

L'INTERVISTA ■ MARCO REVELLI

Quando suonò alla porta la Toyota

Torino e la crisi, Mirafiori e i suoi rottami Come rilanciare una città rispettando la storia

ORESTE PIVETTA

Mirafiori è il palazzo reale di Torino, un palazzo reale che si sviluppa per decine di migliaia di metri quadri in orizzontale piuttosto che in verticale. E ha attratto a sé migliaia di uomini, ne ha modellato la vita, ha modellato i luoghi. Torino si è formata tra gli anni quaranta e gli anni sessanta attorno a Mirafiori, si è curvata per meglio adattarsi alla grande fabbrica. I grandi corsi, corso Unione Sovietica, corso Galileo Ferrari, corso Re Umberto, le linee dei tram convergono su Mirafiori, l'abbracciano e ne sottolineano la regolarità degli assi. Lingotto prima e Mirafiori poi hanno scandito i tempi della città. Seguendo il ritmo di un pendolo la città si riempiva e si svuotava, secondo le cadenze del lavoro, giorno e notte, ferie e feste.

«Torino - racconta Marco ReVELLI, docente universitario che ha descritto nei suoi libri la condizione operaia e quella postoperaia nell'universo della globalizzazione, e ora anche consigliere comunale - era l'esemplare one company town dei manuali di sociologia e di economia, cresciuta attorno a un monumento come Mirafiori, una città nella città che conobbe il suo vertice d'espansione negli anni Sessanta. Ricordo il mio primo incontro con Mirafiori, le sensazioni di un ragazzo che veniva da Cuneo, una cittadina di cinquantamila abitanti, e camminava attorno a una fabbrica di sessantamila abitanti, un fiume di uomini in tuta che vedevi scorrere per le trentuno porte di accesso e che parlavano tutti i dialetti d'Italia. Quando il vento soffiava dalla montagna, gli odori dell'olio e della verniciatura si coglievano in centro. E la notte, nel silenzio, si poteva sentire il profondo, sordo ronzio delle macchine. Mirafiori era il cuore».

La scheda di Mirafiori, nei giorni della massima espansione, dice tre milioni di metri quadri, trentasette porte, ventidue chilometri di strade interne, quaranta chilometri di rete ferroviaria, quaranta chi-

lometri di catene di montaggio, 223 chilometri di convogliatori aerei, tredici chilometri di gallerie sotterranee, tredicimila macchine utensili, 667 chilometri di cavi telefonici, una produzione di elettricità sufficiente a tenere accese un milione di lampadine, una città come Trieste. Mirafiori era l'ammiraglia di una flotta di stabilimenti, come Lingotto e come Rivalta. Torino, una città di un milione di abitanti, viveva di centotrentamila operai, che costruivano automobili. Poi c'erano gli operai dell'indotto. E le famiglie: quattrocentomila persone dipendevano dalla Fiat. La città è rimasta identica nelle sue geometrie, non ha trovato altri cuori, ne ha uno solo, vecchio, in periferia. Dal cielo si leggono le macchie grigie dei capannoni in eternit dei capannoni industriali.

La città industriale dunque esiste attraverso i suoi luoghi?

«I contenitori sono al loro posto, ma sono diventati trash, rottami, scatole nelle quali marcisce il fordismo e nelle quali trova riparo il popolo degli abissi, gli immigrati, i tossicodipendenti, i poveracci d'ogni sorta. A Torino vi sono cinque milioni di metri quadri di aree dismesse, alcuni di grande dimensione, duecentomila metri quadri: il fordismo ha un corpo, il post fordismo è fatto di micro imprese e di capitale impalpabile. Dall'autunno del 1980 è cominciato il declino di Mirafiori e degli altri stabilimenti, svuotati dalla ristrutturazione tecnologica e organizzativa (innovazione e automatizzazione spinta) e dalla logica della produzione snella, della fabbrica leggera, della fabbrica just in time, senza magazzino, senza apparati burocratici e logistici, della produzione esternalizzata lungo catene



Il futuro? Puntare sulla vera ricchezza: la cultura dell'auto



di subforniture...».

La Fiat ha seguito dunque la strada di tutti i grandi gruppi...

«Alla Fiat la cultura della globalizzazione è arrivata tardi ma è stata applicata in modo più feroce e intenso. I modelli di massa devono essere prodotti nei mercati semi-periferici emergenti, Brasile, Argentina, Polonia, Turchia, India e Cina, in futuro. A Torino si produceva negli anni settanta l'ottanta per cento della auto Fiat. Dopo Meli la prima riduzione: adesso siamo al venti per cento della produzione globale (il 30 per cento al Sud, il 50 fuori dall'Italia).

Come appare oggi la forza lavoro della Fiat?

«Uomini e donne, cinquantenni, che non parlano più di politica. I mille entrati, giovani, dello scorso anno grazie alla rottamazione sono già in cassa integrazione. Altri

li stanno raggiungendo. Il livello di qualificazione e di professionalità è molto basso. Non rappresentano più quel tessuto sociale compatto, che aveva indotto Carlo Levi a scrivere di una Torino bipolare, quella operaia delle barriere e quella del centro. Quartieri come Valletta e Nuova Falchera, orribili, nati negli anni sessanta per stivatori e la manodopera che saliva dal Sud, sono dormitori di pensionati, operai dichiarati socialmente inutili prima della scadenza anagrafica. In compenso il tasso di disoccupazione giovanile è andato oltre il quaranta per cento. Una città che era un tempo coesa è diventata pulviscolare, una città di atomi e di isole, che vive di incertezze e di paure di fronte a un avvenire opaco se non oscuro. La paura: come si spiegherebbero altrimenti certe manifestazioni di in-

toleranza, che esprimono in forma isterica il bisogno di sicurezza... gli squatter, la rivolta contro il dormitorio di S.Rita per i clochard o contro il centro di raccolta per gli extracomunitari che dovranno essere espulsi...».

Che cosa sarà Torino?

«Abbiamo assistito a tante false partenze, non so fino a che punto i poteri pubblici siano consapevoli della durezza della sfida e non si cullino piuttosto nell'illusione che sia sufficiente accompagnare Torino in una sorta di transizione morbida dall'industria al terziario, senza fare i conti con la viscerale vocazione industriale di questa città, cullandosi al pensiero di alcuni ambiziosi progetti come l'asse attrezzato Milano-Torino che non si sono mai realizzati e nella vocazione al gigantismo, perché i soggetti che decidono so-

no la Fiat, il San Paolo, il Crt, con un raggio d'azione ben al di là di questa città, proprio fuori anzi».

Se Torino avrà un futuro, questo dovrà passare da una media transizione industriale, che ne sottolinea la funzione di distretto dell'auto, mantenendo tutti i segmenti di un ciclo integrato, non solo la testa. E per questo si dovranno attirare altri produttori dell'auto, che possono trovare qui cultura, tradizione, capacità tecniche, un indotto strutturato e quindi fornitori. E quanto alcuni hanno proposto, quando la Toyota manifestò l'interesse a una nuova sede di produzione delle piccole cilindrate in Europa. Poi la Toyota scelse Manchester. Un'occasione perduta ma altre se ne possono immaginare e costruire».

E comunque il futuro sarà industriale?

«Un futuro di nuovi insediamenti industriali, piccole o medie imprese, che possano riassorbire quella forza lavoro che un tempo era classe operaia e che oggi rischia di trasformarsi in plebe, mentre la realtà d'oggi dice di un'altra mutazione: dalla città bipolare, capitale del lavoro, a una città oligarchica in cui pesano solo le scelte dei grandi gruppi, popolata da una massa di uomini e donne, precari, subalterni indistinti. Una sorta di Napoli settecentesca. Torino ha un disoccupazione doppia rispetto alla regione, che ha sviluppato poli industriali come quello di Cuneo, del Biellese, di Alessandria, che guardano comunque altrove, piuttosto a Milano e l'avvio di Malpensa inclinerà l'asse verso la Lombardia».

Perché non sono arrivati i giapponesi?

«Altri giapponesi o coreani potrebbero arrivare. È vero che ci si muove in direzione di imprese, come la Motorola, che non hanno niente a che vedere con l'auto, come se non si volesse scalfire un monopolio. Aggiungo solo che l'Agenzia per lo sviluppo, l'agenzia che dovrebbe promuovere Torino, è presieduta da Pininfarina».

S. Salvario e squatter: dubbi col ministro

Torino e la nuova cassa integrazione che mette ancora più in difficoltà una città in crisi, dove il tasso di disoccupazione è tra i più alti nella regione e rispetto alle medie dell'Italia settentrionale e centrale, una città che ha perso via via centralità, insieme con i pezzi della sua produzione e della sua storia industriale. Le difficoltà d'oggi spiegano il disagio e le paure della città, dove si accumulano ragioni e occasioni di tensione e di conflittualità. Così è comprensibile che sia stata accolta con scetticismo l'idea espressa dal ministro degli Interni, Rosa Russo Jervolino, di cercare un dialogo con gli squatter, i giovani dei centri sociali, e con gli abitanti del quartiere San Salvario. I rappresentanti del comitato spontaneo di San Salvario si dicono «già troppe volte bruciati da tentativi burocratici di cercare dialoghi, poi in realtà mai avviati e del tutto inutili». «Parleremo al ministro - ha aggiunto Carlo Verra, del coordinamento dei comitati spontanei torinesi - e gli diremo quello che abbiamo già detto: questo lassismo imperante è pericoloso». Il parroco di San Salvario, Don Piero Gallo si dice contento, ma anche scettico: «Non credo che i ragazzi dei centri sociali vogliano incontrarla, anche perché non riconoscono nessun tipo di rappresentanza politica». Ed è proprio questo il clima che si coglie tra gli squatter. «Non incontreremo proprio nessuno - dicono - perché incontrare un ministro non fa proprio parte della nostra politica».

INVESTI IN SICUREZZA



CITROËN SAXO da L. 15.500.000

- Airbag conduttore e passeggero (*) • Pretensionatori cinture di sicurezza anteriori • Abs a 4 sensori e 4 canali (*) • Interruttore inerziale di alimentazione (solo benzina) • Vetri atermici • Arco periferico di irrigidimento • Antiavviamento elettronico Transponder • Polizza Azzurro e furto-incendio per 1 anno comprese nel prezzo

(*) Opzioni a pagamento (airbag conduttore di serie su versioni VTS e Exclusive)

Microrate da
L. 88.300
al mese o finanziamenti
a tasso variabile dal 6%*

CITROËN XSARA da L. 25.240.000

- 4 airbag: conduttore, passeggero e laterali • Pretensionatori cinture di sicurezza anteriori • Abs a 4 sensori e 4 canali (*) • Servosterzo • Vetri atermici • Sedile posteriore sdoppiabile • Interruttore inerziale di alimentazione (solo benzina) • Retrotreno autodirezionale • Antiavviamento elettronico Transponder • Polizza Azzurro e furto-incendio per 1 anno comprese nel prezzo

(*) Opzioni a pagamento (di serie su versioni VTS e Exclusive)

CON POLIZZA AZZURRO IN CASO DI FURTO, SOSTITUZIONE DELL'AUTO CON MODELLO IDENTICO o restituzione intero valore assicurato per passare ad altro modello Citroën - Auto sostitutiva per 30 giorni in caso di riacquisto di una nuova Citroën - Marchiatura Identica dell'auto - Servizi Banca Dati e Ritrovamento Patente

*Esempio di finanziamento "Microrate": Citroën Saxo Mille 3 porte Lit. 15.500.000 (esclusa A.P.I.E.T.) versamento iniziale Lit. 7.750.000; 23 rate mensili da Lit. 88.300; versamento finale e rimborsabile Lit. 6.993.000. T.A.N. 8,50% T.A.E.G. 10,90%, costo pratica Lit. 250.000. Tasso variabile: T.A.E.G. max 11,66% per 24 mesi. Salvo approvazione Citroën Finanziaria. Offerte non cumulabili con altre iniziative in corso e valide fino al 30 novembre.

CITROËN. L'AUTO CHE TI PENSA

Credito sceglie TOTAL

http://www.citroen.it

Credito Finanziario. Finanzia oggi.

ASSICURAZIONE: Su Auto la gamma Citroën assicurazione Euro

OMESA

Credito Finanziario. 24 ore su 24

Prenota la tua prova
167.80 40 80

