

DALL'INVIATO **Oreste Pivetta**

**TORINO** Un anno fa, quasi, morì Gianni Agnelli, migliaia di persone si misero in coda sul tetto del Lingotto per sfilare davanti alla bara, altre migliaia, una freddissima domenica, si strinsero intorno alla piazza del duomo, dove si celebrò una messa in suffragio. Berlusconi arrivò in ritardo e scese da un'Audi. I torinesi non gradirono e lo fischiarono. Porca Torino, come aveva detto tanto prima Mussolini.

Più vicine nel tempo sono le morti di Alessandro Galante Garrone e di Norberto Bobbio, che rappresentano il nostro antifascismo e la cultura liberale e democratica, un secolo che risale da Gobetti e da Gramsci. L'identità di Torino si poteva intravedere in quei luoghi (il Lingotto, Mirafiori, i palazzi di una capitale) e leggere in quei nomi. La Fiat, l'industria meccanica, le auto, il lavoro, il sapere intellettuale, la politica, la lotta di classe, piazza Statuto, i grandi scioperi.

In una scuola delle periferie, l'Itis Ferrari, istituto tecnico e liceo scientifico tecnologico, in via Gaidano, in fondo a corso Orbassano, l'altra mattina hanno organizzato un incontro con il sindaco Chiamparino. Un centinaio di ragazzi sedeva nell'aula magna, una rappresentanza soltanto. In quelle aule, nei laboratori, si dovrebbe studiare, se le cose vanno bene, per progettare auto. Intanto hanno messo insieme un complesso musicale

(«così si impara meglio l'inglese») e una compagnia teatrale. Una delle prime domande, riassumendo, è stata «che farò da grande, se la Fiat finisce male?». Cioè studio qui, diventerò un tecnico per le auto; troverò occupazione? Domanda preceduta da un'altra: «Perché qui l'inceneritore?». Davanti alla scuola, tesso tra una palizzata e l'altra, un grande striscione diceva: «No all'inceneritore» (non è ancora certo che l'inceneritore si faccia lì, come aveva indicato la commissione Bobbio, potrebbe essere dirottato oltre i confini comunali e d'altra parte la raccolta differenziata non è sufficiente a smaltire tutto, gli inceneritori sono indispensabili come dimostra l'esperienza di paesi come la Svezia e la Norvegia, modelli ecologisti).

Anche un gruppo di ragazzini con il loro sindaco rivela che un'idea di Torino è alla fine e che ormai se ne dovrebbe percepire un'altra. La «nostra», tra la Fiat e Bobbio, quasi appartiene alle memorie. Gli studenti dell'Itis sentono i pericoli, ma avvertono anche il dinamismo della situazione. Il cambiamento è l'identità che attribuiscono alla loro città. Lo vedono lo sentono, ovviamente lo temono.

Pensiamo alla memoria. Una ragazzina, che aveva più orecchie di orecchie, protestava contro la decisione del Comune di restaurare il cimitero monumentale e il cimitero parco: «Spendete i soldi per i vivi, non per i morti». Non si rassegnava alla risposta del sindaco che bisogna pur onorare i nostri defunti,

In una scuola che prepara i tecnici per l'industria  
Una domanda: che cosa farò da grande?

“ Un anno dopo la morte di Agnelli la città perde i suoi padri e riferimenti: sono scomparsi Alessandro Galante Garrone e Norberto Bobbio



C'è ancora l'auto ma l'interesse si sposta sui grandi cantieri delle Olimpiadi e per la metropolitana o per il collegamento europeo con Lione



## Torino si lascia alle spalle il secolo di Agnelli

che è una questione di civiltà e che l'investimento era di poco conto.

La stessa ragazzina e un altro studente protestavano anche perché a Porta Palazzo, secondo loro, non si passa senza il rischio di un borseggio. Hanno qualcosa da lasciare: il cellulare, il giubbotto firmato, i soldi. Rivivono le tensioni sociali di un'immigrazione che ripercorre le strade di mezzo secolo fa, adesso con gli stranieri, allora con i meridionali. La differenza è forse che loro, i giovani d'oggi, sono più ricchi d'oggetti, attraggono molto di più, rispetto ai loro coetanei, d'allora. Molto però è per sentito dire. Li colpisce l'allarme, di cui

scrivono i giornali e che raccontano le televisioni, sanno poco in realtà, ad esempio di una piazza che ricuce le sue architetture (dal palazzo del Maurizio con la splendida galleria settecentesca, al «mercato dell'abbigliamento»). Chiedono con serietà delle Olimpiadi nel 2006, delle grandi opere (la metropolitana e il passante), degli impianti, soprattutto di quel che sarà degli impianti, passati i giochi.

La città lasciata da Agnelli (e da Galante Garrone e Bobbio) è un cantiere. Proprio ieri è caduto l'ultimo diorama della metropolitana: le due talpe, Valentina e Madama Cristina, si sono ricongiunte nel-

In alto una immagine dell'avvocato Giovanni Agnelli al Lingotto

### Alla Fiat un'ora di sciopero per le condizioni di lavoro

**TORINO** I lavoratori di Mirafiori, addetti al montaggio della Punto e della Idea (in tutto sono circa 400), hanno scioperato ieri dalle 9 alle 10 e, nel secondo turno, dalle 16,30 alle 17,30. La protesta è stata indetta unitariamente da Fim, Fiom, Uilm e Fismic «contro il continuo peggioramento delle condizioni di lavoro». I sindacati sostengono che l'adesione è stata del 90%, mentre per la Fiat ha scioperato il 35% dei lavoratori del primo turno e il 40% del secondo. «Il piano di ristrutturazione della Fiat, contraddistinto dalla assenza di investimenti per migliorare la qualità della produzione - osserva la Fiom di Mirafiori/Rivalta, in un comunicato - non garantisce la stabilità occupazionale: infatti nell'ultima settimana di gennaio il 50% degli addetti andrà in cassa integrazione. È necessaria la riapertura di una trattativa sul destino occupazionale di Mirafiori».

### «Sindacato e democrazia» con Epifani e Rinaldini

**TORINO** Sindacato e democrazia, lavoro e contrattazione: di questo si discuterà venerdì e sabato prossimi a Torino (dalle nove del mattino al centro conferenze "Torino Incontra", in via Nino Costa 8). E cioè: la questione delle forme concrete della democrazia nello svolgimento della contrattazione collettiva, l'esercizio del potere contrattuale e il diritto dei lavoratori di decidere sulle rivendicazioni da presentare e gli accordi da sottoscrivere. Interverranno tra gli altri Luciano Berselli, Giovanni Ferrara, Luca Baldissara, Antonio Soda, Luciano Gallino, Marco Revelli, Mario Dogliani, Ignazio Masulli, Mario Agostinelli, Riccardo Bellofiore. Il convegno si chiuderà sabato alle 14,30 con una tavola rotonda cui parteciperanno Guglielmo Epifani, segretario dell'Uil, Gianni Rinaldini, segretario della Fiom, Rossana Rossanda e Aldo Tortorella

la futura stazione di Pozzo Strada. Rimane da eseguire il tratto da Porta Susa a Principe d'Acaja. Si rifarà la stazione di Porta Susa, cambierà la viabilità fuori Torino. Anche la ferrovia Torino, l'asta Milano - Torino - Lione - Parigi, l'alta velocità, che dalla parte di Torino è quasi

fatta, nel senso che tra Novara e il capoluogo le opere (i viadotti e la massicciata) sono quasi ultimate. Mancherà l'armamento, cioè la posa dei binari.

Torino è una città di centosettanta cantieri, di alcune migliaia di operai che lavorano nei cantieri (so-

lo duemila lungo la ferrovia, con i loro villaggi, tre, le loro case, il campo di calcio del cinema e tutto il resto). I cantieri hanno tenuto in piedi Torino, mentre la Fiat chiedeva la cassa integrazione e la mobilità. Se anche la Fiat avesse continuato a camminare sarebbe stata una

fortuna, la crisi purtroppo c'è stata e i conti sono sempre in nero. Gli ultimi numeri parlano ancora di un mercato più stretto, malgrado i premi alla nuova Panda e malgrado una campagna d'immagine che in fondo almeno cancella la cattiva fama. La risposta del sindaco al ragazzo che chiedeva del suo avvenire, di tecnico Fiat, pensato e sperato dai genitori probabilmente, non è che una «scommessa».

Piuttosto, spiega il sindaco, siete voi l'alternativa: la conoscenza che acquisite, questa è la risorsa vera di una città moderna. E se comunque la scommessa è vinta non tornano a Mirafiori sessantamila operai. Si salvano i quindicimila (compresi i tecnici e gli operai) che ci lavorano oggi e che sentono il deserto attorno a loro. Mirafiori è per tre quarti vuota. Quasi un milione di metri quadri di capannoni e di strade non servono a nulla o a poco. Ci può essere un errore nella strategia sindacale, che difende quel che resta dell'auto? Il motore è sempre lo stesso, aggiungendo tutta la conoscenza che si vuole.

A una grande e polemica scrittrice indiana, Arundhati Roy, invitata per un salone del libro, furano spiegate tutte le nuove costruzioni per le Olimpiadi. E lei chiese: «Really? Distruggete tutto il vostro ambiente per sciare due settimane?».

L'altra settimana sono stati inaugurati le vele di Atrium, due scheletri di legno lamellare chiusi da vetri, disegnati da Giugiaro. Nella lunga piazza Solferino, in mezzo si guarda l'un l'altro: saranno un po' l'ingresso (di informazione, per i servizi) alla città. La domanda si risente: che ne sarà dopo l'Olimpiade?

Eppure si fa molto: il Palavella rinnovato da Gae Aulenti, il Palasport disegnato dall'architetto giapponese Isozaki ma non ce n'era uno italiano, si chiedevano all'Itis di via Gaidano), la nuova sistemazione di Torino espositiva, il vecchio stadio comunale con la riorganizzazione in un grande parco di tutta l'area attorno di Piazza d'Armi (verrà cancellata addirittura una via, corso Sebastopoli, per aprire una piazza, di tredicimila metri quadri, grande come piazza S.Carlo).

Per ora si inventano e si costruiscono le ragioni per cui Torino può attrarre più di prima. Il sociologo Bruno Manghi dice che deve attrarre di più i giovani, il presidente degli industriali Andrea Pininfarina dice che si dovrebbero attrarre gli investitori (come è accaduto con la Motorola), il sindaco dice che Torino deve fare come tante città industriali (Seattle e Vancouver) che non hanno mai rinunciato ad attrarre turisti oltre che investimenti.

Il secolo di Agnelli (e di Bobbio o di Galante Garrone) si è chiuso e Torino è diversa. Lo è da anni (almeno venti), adesso lo è molto di più: città mutante, come la percepiscono i ragazzi, con tutte le paure che può dare un corpo che muta. Ma è ricchezza. Non solo perché le Olimpiadi hanno già pagato, quasi due miliardi (in euro) di investimenti. Soprattutto perché si sta costruendo la sostanza dura di una nuova città (infrastrutture, metropolitane, ferrovie).

Si dovrebbe tornare al Lingotto, che è la sintesi: la fabbrica della Taylorizzazione, dell'operaio massa, che adesso vive di un centro commerciale, di negozi, di cinema, anche di università (ingegneria dell'auto) e ancora, però, di Fiat.

Una nuova identità che si scopre nel dinamismo e nel cambiamento  
Un'economia che regge

### l'intervista Sergio Chiamparino sindaco di Torino

**TORINO** Ritrovo il sindaco Sergio Chiamparino in un ufficio «rimpicciolito». L'ufficio vero, storico, sta in un'ala di Palazzo di Città, il municipio, in ristrutturazione. Un anno fa gli chiesi sulla pista del Lingotto, davanti a quella fila di migliaia di torinesi, di parlarmi di Agnelli. Un anno dopo dovremmo aggiungere altri lutti: Galante Garrone, Norberto Bobbio. Un secolo torinese e si lasciano alle spalle tanti primati: «Pur nella loro diversità - dice ora il sindaco - sono tre figure centrali nella cultura torinese e italiana novecentesca e si deve loro se a questa città è sempre stato riconosciuto un ruolo tanto importante». Ma aggiunge: «Quando muoiono le persone, c'è sempre qualcosa di insostituibile. La città deve pensare però al proprio futuro».

**Adesso ci tocca, in tutti i sensi, un altro secolo. Che cosa dice il sindaco Chiamparino della «scommessa Fiat».**  
«La scommessa sulle fortune della Fiat presuppone un giudizio: che la situazione industriale non sia irrecuperabile. Ad altri costruttori europei è capitato un destino analogo: si sono ripresi. La Fiat può contare sulla sua storia e quindi sulla sua esperienza, su un ambiente esterno straordinariamente dotato di risorse. L'indotto è una risorsa importante. Può contare

Quello stabilimento è una metafora: non tornerà quello di una volta, non abbandoniamolo

## «Mirafiori: pensiamoci prima noi»

anche su relazioni sindacali, certo conflittuali, che garantiscono però la competitività del lavoro torinese. Vedremo se esiste ancora un nucleo imprenditoriale che crede nella potenzialità della nostra industria automobilistica. Ci sono cose che ci fanno credere di sì. Il problema cresce ovviamente davanti a una situazione di difficoltà dei mercati, d'economia sofferente, di sviluppo interrotto. Però non ci si ferma. Non fermarsi è un imperativo. Mirafiori in questo senso è la metafora della sfida. Non nascondiamoci dietro un dito, sappiamo tutti e anche la Fiom lo deve sapere che a Mirafiori non si torna indietro, a Mirafiori non torneranno i cinquantamila di trent'anni fa e neppure i trentamila di un decennio dopo. Non devo stare ad aspettare. Mi devo chiedere adesso che cosa fare di Mirafiori. Altrimenti lo decidono altri, lo decide il mercato, perseguendo obiettivi che non sempre coincidono con gli interessi della collettività».

**Nel senso che il mercato fa scelte banali e per sé, un bel po' di edilizia speculativa...**  
«Ovviamente non basta pensare e progettare. Poi servono gli investitori internazionali».

**Ma che può fare il comune?**  
«Può fare molto. Intanto perché la risorsa area è determinante. Poi può sempre esercitare quella che gli anglosassoni definiscono moral

suasion. Ha un compito di indirizzo, deve riuscire a mostrare le potenzialità di un contesto urbano...».

**Persuasione morale, dunque. Ci sono segnali positivi?**

«Certo ci sono segnali positivi. Tante iniziative, accanto a tanti progetti, che non riescono però a diventare sistema, a offrire massa critica. Deve essere più forte la sensazione del cambiamento».

**Ci sono segnali positivi anche dalla Fiat?**  
«Si deve attendere. Intanto una ripresa d'immagine c'è stata. Con una presa di responsabilità da parte della famiglia».

**Alla fine le Olimpiadi, una scelta attorno alla quale non sono mancate le critiche, si sono rivelate una ciambella di salvataggio...**

«S'è dimostrato che è stata una scelta giusta. Senza quegli investimenti, non si sarebbe potuto garantire tanto lavoro. E poi abbiamo pensato, realizzando quegli impianti, al futuro. Un esempio è il villaggio olimpico: diventerà un quartiere residenziale, edilizia popolare ed edilizia privata, insieme, case per gli studenti. Comunque si migliora l'accoglienza. Anche il turismo internazionale è una strada per Torino. Il tessuto economico è solido. Non vi sono indica-

tori che parlino di un sistema in caduta. Anzi vi sono tante nuove imprese d'eccellenza: Lavazza, Giugiaro, Pininfarina, Alenia, Microtecnica, realtà che hanno conquistato il loro spazio...».

**Nonostante la Fiat, dunque. Tra tanti progetti che riguardano l'amministrazione, quale le sta più a cuore?**

«Sicuramente il nuovo Parco della salute, nella zona del Lingotto».

**Le nuove Molinette?**

«Le nuove Molinette, un ospedale d'eccellenza di standard internazionali e a valenza regionale, il campus universitario, attività di ricerca scientifica, incubatori per attività pubbliche e private della ricerca applicata. C'è un'intesa con la regione. Colmiamo una lacuna italiana».

**Che bilancio fa della sua amministrazione?**

«Diciamo che si sono rispettati gli impegni. Senza ritardi. Direi che il nostro ruolo viene riconosciuto e che i cittadini guardano all'amministrazione con fiducia».

**Che cosa teme di più, a parte gli imprevisti o la crisi della Fiat?**

«La lentezza della burocrazia. Di fronte a cambiamenti che chiedono rapidità, per non rischiare l'esclusione».

o.p.