

L'INCHIESTA

La nuova autostrada, l'Alta velocità ferroviaria, l'integrazione delle aziende del trasporto, affari e incontri cambiano i rapporti tra le due città

Occasioni di sviluppo e di investimento con integrazioni importanti a Genova superando vecchie barriere e tante gelosie

C'è qualcosa di nuovo sull'asse Milano-Torino

di Oreste Pivetta / Milano

Parenti serpenti. La lunga ormai storia di Mi-To si sarebbe potuta leggere come il titolo del film del grande Monicelli. Grandi manifestazioni d'affetto, ma alla fine ciascuno restava abbracciato al proprio campanile, più i lombardi che i piemontesi, più i lombardi affezionati al mito (eccolo che torna) della propria autosufficienza e all'idea del proprio primato nazionale (internazionale, direbbe Formigoni). «A Torino - dice un pendolare come Giuseppe Berta, torinese che insegna a Milano - percepiamo l'importanza del legame con Milano. Non mi pare che la stessa consapevolezza si nutra in senso opposto». Fabio Terragni, se stesso, divenuto presidente della società che costruirà l'autostrada pedemontana, il collegamento cioè tra le province a nord di Milano, non nasconde il localismo di certi atteggiamenti: «Non si vogliono capire i vantaggi reciproci e Formigoni ama fare il player solitario». Ma non fa sconti ai torinesi: «Basterebbe considerare come sotto la Mole certe aree politiche abbiano rinfacciato al sindaco Chiamparino il sostegno all'integrazione tra SanPaolo e Banca Intesa. Vale a dire la costruzione della più grande banca italiana».

È già un passo, però: sul Mi-To, di cui si cominciano a discutere quasi trent'anni fa, sindacati il socialista Carletto Tognoli e il comunista Diego Novelli, potrebbe intanto sventolare la bandiera del credito (magari in cima al grattacielo subalpino progettato da Renzo Piano). In attesa d'altro, altro assai importante e vistoso che si è intravisto due giorni fa quando Chiamparino e la Moratti hanno annunciato la possibilità di un matrimonio tramviario: l'unione tra le due

Lo storico Berta: i legami ci sono sempre stati, bisogna solo migliorarli e allargarli alle regioni attorno

torio. Giuseppe Berta ha scritto un libro (che uscirà sotto Pasqua per Mondadori) che riassume nel titolo al quesito: *Nord. Dal triangolo industriale alla megalopoli padana*. «I legami - dice Berta - esistono, non dobbiamo inventarli; dobbiamo solo migliorarli. Una volta era il triangolo industriale, che esisteva in virtù di una complementarietà economica, produttiva. Siamo passati attraverso anni di radicali cambiamenti, il più consistente dei quali sta nella costruzione di un continuum urbano, come ciascuno di noi avverte confusamente: quando vado da Torino a Padova o Venezia attraverso un paesaggio omogeneo. In questo senso, come sostengo nel mio libro, la grande trasformazione non sta tanto nell'industrializzazione lungo decenni e decenni, ma nella ben più rapida fine del mondo rurale padano, quello stesso che ha alimentato le grandi lotte bracciantili e quindi la cultura della sinistra. Per dirla con una battuta: qui una volta era tutta campagna, adesso è tutta città. Sicuramente le relazioni sociali e interpersonali sono sempre di forte impronta urbana».

«Ma questo, questa città che si sviluppa senza interruzioni - continua il professor Berta - e che rappresenta comunque il pezzo più solido dell'economia italiana, mi spiega anche concretamente, con evidenza, quanto ci sia bisogno di adeguate infrastrutture e quanto siano non solo necessarie, ma addirittura naturali, certe sintesi, certe alleanze...». Le prime che si so-



L'interno di un reparto nello stabilimento Fiat a Mirafiori Foto Ansa

I NUMERI

Un terzo del lavoro
Quasi un terzo del Pil

Il Mi-To, cioè Milano e Torino, o il Ge-Mi-To, come divenne subito con l'aggiunta di Genova, l'ex triangolo industriale, è ormai un continuum urbano che si estende nell'intero Nord-Ovest, un territorio la cui forza economica non riguarda soltanto la presenza decisiva di un tessuto di imprese e distretti produttivi assai vario ma rimanda anche ad importanti fattori culturali e istituzionali.

Il Nord-Ovest padano somma oltre tremila comuni e interessa una popolazione di 15.475.862 cittadini.

Per quanto concerne il versante produttivo sono 1.420.000 le imprese attive (pari al 28% del totale nazionale,) che occupano 6.955.000 lavoratori, pari al 31% del totale nazionale (40% delle esportazioni e 50% delle importazioni italiane) e producono oltre un terzo del Pil nazionale. Un terzo dell'occupazione rientra nel settore manifatturiero (il 37,4 per cento contro il 39,1 del Nord-Est e contro il 38,1 della media italiana).

no sviluppate sono quelle che toccano l'energia, che riguardano cioè le multiutility: Milano con Brescia, Torino con Genova, Bologna e le altre emiliane. Ma questo delinea un Mi-To che non rispetta i confini, che si ritaglia secondo le convenienze economiche, secondo una geografia dei mercati. Fabio Terragni disegna ad esempio un territorio, una città lineare che si dirama tra Milano e Torino e s'estende alle rispettive province, a Novara, Vercelli, all'Ossola dei distretti metalmeccanici, al sud dell'Alessandrino.

Un anno fa è nata, con ambizioni anche più forti, la Fondazione Nord-Ovest, centro studi, associazione di province, per indicare appunto alleanze utili, tra Piemonte, Lombardia, Liguria, Valle d'Aosta, ma anche Parma e Piacenza, le più lombarde tra le emiliane. Berta sottolinea l'importanza di Genova, per la sua vocazione mercantile. Dopo Mi-To apparve subito Ge-Mi-To. Lo ricorda anche il sociologo Aldo Bonomi, studioso del multipolarismo: «In questa logica, la recente scelta delle istituzioni genovesi di progettare il retroporto nella pianura alessandrina assume il valore di uno spartiacque simbolico, un segnale di rottura dall'isolamento».

Genova ha la sua "specificità" portuale. Torino è industriale. Milano è terziaria. Ma Torino ha sviluppato in questi anni, attorno al Politecnico, una "scienza" dell'innovazione (vedi i parchi tecnologici, vedi l'arrivo della Motorola), quanto forse Milano non ha e che potrebbe trovare, proprio a Milano, il proprio mercato. Merito, secondo Terragni, di buone politiche pubbliche, migliori di Milano, che può vantare altra qualità e

Ricerca, design, industria e dopo le Olimpiadi a Torino adesso si scommette sull'Expo a Milano

quantità di impresa. Milano si prepara all'Expo 2015, Torino ha già organizzato le Olimpiadi della neve (facendo appunto sistema tra il capoluogo e la sua montagna) e quest'anno sarà World Design Capital (ma non era Milano la capitale del design?). Torino e Milano avevano promosso insieme, lo scorso settembre, il festival della musica. La Fiat, che ha il cuore a Torino, continua a difendere le sue posizioni dentro il milanesissimo *Corriere della Sera*. I trasporti potrebbero essere il futuro. Per l'energia si vedrà quando Torino e Genova insieme saranno abbastanza forti per giocare, alla pari o quasi, l'alleanza con Milano e Brescia. Non sarà il Mi-To degli anni Ottanta, ma le reti si estendono. C'è un'idea di "glocalizzazione", globalizzazione locale, orrendo neologismo. La politica nazionale sembra indietro, quella locale sperimenta altre strade, poco ideologiche: sospinta dalla vicinanza dei problemi.

L'INTERVISTA SERGIO CHIAMPARINO Il sindaco non esclude altre intese dopo quella sul trasporto urbano

«Anche l'energia, quando saremo più forti»

di / Torino

Sta per nascere il Mi-To, la grande città regione immaginata trent'anni fa? Forse è già nata? Lo chiediamo a Sergio Chiamparino. «Mi sembra - risponde il sindaco di Torino - che la direzione di marcia sia chiara. Ci sono risultati: l'intesa tra i Politecnici delle due città, per una scuola di formazione post laurea ad alto livello; il festival internazionale della musica; adesso il cammino verso una fusione tra le aziende dei trasporti. Non dimentichiamo l'alta velocità: la ferrovia sarà il cuore del Mi-To».

Sindaco, quale sarà il traguardo?

«Un'alleanza tra due grandi città, con profili diversi, una più centrata sull'industria, che ha dimostrato però grandi capacità attrattive anche in altri campi, l'altra polivalente dal punto di vista economico come



è Milano. Un discorso che non esclude Genova e altre città. Milano e Torino sono comunque il traino. Anche con Genova stiamo lavorando...».

Iride, società nata dall'integrazione fra Aem Torino e Amga Genova. Siamo nel campo delle multiutility, energia e rifiuti... Pensando a Milano e Brescia?

«L'obiettivo finale potrebbe essere quello, ma prima Iride dovrebbe crescere. Per questo si guarda a Enia, e cioè Reggio, Parma e Piacenza, e a Hera, cioè Bologna. Intanto con Milano si lavora sul trasporto. Cercheremo di capire se le prospettive sono interessanti, quali obiettivi darsi, quali forme di governance costruire. Il contesto è posi-

tivo, un contesto di forte crescita della domanda di trasporto, mentre con le liberalizzazioni potrebbero moltiplicarsi i soggetti interessati. Crescere per noi significa diventare più competitivi, realizzare economie di scala, garantire maggior efficienza, risparmiare sugli acquisti».

Intanto è nato un Mi-To bancario. Con qualche polemica a proposito della presunta subalterità di SanPaolo a Banca Intesa...

«Credo che ci si dovrebbe preoccupare dello sviluppo di una impresa bancaria, trascurando la localizzazione dei singoli pezzi di una banca. Diciamo che il grattacielo di Renzo Piano, se si farà, dimostrerà anche simbolicamente il legame tra Torino e la prima banca italiana».

Un grande Nord-Ovest avrebbe bisogno di un grande hub.

Rinuncerebbe a qualcosa di Caselle per favorire Malpensa? Pensando a Mi-To, naturalmente...

«Caselle deve crescere. Non dimentichiamo che cosa è avvenuto in questi anni: la disseminazione di aeroporti piccoli e medi, alcuni legati a grandi città, altri no, tutto questo va a detrimento di un grande hub. Insistere in questa situazione nella logica dell'hub mi sembra sbagliato. Credo che avremmo bisogno invece di collegamenti più numerosi con gli hub intercontinentali e con Fiumicino e più collegamenti con gli altri aeroporti. Credo nell'efficienza del sistema. Caselle non può sacrificarsi a vantaggio di Malpensa».

Si candiderà?

«Non assumerò mai incarichi incompatibili con quello di sindaco. Quindi non mi candiderò».



il salvagente

Mozzarella, latte e rifiuti: per caso mangiamo diossina?

Cosa dicono davvero le analisi sui cibi che arrivano dalla Campania. Mappa dei rischi.

Gas, nessuno controlla

Un paradosso italiano: non si può misurare la 'verità' dei contatori.

Monsieur Trichet e noi

I tassi sui mutui non calano per volere della Bce. È giusto?