali (in quanto sarebbe impensabile la riproduzione in loco della gamma completa del terziario avanzato), ma per svolgere da un lato le funzioni di servizio proprie all'effetto sistema che l'economia bresciana è

in grado di raggiungere, dall'altro quelle funzioni interfaccia necessarie a favorire l'accessibilità delle piccole e medie imprese ai servizi più specialistici che sono indecentrabili dalle sedi di maggior direzionalità del Paese.

L'attenzione della politica economica urbana (così potrebbe essere definita una politica economica che persegue lo sviluppo non più attraverso i tradizionali strumenti di controllo della domanda aggregata, ma attraverso il miglioramento delle condizioni localizzative e ambientali in cui la nuova offerta potenziale può avere luogo) dovrà dunque dirigersi prioritariamente: alla predisposizione di reti avanzate di trasporto e comunicazione; alle istituzioni di formazione e di ricerca che fanno perno soprattutto sull'Università. Quest'ultima non è ancora riuscita ad integrarsi in modo ottimale con la realtà sociale ed economica bresciana per diversi motivi, non ultimo la mancanza di un corpo docente stabile. Brescia rappresenta, purtroppo, per molti docenti una tappa intermedia per la realizzazione di soluzioni personali di carriera; al rafforzamento ed alla integrazione della filiera costituita da industria produttrice e utilizzatrice di alta tecnologia e da servizi avanzati; alla riorganizzazione del territorio urbano della città e della provincia sulla base di un principio di specializzazione e di vantaggio comparato; all'allargamento della cooperazione fra città in termini di legami commerciali, tecnologici, culturali e di informazione.

In questo contesto le linee portanti del ruolo dell'ente pubblico sono le seguenti: promuovere la riflessione ed il processo di acculturazione perché sia possibile comprendere le nuove direttrici dello sviluppo e sintonizzarsi con esse; una chiara indicazione degli obiettivi di sviluppo e delle loro priorità. Le esigenze prioritarie appaiono oggi quelle di governare la complessità e la crescente incertezza che ne deriva: tutto questo fornisce maggiore enfasi, ma al tempo stesso maggiore responsabilità alla classe politica che è chiamata in questa specifica fase a formulare politiche che incidano sull'offerta di servizi. Più che offrire direttamente "servizi reali" è importante che l'intervento pubblico sviluppi le condizioni di mercato perché possa svilupparsi una produzione di servizi adeguata sia sotto il profilo quantitativo che, soprattutto, sotto quello qualitativo; programmare e realizzare un'adeguata rete infrastrutturale. Nel contesto attuale le infrastrutture capaci di svolgere un ruolo strategico sono le "reti di servizio" e innanzitutto le reti di trasporto e di comunicazione. Fra queste rientrano anche le strutture espositive (fiere) che sono essenziali per consentire al sistema delle imprese una linea di comunicazione che non è solo funzionale alla commercializzazione del prodotto, ma è coerente con le esigenze di scambio di informazioni, di trasferimento di conoscenze tecniche e commerciali. E ciò è particolarmente importante per un sistema industriale di piccole e medie imprese come è quello bresciano dato che per queste imprese molto spesso non esistono alternative all'"esposizione di casa", non solo per avere accesso alle esportazioni ma anche per vendere in una provincia, in una regione diversa da quella in cui ha sede l'azienda.