

◆ Il nord-ovest di Cuneo che si è tolto di dosso la scomoda realtà della montagna povera e la storia antica di un popolo degli «ultimi»

◆ Tra la capitale del laminato plastico quella dei panettoni e quella delle gomme Con cinque casse di risparmio...

◆ La difesa della storica Tessitura Paesana e una sconfitta che non ha modificato un consuntivo di piena occupazione

Nella Provincia Granda diventata ricca

L'altro Piemonte: dove le «paure» di Torino sembrano lontanissime

DALL'INVIATO
MICHELE RUGGERO

CUNEO Sono ottantamila le imprese iscritte alla Camera di Commercio, su una popolazione di poco superiore al mezzo milione. È il biglietto da visita della provincia di Cuneo, il nord-est del nord-ovest, una provincia guidata dal centro sinistra.

Chi ne sottolinea gli indicatori economici, lo fa con una punta di trionfalismo, come una rivincita sulla Storia. Scrollandosi infine di dosso uno scomodo abito di seconda mano che lo confinava ultimo tra gli ultimi, mondo contadino, cioè mondo di tutti.

Su Cuneo e dintorni sono sempre fiorite barzellette sarcastiche e feroci, quasi a marcare una distanza non solo geografica tra centro e periferia, tra Torino e la Granda. Paradossale della conseguenza, ci sarebbe voluto l'acume di un napoletano doc, come il grande Totò, per scaricare sulla città con quel suo celebre motto «...ho fatto il militare a Cuneo» un'ironia fascinosa, l'idea del confine vissuto come avventura, forse unica e irripetibile, oltre al viaggio di nozze, nella vita dell'italiano medio del dopoguerra e degli anni Cinquanta.

Oggi la Provincia Granda è davvero un'altra cosa. È una somma di più - più ricca, più florida, più sicura - affiancati agli aggettivi che la proiettano al primo posto nella classifica lavoro-impresa nel Paese, annota Damiano Piaso, presidente degli industriali cuneesi. Lavoro ed impresa in ogni angolo della provincia. La forza di una terra, di una mentalità. Raccontare a tavolino la provincia, trascinare il dito

sulla carta geografica, spostandosi metaforicamente tra le valli, è come un viaggio mnemonico, infantile, stile Monopoli sull'empatia comune-impresa, sull'identità che corre e si sviluppa da un soggetto all'altro e viceversa.

Alba è sinonimo di Ferrero e di Miroglio, quotazioni di prestigio al fixing delle Borse estere. Dunque, un'economia solida, dolcioria e abbigliamento uniti al turismo, che ha abbattuto il tasso di disoccupazione ad una soglia tra i più bassi del Paese, inferiore alla media della provincia che oscilla dal 5 al 6 per cento.

Racconta Piaso: «In quell'area si impone il modello tipicamente cuneese che ha poche assonanze. Una sorta di terza via economica, a prevalenza piccola e media impresa che si compenetra con l'agricoltura».

Ad ovest di Alba c'è Bra, capitale del laminato plastico, con la Arbet e la Arpa dai cui cancelli esce metà della produzione nazionale. Ancora più ad ovest, troviamo Savigliano con la Fiat Ferroviaria; a sud Fossano, centro dei panettoni con i marchi Maina e Balocco, e Cuneo che significa Michelin, quattromila occupati che nel '97 hanno fatto registrare un tasso di assenteismo dell'1,7 per cento, ed infine Saluzzo, terra di artigiani mobiliari e del polo cartario, con gli stabilimenti di di Verzuolo (Burgo) e di Villanovetta (Kimberly-Clark).

Il tutto, ossigenato dal potentissimo polmone finanziario che drena megarisparmi per reinvestire e redistribuire la liquidità in loco.

Mario Riti, capo dei diessini di Cuneo, snocciola i dati primari del sistema bancario locale: «Sul territorio sono presenti cinque casse di risparmio, un «Pentagono» formato da Cuneo, Savigliano, Bra, Fossano e Saluzzo; 16 Casse rurali su complessive

17 nel Piemonte, oltre ad alcune Fondazioni bancarie che finanziano, magari con criteri discutibili, a pioggia, numerose associazioni di volontariato».

Il «vulnus» è la montagna, il rovescio della medaglia del benessere sono le valli alpine che si spopolano. «In alcune vallate e nei territori vicini alle montagne - spiega Gino Garzino, segretario della Camera del Lavoro di Cuneo - non c'è stato uno sviluppo industriale ed artigianale pari ad altre realtà della provincia. Ed è proprio nei confronti di queste popolazioni che occorre recuperare il terreno perduto. C'è un forte bisogno di piani e di interventi specifici finalizzati a valorizzare quantitativamente le potenzialità presenti in queste aree nel campo del turismo, dell'artigianato, e della tutela e salvaguardia del patrimonio naturale».

Mesi fa, ricorda ancora Riti, «abbiamo combattuto insieme ai sindaci della Val Po una battaglia per la difesa della storica Tessitura di Paesana. La mobilitazione non nasceva solo da questioni occupazionali. Ci premeva conservare un pezzo di storia, rallentare l'impoverimento della valle. Nella sconfitta, la manodopera è stata però tutta ricollocata in altre aziende. Ad eccezione di una decina di donne. Il segmento più debole. Quello che per Gino Garzino, segretario della Camera del

Lavoro di Cuneo, è una «situazione di sofferenza, nonostante gli importanti accordi raggiunti alla Michelin e alla Savigliano».

Donne disoccupate, ma non solo. A preoccupare imprenditori, sindacalisti e politici è la disoccupazione intellettuale, in particolare dei giovani. E dietro l'angolo non s'in-

travede nulla e troppo timidi sono i traccianti che cercano di illuminare la corsia della formazione. C'è un'altra faccia meno nobile del «miracolo» cuneese. In Cgil se ne discute con molta franchezza. Si tratta di casi in cui si vengono calpestati diritti sindacali e sociali. Ad evocare lo spettro dello sfruttamento intensivo e la politica dei bassi salari, nell'ambito dei processi di decentramento produttivo è un altro sindacalista della Cgil, Mario Craverio. È la storia delle cooperative nate dalla terziarizzazione, una pagina dalle molte ombre che in provincia di Cuneo è particolarmente acuta e che alcuni, anche nei sindacati, vorrebbero ignorare. Nessuno si nasconde che le cooperative sono il toccasana per i «surplus» occupazionali. Ma ciò non giustifica in alcun modo la tendenza a sottopagare i lavoratori e a risolvere i conflitti con un falso atteggiamento pacificatorio per nascondere veri e propri minacciosi aut-aut».

Accade, infine, che la Granda sappia convertire le ombre in luci. E non è un gioco di prestigio. Penalizzata per decenni, isolata dalle grandi arterie di comunicazione, arriva per ultima, così come per lo sviluppo industriale, all'appuntamento con le grandi opere pubbliche. Lavori per centinaia di miliardi nel settore edile che porterà a raschiare il fondo del barile a livello occupazionale, spiega Michele Binello, responsabile della Fillea-Cgil di Cuneo: «A breve partiranno i tre lotti per il raddoppio dell'autostrada Torino-Savona, pari a circa 160 miliardi di lire». E non è tutto. Perché dopo 30 anni di rinvii, polemiche, marce della protesta, dovrebbe essere portata a termine l'Asti-Cuneo, ottanta chilometri di superstrada, di cui settanta nella Granda. Ultimi chilometri d'asfalto che seppelliranno una leggenda...

Il punto

Riprendiamo il dibattito sul «caso Torino», «esplorando» peraltro la provincia di Cuneo, la cosiddetta Provincia Granda della montagna povera e, oggi, della piena occupazione. Intanto l'analisi congiunturale sull'industria manifatturiera condotta dall'Unioncamere Piemonte evidenzia, nel terzo trimestre dell'anno in corso, una battuta d'arresto della produzione industriale: -0,9 per cento rispetto allo stesso periodo dello scorso anno (+1,4 per cento). Si tratta di una pausa e non di recessione, spiegano all'Unioncamere Piemonte. All'inizio del trimestre preso in esame, infatti, sono terminati gli interventi alla rottamazione e nonostante ciò la

variazione negativa complessiva della produzione industriale è sotto l'1%. Al livello territoriale, la provincia di Torino fa segnare una riduzione della produzione industriale del 2,3% e Biella addirittura del 3,7. Il primato delle performance migliori spetta ad Alessandria (+3,1%), davanti a Novara (+2,4). La domanda interna ha accusato un calo del 4,8 per cento rispetto al trimestre precedente e lo stesso andamento si verifica per quanto riguarda la componente estera. Segnaliamo inoltre una iniziativa di legge regionale dei Verdi piemontesi a proposito del lavoro minorile. Le aziende che producono senza sfruttare minorenni e senza far ricorso al «lavoro nero», e che vogliono commercializzare la loro merce in Piemonte, de-

vono potersi fregiare di un «marchio etico» da esibire come credenziale di serietà e sensibilità culturale nei confronti dei propri potenziali clienti. La proposta di legge prevede che sia istituito un albo annuale degli iscritti volontari al «marchio etico», riconoscimento che sarà certificato da un apposita commissione regionale. Aderire costerà tra i 3 e 15 milioni, somme che, insieme alla dotazione di base della legge (sono previsti circa 100 milioni), serviranno a promuovere campagne di sensibilizzazione. Grazie al «marchio etico» le aziende potranno quindi dimostrare al pubblico di non «sfruttare» minorenni e adulti in qualunque loro stabilimento, sia in Piemonte, sia nel resto d'Italia, sia all'estero.

Per Leone
impegni di Imi
Crt e S.Paolo

TORINO Torino pensa alle grandi infrastrutture per rilanciare la propria immagine e la propria capacità produttiva. E tra queste infrastrutture rappresentano il primo capitolo di una politica che guarda molto alla Francia e alla potenzialità dei suoi mercati, per ridisegnare la centralità europea di una città che fu capitale europea. Così giunge notizia che Banco Sanpaolo, Imi e Cassa di Risparmio di Torino potrebbero essere fra i primi finanziatori del progetto per la linea ferroviaria d'alta velocità fra Torino e Leone, dopo il disimpegno degli investitori istituzionali giapponesi che negli scorsi anni si erano detti interessati. Lo ha confermato il presidente del consorzio promotore transpadana, Sergio Pininfarina.

«Una settimana fa abbiamo costituito con Finpiemonte e Federpiemonte - ha detto Pininfarina a margine di un convegno dei cavalieri del lavoro - un consorzio che si propone di attivare piani di project financing per realizzare il collegamento ferroviario. Mi sono rivolto prima di tutto agli istituti piemontesi più importanti, il Sanpaolo e Banca Crt, perché penso di poter trovare una risposta positiva ed entusiasta. Ma l'idea è che loro siano l'avanguardia: voglio estendere la proposta a banche lombarde, venete e friuliane perché il progetto non è solo piemontese». I piani per l'alta velocità sulla direttrice per Leone vengono considerati fondamentali, alternativa al rilancio aeroportuale di Milano, grazie al rinnovato scalo di Malpensa. Ma i tempi sembrano ancora lunghi...



Un paesaggio nelle Langhe

foto di Uliano Lucas

IL DIBATTITO

Riscoprendo la Francia, il nord ovest cerca la sua Europa

La lettera aperta è di fresca data, 16 novembre. «[...] Non neghiamo: il Piemonte, senza Torino, conta molto meno. Se non ci rimbocchiamo le maniche, non faremo che precipitare sempre più in basso. Possibile che, prima di morire, mi tocchi vedere Torino scendere dal primo posto in Italia (e tra i primi d'Europa) del 1970, all'ignavia mediata d'oggi, fino al fondo della graduatoria? Guardatevi intorno: stiamo diventando brutti, scontenti, grigi, neghittosi. Non c'è grande città d'Italia dove si riscuotano meno sorrisi che a Torino. Perché?». A scrivere è Marco Sorgetti (presidente dell'Associazione di trasporti, l'Apasaci), ultimo portavoce in ordine di tempo di un disagio ormai cronico e collettivo.

Qualcosa di nuovo, anzi d'antico... Torino nei gridi di dolore è regina. E un «re» su uno di quelli ci ha costruito la sua personalissima icona risorgimentale. Oggi, però, i gridi si moltiplicano nel vuoto e non producono espansione, né territoriale, né economica. Un problema nel problema per la ripresa e lo sviluppo. Chi lo risolve?

«La politica», nel suo intreccio e intersezione tra comuni, provincia e regione, ha sollecitato in tono misurato il sociologo Arnaldo Bagnasco. Misurato sì, ma deciso quanto basta ad invocare il peso maggiore ed uscire dalle secche di quella che viene definita fase di transizione. Non che la società civile sia da mettere alla porta. Però, tra una critica e l'altra all'amministrazione comunale di Torino non sorprende l'ironia del leader di An in Piemonte, Agostino Ghiglia: «La fine della prima Repubblica ha preteso - legittimamente - un generale arretramento della politica. Il fatto è che di passi indietro ne sono stati pretesi troppi».

Ristabilire i ruoli. Ma oggi come si interpreta la politica, e soprattutto come la si garantisce autorevole, progettuale, proiettata nel futuro? In altri termini, parafasando uno dei protagonisti del nostro dibattito, Marco Revelli, come si dovrà configurare il nuovo «contenuto-contenitore» nella città postfordista per eccel-

lenza, senza scivolare in semplificazioni e luoghi comuni? Beppe Borgogno, viceregno dei Ds in consiglio comunale, di questo passaggio accidentato, ne dà una ricostruzione accurata come di un male oscuro. Riparata all'ombra della Quercia la giunta Castellani - «Le critiche di Ghiglia sono infondate e dimenticano gli sforzi dell'amministrazione nel tracciare uno sviluppo alternativo per la città», Borgogno passa ai limiti, alla mancanza di un collante a sinistra tra idee, iniziative e sforzi. «L'idea di Torino capitale delle Telecomunicazioni - insiste - è lo specchio di un risultato modesto anche nel disperato tentativo di esplorare soluzioni compensative». L'elenco degli errori è nutrito, ma su tutti prevale un alone di conservatorismo, letto come corsa affannosa nella difesa dell'esistente. La discussione sulle infrastrutture ne è la cartina di tornasole. Il progetto di metropolitana e la gestione dell'aeroporto di Caselle sono gli archetipi. «Partiamo dalla coda. Al di là dei leitmotiv caricaturali, un paese normale è quello che studia l'utilità, la competitività, e non il grado di antagonismo, dei suoi scali all'interno di un sistema aeroportuale». Ma a chi tocca elaborare le strategie? «Ovvio, alla squadra del sindaco. Ma questo esclude a priori la politica nella sua globalità dalla formazione dei progetti? Ad esempio, a chi giova la riserva mentale di sospendere ogni forma di giudizio in attesa di comprendere se la metropolitana serve o non serve? Al contrario, perché non riflettere sull'opera intesa come risorsa per la città con il suo corollario di rilancio?».

In un clima di provocazioni ad effetto, si inserisce Rolando Picchioni, presidente «in pectore» del Salone del Libro, leader di Rinnovamento in Piemonte. Con il gusto del paradosso, Picchioni getta il seme del sarcasmo: «Torino è l'unica città al mondo che apre la stagione lirica a ridosso della festività dei morti...». E allora? L'orgoglio è trascritto in una serie di negazioni che rifiutano di accettare la caduta dei rami dal tronco torinese. «Dico basta ai bagni di rassegnazione, alla fatalistica maledizione monoculturale, al vezzo masochistico di voler sapere cosa c'è dietro l'angolo. Le colpe? Interna, la borghesia subalpina è da Oscar: Torino è vittima. Da città «mineraria», il cui sottosuolo è ricco di grandi capacità civili e imprenditoriali, è vittima di una borghesia che non consuma, che «emigra» per pudore nelle boutique milanesi per gli acquisti di lusso, che non produce moltiplicatori di confronto, di professionalità e di ricchezza. Un dato negativo che impoverisce la città sul piano dell'immagine e, in concreto, che ne abbassa la disponibilità psicologica e la rende facile preda di «operazioni di rapina e di scippo». Il piano antidecadenza? È una carambola di tre ver-

bi, spostare, perdere, comprendere, che cui si salda l'incontro tra Picchioni e il segretario della Quercia piemontese, Luciano Marengo.

Spostare il baricentro verso la Francia. Perdere il concetto di territorialità. Comprendere che la vocazione è al di là delle Alpi. «Del resto, se deve prevalere lo spirito della concertazione - commenta Marengo, ribadire la centralità della politica - è indispensabile la capacità di confrontarsi per qualunque forza politica. Alternative non esistono, perché se non c'è stabilità politica, il mercato precipita, Russia docet». Alle porte di Torino, il rischio si chiama marginalizzazione. Prosegue Marengo, lanciando un messaggio asciutto alla finanza locale e ai potentati bancari: «Assecondata la vocazione prioritaria, l'industria, c'è bisogno di ridisegnare la centralità di Torino rispetto al Piemonte. Una regione d'Europa di cui la città è la sua capitale. E, in proposito, abbiamo bisogno dell'autorevolezza del mondo finanziario come interlocutore forte, perché è la finanza che sostiene i grandi progetti di modernizzazione». L'errore più marciante sarebbe quello di rimanere ancorati alle lamentele. «Se si ha capacità autonoma e progettuale, il meccanismo di attrazione delle risorse pubbliche e private si attiva automaticamente. Ma, in questo caso, si deve sapere che capoluogo e regione, se non rientrano nei piani dell'Alta velocità ferroviaria sulla direttrice per Leone, verranno tagliati fuori dallo sviluppo».

Non senza compiacimento, nel 1954, l'esule a Torino Francesco De Sanctis, scriveva all'amico Pasquale Villari, che la gioventù torinese cominciava «a non contentarsi più di queste scuole meccaniche ed a desiderare più larghi orizzonti». Chissà che già allora, in prossimità della guerra di Indipendenza e dell'alleanza con la Francia, il futuro ministro della Pubblica Istruzione non includesse, inconsciamente o no, anche il passaggio a nord-ovest tra i nuovi orizzonti.

M.R.

