

Torino, la città che ha perso il proprio futuro

Venerdi scorso la Cgil ha scioperato contro il declino industriale: «scioperare perché Torino viva», diceva il comunicato, nella prospettiva di aprire una «vertenza Torino» che richiami finalmente l'attenzione sulla situazione drammatica dell'intero sistema produttivo della città. Un compito difficile, qui, dove nominare la parola crisi appare sconveniente, come parlar di corda in casa dell'impiccato. E dove la consegna, a tutti i livelli, sembra essere, all'opposto, l'ostentato ottimismo (con la lucidatura dell'argenteria in vista del 2006: l'anno in cui due settimane di sciare mondiali dovrebbero risolvere quasi tutto). Eppure i numeri sono - come sottolinea la segreteria della Camera del Lavoro - «impressionanti: in tre anni gli esuberi complessivi sono stati oltre 15mila» mentre «la cassa integrazione ordinaria e straordinaria è aumentata del 44,5%, passando dai 15 milioni di ore del 2001 agli oltre 22 milioni del 2002», distribuite trasversalmente in tutti i principali comparti manifatturieri. In particolare essa è aumentata del 55% per i tessili (qualche giorno fa ha chiuso definitivamente il Gif, ex impresa leader in Europa), del 51% per i chimici, del 47% per i metalmeccanici, mentre nel settore dell'artigianato le ore non lavorate si sono impennate del 120%! Per non parlare della Fiat, da tempo in caduta libera: dal milione e mezzo di auto prodotte nell'area torinese negli anni ruggenti del fordismo selvaggio (quando Mirafiori aveva più di 50.000 operai) si era scesi rapidamente alle circa 500mila auto prodotte nel '97 (3.300 al giorno), e poi alle striminzite 280mila del 2002, destinate a ridursi a 170mila nel 2003 (970 al giorno), prima della bufera d'autunno. Ora - con quasi tre quarti dello spazio produttivo deserto: appena il 14% pienamente operativo alle Meccaniche, il 17% alle Carrozzerie e il 33% alle Presse - saranno ancor meno.

È un quadro che dovrebbe spingere la città a mobilitare le proprie migliori energie nella ricerca di una soluzione «in avanti» - nella reinvenzione di una propria «vocazione» - magari litigando, dividendosi, ma lanciando segnali di vita, voglia di confronto pubblico, selezione di nuove élites. Invece, la superficie rimane piatta, quietamente spartita tra chi pensa ottimisticamente (il mai dimenticato «ottimismo della volontà») che in fondo la Fiat ce la farà, e magari ridimensionata nelle sue ambizioni, costretta in una posizione di nicchia, «ristretta», continuerà comunque a trainare almeno in parte lo sviluppo

dell'ex capitale dell'auto (una company town bonasai). E chi all'opposto ritiene giulivamente che naufragherà, imploderà e uscirà dall'orizzonte urbano ma non sarà poi un gran male perché Torino sopravvivrà comunque col paracadute del turismo, della cultura e dello sport, riconvertita senza eccessivi sacrifici da metropoli di produzione a città d'arte, o comunque a città terziaria e di servizi, perché questo è il post-moderno: leggerezza e paillettes. Entrambe, comunque, unite e pacificate dal comune spirito giandujesco che invita bonariamente a sopire i furori, far tacere entusiasmi e allarmismi, e convivere quietamente con l'esistente. Ed è questo quieto abbozzare mimetizzato da buon senso, dove dovrebbe esserci invece stridere di idee e passione, a preoccupare più dei dati stessi. A testimoniare quietamente un mese fa, del suo «padre padrone»: dell'uomo che comunque, nel bene o nel male, era stato il simbolo di quel passato industriale, con le sue grandezze, i suoi eccessi, le sue sofferenze, i suoi miti e i

Innovazione dovrebbe voler dire conflitto, strappo, resa dei conti con il passato e i modelli dominanti. Ma la patria della Fiat non trova il coraggio della rottura

MARCO REVELLI

parso. La traccia di una subaltermità senza remissione, come di chi identificando il proprio essere sociale con la figura del signore che l'incarna, finisce per celebrare con la sua estinzione anche la propria.

Forse mi sbaglio, forse mi fa velo il pessimismo, ma devo confessare che non ho visto una «città moderna», in quella triste cerimonia degli addii. Non la Torino dinamica della retorica high tech. Ma nemmeno - può sembrare un

paradosso - la Torino industriale di cui pure gli Agnelli erano stati il simbolo. Mancavano le fabbriche - ormai ridotte ad «aree dismesse» -, le loro insegne, i loro nomi. Mancavano gli operai: quelli presenti erano in maggioranza «ex», pensionati, pre-pensionati, autoliquidati, passati in grande maggioranza per le catene di montaggio o gli uffici Fiat, e poi «dismessi», essi pure. Mancava, come dire?, il Lavoro (presente nei racconti, come memoria individuale, ma assente nelle sue figure attuali). Si vedeva il Potere, quello sì - nella sua forma tradizionale di struttura di dipendenza personale, di assenza della «sovranità» -, ma il Lavoro che è la struttura in cui nella modernità il potere s'innerva, si fa pratica e conflitto collettivi, e infine Produzione, quello non si vedeva, come scomposto e dissolto nell'aggregazione casuale della folla, nei volti indistinti della «gente». Quasi che, terminata la propria parabola industriale, Torino fosse ritornata ai suoi strati più profondi, pre-novecenteschi, di città radicalmente monarchica. Non metto in dubbio che ci siano, nel tessuto torinese, isole di innovazione tecnica, produttiva, organizzativa. Che abitino, in città, dei «pionieri», simili a quelli che un secolo fa trasforma-

rono l'abbandonata capitale sabauda in una metropoli di produzione. Ci sono, e sono probabilmente più di quanti ci si immagini. Ma restano invisibili, silenziosi e schiacciati, come se l'invulcro coriaceo del passato fordista torinese, il calco ferreo del «modello Fiat», si fosse chiuso sulla città come un sarcofago, e la tenesse imprigionata. Abituata a parlare con una sola voce, ad obbedire a una sola volontà, a pulsare al ritmo di una sola impresa, Torino non trova i linguaggi della pluralità. Né il coraggio della rottura. E invece, innovazione dovrebbe voler dire conflitto, strappo, resa dei conti anche ruvida con i modelli dominanti, presa impetuosa di parola da parte di nuove figure imprenditoriali in rotta di collisione con un establishment obsoleto. Di conformismo, si può oggi morire. Così come di smemoratazza. Persa dietro le vicende della propria impresa «regia», la città rischia di trascurare quanto intorno a quell'impresa era cresciuto, il tessuto fitto dell'indotto automobilistico (un patrimonio di esperienza e conoscenza unico in Europa, più di 1200 imprese con circa 70mila dipendenti); il «saper fare» diffuso, intreccio di professionalità e di memoria di una manodopera cresciuta nel settore manifatturiero e destinata a estinguersi con questo, se abbandonata a se stessa; numerosi centri di eccellenza nel campo della ricerca industriale. Richiederebbero politiche forti di accompagnamento, tutele anche pubbliche solide e sostanziose, mirate a sostenere il «territorio», e ciò che su di esso si articola. Richiederebbero, tutte queste realtà, di essere «difese» dalla crisi della Fiat e dai comportamenti disinvolti della sua proprietà e del suo management (anziché essere, al contrario, considerate come un'appendice Fiat, la cui salvezza è subordinata a quella della capofila). Linee di credito agevolato alle imprese dell'indotto che ne permettano la riconversione verso nuovi committenti e ne favoriscano la ricerca di nuovi mercati; provvedimenti legislativi che permettano ai cassintegrati di svolgere altre occupazioni, in deroga alla legge, per salvarli dalla condanna terribile al «tempo vuoto» cui sono sottoposti; operazioni spregiudicate di salvataggio e di scorporo di nuclei vitali nel campo della ricerca e sviluppo. Se ne sussurra a Torino, ma se ne discute assai poco. Certo molto meno di quanto si faccia in città e in TV - dei Giochi olimpici, o delle Grandi opere da cui dovrebbe venire la salvezza. E anche questo, mi pare, ha uno strano sapore d'ancien régime. O no?



Maramotti



Astensione dal petrolio... per la pace

PAOLO HUTTER

Sarebbe bello se nei prossimi giorni fossimo capaci di convogliare volontà e occasioni. Si possono avere diverse convinzioni sul Papa e sull'efficacia dei digiuni: ma pensate se mercoledì prossimo l'astensione dal cibo diventasse un fenomeno di massa travolgente, tale da svuotare mense aziendali, ristoranti e panetterie. Più che le bandiere. E pensate se le città che hanno aderito alla ripresa delle «domeniche ecologiche» presentassero la prossima domenica 9 come una grande giornata di astensione dal petrolio per la pace e di manifestazione per le strade liberate. Sono due proposte difficili? O ovvie? Sono la semplicità difficile a farsi, come diceva Brecht.

Caro presidente della Confindustria, ho visto che lei ha preso l'iniziativa di chiedere al governo un intervento compensativo dell'aumento della benzina e del gasolio. In sostanza il suo ragionamento mi pare sia il seguente: dato che è lo Stato a incassare la maggior parte di ciò che il consumatore spende quando fa il pieno, dato che gli attuali aumenti dovuti alla crisi internazionale alzano l'inflazione e deprimono i consumi, sia lo Stato a rimediare, rinunciando a una parte delle sue entrate per contenere l'aumento della benzina. Non ho capito bene la risposta del governo, ma mi permetto di fare alcune considerazioni da semplice ecocittadino. La prima tentazione che avrei è quella di chiederle perché non schiera apertamente la

Confindustria contro la guerra, dato che è la linea di Bush ad aver creato questa situazione. Ma lei potrebbe rispondermi che anche schierandosi contro la guerra non risolverebbe il problema dell'aumento della benzina. Vero. Se stiamo al merito economico ed ecologico della faccenda, la mia seconda tentazione è di chiederle se non è finalmente venuta l'ora di guardare con occhi diversi al costo che la continua crescita della mobilità su gomma ha comportato e comporta. Fin che si finge di ignorare che benzina e gasolio inquinano e sono risorse limitate per le quali ci si scanna, va tutto bene, ed è lo stato a pagare i costi «esterni» (a fare le strade e i parcheggi, a curare malattie e incidenti ecc...). Quando, come adesso, il prezzo sale dovrebbe suonare



un campanello d'allarme. Prima e oltre un eventuale tamponamento da parte del fisco - che sarebbe comunque pagato da tutti noi tagliando qualcos'altro - forse anche la Confindustria potrebbe capire che non possiamo più permetterci, co-

me paese e come sistema, di «bere» tutti quei milioni di litri di petrolio all'anno. L'inefficienza media dei veicoli è clamorosa. Nei casi migliori si fanno 20 chilometri con un litro quando (ce lo viene a ricordare Beppe Grillo) ormai nel 2003 di chilometri al litro ne dovremmo fare 40, perché sotto la pressione congiunta dei governi e dei consumatori l'industria dell'autovericolo avrebbe già dovuto dare strumenti ovvero prodotti molto più efficienti. E non c'è solo l'inefficienza energetica del veicolo, ma anche quella del sistema. Ma voi della Confindustria non pensate mai a quanto è assurdo che le merci vengano portate sempre di più qua e là e oltretutto da camioncini semivuoti? I soldi che lo Stato dovrebbe gettare per tamponare l'aumento

congiunturale del prezzo del petrolio (dovuto a Bush) sarebbero meglio spesi per riformare il sistema della mobilità nel senso non dico dell'ecologia ma di un po' più di efficienza. E a proposito di soldi dello Stato: com'è che avete subito senza reagire la decisione di incentivare l'acquisto delle automobili? Il governo ha detto che l'operazione era a costo zero perché avrebbe incassato più Iva. Ma le risorse dei consumatori non sono illimitate e quindi se vengono (dall'alto) dirette verso le auto, si venderanno di meno gli altri prodotti. La Confindustria ha protestato o ha deciso di rappresentare soprattutto i concessionari di automobili? * * *

L'altra conseguenza economica preventiva della guerra preventiva è l'annuncio di aumenti della luce e del gas. Come per la benzina, sarebbe lungimirante guardare al di là del disagio per le maggiori spese e considerare che l'energia costa al pianeta e al nostro futuro prima ancora che alle nostre tasche. Siamo le generazioni che si sono abitate a vivere senza scendere mai sotto i venti gradi in casa, senza spegnere la luce, con le bibite sempre ghiacciate. Adesso poi dilaga il condizionatore d'estate e le notti in città non sono più buie, abbagnate da una illuminazione pubblica crescente come se fosse gratis. Tra riduzione degli sprechi pubblici e privati e aumento delle fonti rinnovabili si potrebbe recuperare altro che il 10% di superbolletta.

cara unità...

Il coraggio di prendere posizione per la Pace

Luisa Serroni

La società civile italiana, con le forme più diverse, si sta mobilitando con forza per evitare una nuova guerra che sembra voglia essere combattuta ad ogni costo. Sono tanti i segni con cui le cittadine ed i cittadini stanno esprimendo la loro opposizione a questa decisione, poiché si avverte come siano in gioco soprattutto vite di persone innocenti, oltre che l'organizzazione dell'ordine internazionale nel suo spirito profondo. Viene inoltre messa a repentaglio la convivenza di culture e civiltà diverse, si afferma il primato dell'economia sui diritti fondamentali della persona e dei popoli e contemporaneamente vengono inferti colpi mortali al diritto internazionale e all'Organizzazione delle Nazioni Unite. Con questo appello chiedo a mia volta che le Istituzioni parlamentari, in quanto rappresentanti della popolazione italiana,

agiscano responsabilmente in accordo con il diffuso rifiuto della guerra, avendo il coraggio di prendere posizione per la Pace e dichiarandolo pubblicamente.

La scuola italiana: senza fondi e senza senso

Nevio Pelino

preside del Liceo Classico «Vivona» di Roma Mentre televisioni e giornali ci inondano di notizie rassicuranti, talvolta dolcistiche, sulla scuola italiana, la realtà concreta di chi vi opera è spesso amara. Faccio due esempi. I finanziamenti ordinari alle scuole statali quest'anno saranno l'80% dello scorso anno e lo scorso anno erano l'80% dell'anno precedente. No comment. L'art. 24 dell'ultima legge finanziaria obbliga le Pubbliche Amministrazioni (e tra queste le scuole) ad acquistare beni e servizi presso i fornitori convenzionati con la Consip (società di proprietà del Tesoro) ai prezzi stabiliti nelle convenzioni stesse: tale obbligo sussiste - tale è l'interpretazione che circola negli ambienti ministeriali - anche se sul mercato si trovano (e se ne trovano eccome!) offerte

più favorevoli per prezzo e qualità. Vengono insomma spazzati via con un colpo solo una serie di principi basilari del nostro ordinamento (come il libero mercato, il buon andamento dell'Amministrazione, l'economicità, la tanto sbandierata autonomia delle istituzioni scolastiche), oltre che quell'elementare buon senso, senza il quale tutto diventa ridicolo e assurdo. Di fronte a tanto oltraggio è inutile perfino aggiungere ovvi commenti di natura politica.

Le norme per la circolazione delle auto... e delle bici

Franco Lucato, Torino

Cara Unità, un curioso episodio di quattro anni orsono, di cui si ha notizia soltanto adesso, accaduto ad un pensionato di Biella che pedalando in bicicletta in evidente stato di ebbrezza si vede ritirare la patente dell'auto dai Carabinieri, potrebbe porre nuovi standard di comportamento nell'ambito della circolazione veicolare e non. Ad esempio, come comportarsi con chi pedala in bicicletta contromano o su un marciapiede? Se venisse ritirata la patente, una buona per-

centuale di ciclomotori passerebbe più tempo alla Motorizzazione civile che in bici. E poi, non dimentichiamo che ci sono molti automobilisti che, per vari motivi, in bicicletta non ci sono andati. Questi, la patente «dell'auto» come l'hanno ottenuta?

Ma il governo si è dimenticato degli invalidi del lavoro?

Giuseppe

Cara Unità, sono un invalido del lavoro, che aspetta ancora l'aumento della rendita avvenuta il 1 luglio 2002. Siamo a marzo del 2003 e ancora dell'aumento non se parla, cosa aspetta il ministro Tremonti a firmare il decreto? Visto che anche il presidente del Consiglio ha fatto una conferenza stampa dicendo che va tutto bene...

Le lettere (massimo 20 righe dattiloscritte) vanno indirizzate a Cara Unità, via Due Macelli 23/13, 00187 Roma o alla casella e-mail lettere@unita.it