

1

Impatto delle infrastrutture



**CREATING COHERENCE
ON TRADE AND DEVELOPMENT**



Introduzione

Il termine infrastruttura è usato in contesti differenti, ma il più delle volte esso si riferisce a infrastrutture fisiche, come strade, acquedotti, porti e aeroporti. E in generale può essere definita come il complesso delle strutture necessarie a fornire e consumare beni o servizi.

Oltre ai servizi per i trasporti, sono da includere anche le strutture necessarie a fornire elettricità o a rendere l'acqua potabile, le strutture richieste per l'utilizzo dei telefoni cellulari, per l'assistenza medica in caso di emergenza o per assicurare che tutti i bambini possano avere una buona educazione scolastica.

È ovvio che buone infrastrutture sono essenziali per il benessere pubblico e per lo sviluppo sostenibile. La loro esistenza e localizzazione definisce per buona parte come e dove verranno prodotti e consumati beni e servizi. Le infrastrutture e in particolare

le infrastrutture commerciali hanno anche implicazioni sull'utilizzo delle risorse naturali, determinando fortemente il modello di produzione e consumo a livello locale, regionale e internazionale, così come i conseguenti effetti negativi e benefici. Alcune delle implicazioni dirette delle grandi infrastrutture sono la deforestazione di aree verdi o l'espropriazione di centri abitati.

La mancanza di infrastrutture appropriate è stata identificata anche come uno dei maggiori ostacoli allo sviluppo nei paesi poveri. Specialmente i poveri, e non solo nelle aree rurali, sono privati dell'accesso ai servizi essenziali come acqua, elettricità e cure mediche. E non a caso il supporto finanziario allo sviluppo di infrastrutture gioca tradizionalmente un ruolo importante nell'assistenza allo sviluppo.

Ma dietro il sostegno agli investimenti in infrastrutture per favorire le popolazioni più povere,





ci sono interessi contrastanti: multinazionali, compagnie minerarie e proprietari terrieri vedono nell'investimento, nella costruzione e nel controllo di infrastrutture una facile porta d'ingresso per mercati locali e mondiali. Salvaguardare quindi gli interessi delle popolazioni locali e il loro diritto di accesso all'acqua e all'energia, di fronte agli interessi dei settori imprenditoriali dei paesi donatori e al loro potere di influenzare le decisioni di investimento, rimane quindi una grande sfida.

Le organizzazioni della società civile che lavorano nel campo della giustizia sociale e ambientale monitorano le politiche relative agli investimenti in infrastrutture, affinché queste non siano orientate solo al profitto, ma siano effettivamente investimenti sulle comunità e sulle persone.

Le implicazioni locali

Arundhati Roy,¹ che nel 1997 ha ricevuto il Booker Prize per la letteratura, apre uno dei suoi libri con un capitolo in cui descrive la resistenza non violenta di un migliaio di famiglie di nativi Adivasi in India, espropriati per permettere la costruzione della diga Maan. Durante la scrittura di questo capitolo quattro attivisti erano in sciopero della fame da 29 giorni, chiedendo che il governo di Madhya Pradesh predisponesse loro la terra per il riassetamento, come previsto dalla legge.

La diga Maan è solo una di quelle previste sul fiume Nama, dove in totale sono state progettate 30 grandi dighe, 135 di medie dimensioni e 3000 piccole. Le stime dicono che quasi mezzo milione di persone saranno espropriate

¹ Arundhati Roy, "Guida all'impero per la gente comune", 2004





solo a causa della diga Maan². E questo fenomeno non è limitato né ad un fiume specifico, né alla sola regione asiatica. Battaglie simili si stanno verificando in tutto il mondo, in Asia, Africa³ o America Latina.

Durante la seconda metà del secolo scorso, si calcola che tra i 30 e i 60 milioni di persone nel mondo siano state forzatamente dislocate per lasciare spazio alla costruzione di dighe e ora con i nuovi progetti altri milioni di persone verranno nuovamente espropriate.

Oltre a questo, la sussistenza di altri diversi milioni di abitanti è a rischio a causa del cambiamento del micro clima causato dalla costruzione della diga: l'abbassamento del livello dell'acqua provoca danni alla fauna, favorisce l'inquinamento delle acque, l'insorgere di malattie

come la malaria, la leishmaniosi⁴, la schistosomiasi⁵ e l'interruzione delle inondazioni stagionali riduce la fertilità delle terre agricole.

Al momento esistono più di 50.000 dighe nel mondo, alte più di 15 metri. Di queste più di 300 arrivano anche a 150 metri o oltre. Più di 400.000 chilometri quadrati - 0.3% della terra mondiale - sono al momento inondate da bacini: una superficie più grande di Germania, Olanda e Lussemburgo messe insieme.

Le dighe sono solo una delle infrastrutture causa di gravi impatti locali. E non sono i soli progetti controversi. Sono sorti conflitti anche per la costruzione di oleodotti come Baku-Tbilisi-Ceyhan che attraversa Azerbaijan, Georgia e Turchia⁶ e proteste come quella di centinaia di villaggi cinesi a Guangzhou City, nel sud della Cina, contro il progetto di

2 Per maggiori informazioni: Narmada (www.narmada.org)

3 Un esempio di organizzazioni in Africa è African Rivers Network, (<http://sites.google.com/site/africanriversnetwork/>). Uno dei progetti controversi su cui questa organizzazione sta lavorando è la diga di Bujagali in Uganda. Esiste anche un video che descrive il problema (<http://www.youtube.com/watch?v=QSnPyrGz03k>)

4 Leishmaniosi è una malattia parassitaria trasmessa dal flebotomo, un piccolo insetto simile a zanzare in miniatura. Si calcolano 500.000 nuovi casi di infezione umana nel mondo e 60.000 morti ogni anno.

5 È conosciuta anche come Bilharzia ed è la seconda malattia parassitaria più devastante dal punto di vista socioeconomico dopo la Malaria.

6 Per maggiori informazioni: www.bakuceyhan.org.uk





un grande inceneritore di rifiuti⁷. Ma anche in Europa, quello delle grandi infrastrutture si è rivelato essere un argomento caldo all'interno del dibattito politico.

In questo panorama, le infrastrutture per il commercio meritano un'attenzione speciale che va oltre le implicazioni locali dirette, considerando che il loro obiettivo è permettere ai beni di entrare e uscire il più facilmente possibile dai paesi e di ridurre così i relativi costi di transazione.

Le infrastrutture per il commercio e i piccoli produttori

Per analizzare gli impatti dei grandi progetti sui piccoli produttori, possiamo prendere in esempio l'agricoltura di sussistenza. Nell'Africa Subsahariana le aziende agricole di piccole dimensioni o a conduzione familiare costituiscono il 90% della produzione agricola e il 73% della popolazione rurale povera dell'Africa⁸. Questi agricoltori meritano particolare attenzione da parte di tutte le politiche di riduzione della povertà: la loro produzione è solitamente destinata ai mercati negli agglomerati urbani delle grandi

7 James Pomfret, "Hundreds in south China oppose waste incinerator", 23/11/2009, Reuters (www.reuters.com/assets/print?aid=USTRE5AM0JS20091123). Immagini dalla manifestazione: www.reuters.com/article/slideshow/idUSTRE5AM0JS20091123#a=2

8 Per maggiori dettagli sulla situazione in Ghana, Uganda e Zambia vedere: "Impact of EU's Agricultural Trade Policy on Smallholders in Africa" K. Bertow and A. Schultheis, 2007 (http://www.bothends.org/uploaded_files/091217_Impact-EU-on-smallholders-final_ST.pdf)





città del paese, ma non è raro che i loro prodotti agricoli debbano essere gettati via per mancanza di infrastrutture appropriate per lo stoccaggio o per la trasformazione e per l'assenza di sufficienti collegamenti tra i mercati e i villaggi⁹. Le strade, generalmente gli unici collegamenti dalle aree rurali, sono solitamente in pessime condizioni, rendendo i trasporti ai mercati non solo difficili, ma anche lunghi e costosi.

Oltre a questo, con l'apertura dei mercati ai prodotti esteri, i produttori locali devono competere, ma senza avere strumenti e condizioni appropriate, con le importazioni a basso costo. Alcuni buoni esempi sono il latte in polvere e le parti di pollo congelate provenienti dall'Europa¹⁰.

Per proteggere i piccoli produttori locali, i governi hanno bisogno di imporre tariffe d'importazione su questi beni.

Un maggiore sostegno al miglioramento delle infrastrutture commerciali ridurrebbe ulteriormente i costi di transazione delle importazioni economiche dall'estero e se queste misure non sono compensate da un uguale miglioramento delle infrastrutture per i beni dalle aree rurali, i piccoli produttori rischiano di perdere completamente l'accesso ai mercati e di conseguenza il loro sostentamento a vantaggio delle multinazionali esportatrici dall'Europa.

9 Il caso del latte in Uganda: "The Right to Food of Milk and Maize Farmers, report of an investigative mission to Uganda", G. Falk. (http://www.bothends.org/uploaded_files/Right_to_Food_Report_Uganda.pdf)

10 Il caso del latte in polvere in Zambia: www.bothends.org/uploaded_files/Right_to_Food_Report_Zambia.pdf; Il caso dei polli in Ghana: www.bothends.org/uploaded_files/Right_to_Food_Report_Ghana.pdf





Le alternative

rischiano di aumentare la loro marginalizzazione sociale ed economica.

I casi presentati mostrano come l'aiuto allo sviluppo per le infrastrutture dovrà essere destinato con attenzione e soprattutto deve essere accompagnato da un'ampia analisi dei bisogni delle infrastrutture nazionali. Non solo le infrastrutture nelle aree rurali sono essenziali per ridurre la povertà, ma anche gli investimenti nelle infrastrutture commerciali possono avere implicazioni negative per la concorrenza dei produttori agricoli, se non accompagnate da forti azioni di promozione delle infrastrutture a beneficio delle popolazioni locali e rurali.

I benefici previsti dalle infrastrutture posso essere assicurati solo se gli attori locali possono giocare un ruolo nel sistema di decision making. La priorità nell'affrontare investimenti in grandi progetti dovrebbe essere data ai bisogni delle popolazioni rurali, se non sarà così non solo questi investimenti saranno futili, ma



www.creatingcoherence.org

International coordination office

Ong Mais (Turin/Italy)

www.mais.to.it

comunicazione@mais.to.it



ZA ZEMIATA
Environmental Association
www.zazemiata.org



VÉDEGYLET



Environment and Development Service



QUESTA PUBBLICAZIONE E'
STATA REALIZZATA CON IL
CONTRIBUTO FINANZIARIO
DELL'UNIONE EUROPEA.
IL SUO CONTENUTO E' DI SOLA
RESPONSABILITA' DELLE
ORGANIZZAZIONI PROMOTRICI
E NON RISPESCHIA
NECESSARIAMENTE IL PUNTO DI
VISTA DELL'UNIONE EUROPEA.

Stampato su carta riciclata al 100% e sbiancata senza l'utilizzo di cloro (Total Chlorine Free – TCF), che ha ottenuto il marchio dell'Unione Europea "Ecolabel Europeo" (licenza n. DK/11/1) e il marchio "Blauer Engel" (RAL-UZ 14)