

La fotografia Ecco come cambiano gli scenari che “ruotano” attorno al nostro territorio

Economie, territori e... strategie

Monferrato, tra le due aree metropolitane e il porto di Genova

►► CASALE MONFERRATO

Sta nascendo, tra Alessandria, Vercelli e Novara, la Confindustria del Piemonte Orientale, in una fascia di Piemonte che ha profondi “orientamenti” verso la Lombardia e, insieme, si trova su un importante “corridoio” di rilievo europeo che unisce il più importante porto italiano (quello di Genova) con l’arco portuale del Mare del Nord, tra Le Havre e Amburgo con al centro Rotterdam, il primo porto europeo. Forniamo un contributo a questa prospettiva con due approfondimenti, il primo che vede il Monferrato tra le due grandi aree metropolitane di Milano e di Torino, il secondo che illustra il “corridoio” Genova-Rotterdam, al quale non è estraneo il rilievo autostradale della “nostra” autostrada, la Voltri-Sempione.

CASALE E IL MONFERRATO tra le aree metropolitane di Torino e Milano

Casale (e il territorio monferrino) è tra due delle più importanti aree metropolitane del nostro Paese, quella di Milano e quella di Torino. E non da oggi questi ruoli sono notevoli, come giustamente fanno rilevare da Milano, quando ricordano che - prevista per la prima volta dalla vecchia legge n. 142 sul nuovo ordinamento degli enti locali dell’8 giugno 1990, art. 17-21 - l’autorità metropolitana è stata definitivamente istituita dalla legge del 7 aprile 2014 n. 56, sostituendo a partire dal 1° gennaio 2015 la preesistente provincia di Milano. Anzi, già a seguito del-

la legge 142/1990, la Regione Lombardia aveva provveduto a studiare dei modelli di strutture metropolitane, come Londra, Parigi, Lione e Barcellona. E, più in passato, possiamo anche ricordare le esperienze del PIM (lo “storico” piano intercomunale milanese) e dell’ILSES degli anni cinquanta e sessanta e poi, più di recente, le politiche, solo in parte realizzate, del “Progetto Milano” dell’Irer (nuovo nome dell’ILSES) dei primi anni ottanta. La Città Metropolitana di Milano ha approvato in via definitiva il piano strategico del territorio con delibera di Consiglio del 12 maggio 2016. La costruzione del processo di pianificazione strategica - e in senso più ampio di avvio dell’attività del nuovo Ente - ha utilizzato un doppio sguardo che sapesse interpretare la fase attuale, prospettando azioni nel breve periodo, e fosse anche capace di una visione al futuro, prefigurando ciò che potrebbe essere la Città Metropolitana “a regime”. Da qui il titolo, “Milano. Metropoli reale, metropoli possibile”, che approccia con uno stile realistico e pragmatico l’attuale scenario e lo coniuga con una visione di sviluppo di più lunga durata. Per quanto riguarda l’area metropolitana di Torino è d’obbligo invece riferirci all’IRES e alle sue fondamentali relazioni annuali e poi, più in particolare, ai suoi documenti sul tema “dentro il Piemonte per una nuova geografia amministrativa” e al lavoro di inquadramento socioeconomico e territoriale per il piano strate-

gico della Città Metropolitana. È utile anche l’annuale “Rapporto Giorgio Rota”, giunto alla diciassettesima “edizione”, elaborato dal [Centro Einaudi](#) (direttore Giuseppe Russo) in raccordo con l’IRES. Anche qui, alla ricerca di modelli di governi metropolitani si sono citati casi esteri a cui Torino può guardare (il che non significa imitare): Berlino, Stoccarda, Londra, Manchester, Amsterdam, Barcellona, Parigi, Lione... Il rapporto Rota analizza il processo in atto di formazione della Città Metropolitana di Torino e propone una sorta di “atlante” dove reperire dati e informazioni, ma va anche oltre con l’obiettivo di «mettere in fila le cose, fare ordine nelle molte parole da cui siamo circondati, ricordare il cammino che è stato percorso, le cose fatte e quelle da fare, le promesse mantenute e quelle lasciate cadere».

UNO SGUARDO AI PORTI Il Gottardo, il corridoio Genova-Rotterdam e il movimento container nei porti

Il nuovo traforo del Gottardo sarà un importante elemento del corridoio europeo di trasporto ferroviario (“il corridoio dei due mari”) tra Genova e Rotterdam individuato dall’Unione Europea (insieme peraltro ad altri corridoi che non dovrebbero poi essere a noi tanto estranei, come quello dalla Spagna all’Est Europa per il Frejus e per la Liguria) se l’inerzia globale non lo vedrà passare, dopo Lione, oltre le Alpi.

Circola da tempo uno studio interessante commissiona-

to dall’Ambasciata Svizzera e realizzato in autonomia dalla Fondazione per lo Sviluppo Sostenibile di Roma, intitolato “Genova-Rotterdam, un corridoio sostenibile”. Molti i commenti, alcuni addirittura quasi in termini di concorrenza (!) con il porto di Rotterdam sul terreno dei container.

Altri raccontano che il “sistema” Genova-Savona, arrivando a regime vorrebbe qualificarsi come primo hub portuale del Mediterraneo con una capacità annua di oltre 5 milioni di TEU (indica la dimensione del container: twenty equivalent units, venti piedi). Ma come sarebbero collocati i principali porti mondiali in una classifica? Tra i primi 30 porti nel 2014 (come numero di TEU), avremmo in testa Shanghai (35,29 milioni), davanti a Singapore (33,87 milioni), Shenzhen (24,04 milioni), Hong Kong (22,23 milioni), Ningbo (19,45 milioni), Busan (18,08 milioni). Il maggiore porto europeo come traffico complessivo, Rotterdam, si troverebbe solo al 12° posto come numero di TEU (12,30 milioni), con Amburgo al 16°, Anversa al 17°, Bremerhaven al 22° e Algeiras, tipico porto di transhipment tra Atlantico e Mediterraneo, al 29°.

Una graduatoria dei porti italiani, invece, nel 2015 vedrebbe al primo posto Gioia Taurino, altro tipico porto di transhipment (2.549 mila TEU), appena poco davanti a Genova (2.242 mila TEU) e poi La Spezia (1.300 mila TEU) e poi Livorno, Cagliari, Venezia, Trieste...

Carlo Beltrame

