

DALL'INVIATO

Oreste Pivetta

TORINO Non è ancora inverno, ma è da settimane che su Torino soffiano venti da brividi. Non solo su Torino, ovviamente. Le folate arrivano dappertutto. Mentre il centrodestra nazionale allunga le mani sulle Olimpiadi, perché sia chiaro che dove ci sono risorse (soldi) vuol comandare lui, e le fiamme gialle indagano su strade e appalti, la Fiat chiude in rosso per il settimo anno consecutivo, la cura Montezemolo-Marchionne chiede tempo e il tempo costa carissimo, s'allunga la serie di fabbriche in crisi.

Di punto in bianco ha chiuso l'Embraco (compressori per elettrodomestici) a causa delocalizzazione, la Sime (materiali tecnologici in rame) ha portato i libri in tribunale, per fallimento, perché la Cina ha cancellato commesse per quattro cinque milioni di euro... L'altro giorno si sono visti marciare in corteo dalla stazione di Porta Susa fino alla sede della regione ingegneri, tecnici, amministrativi, operai dell'Alenia, «uniti nella lotta» (una grande giornata di lotta, commenta il segretario Fiom, Giorgio Airaud), perché temono futuri tagli e future dismissioni, dettati dalla possibilità di un trasferimento. Piccole, relativamente, realtà o grandi che tra Embrago e Sime fanno però insieme più di mille posti, cioè mille famiglie, mille più altri ancora, posti di lavoro cancellati in quest'autunno tetro malgrado il cielo chiaro e soleggiato, se tanti progetti a perdere si realizzeranno. Si conta che negli ultimi quattro anni si siano ridotti di ventiduemila gli occupati nell'automotive, cioè nell'auto e nell'indotto (più la cig a perdere), ma se ne siano guadagnati la metà nel settore edilizio: l'unica impresa che tira è quella, a finanziamento pubblico, delle grandi trasformazioni, dalla metropolitana alle stazioni ferroviarie agli impianti olimpici. Vale a dire: il bilancio è negativo, ma il disastro è scongiurato e l'economia cittadina si sostiene, la città sopravvive e vive magari, tentando di costruire l'alternativa alla sua storia di one company town.

Lavori in corso. Torino cammina a due velocità: una per la crisi, un'altra per cambiare... «Il problema - spiega ben Tom Dealessandri, assessore al lavoro - è che la crisi corre più forte e rischia di divorare anche ciò che di buono si è potuto realizzare...».

Torino, la corsa a ostacoli verso l'Olimpiade

Il Censis ha ancora battezzato Torino tra le città «aquila», le sette città che dal basso di altrettante aree metropolitane volano verso rosei orizzonti. Anche «città locomotiva», nel senso che trascinano dietro sé i vagoni del resto della regione o del paese. Torino si consola. Ma non è solo consolazione. Bellissima la si vede e la si immagina più bella, quando si sa che la bellezza è una risorsa. Basterebbe fare la conta dei «lavori in corso». A opere conclusive si dirà che la città è cambiata, da Porta Palazzo alle Molinette al Lingotto, che ha reagito al declino segnato da una infinità di passi. Per diventare che cosa? Città del terziario, città delle scienze, città del turismo? Probabilmente l'uno e l'altro e l'altro ancora, se si pensa ad alcune «eccellenze», ad alcuni primati: dal Politecnico ai musei...

Nerio Nesi, parlamentare ed ex banchiere, bolognese di nascita e di studi, torinese per lavoro (primo impiego alla Rai

Marcenaro: una politica regionale che fa immagine ma rinuncia a esercitare i propri compiti

»

di via Arsenale 21), nei giorni scorsi è stato assai criticato per quanto raccontava in una intervista. Parlava del «declino torinese» e la stessa espressione ha usato con noi. Lamentava soprattutto però come Torino non fosse riuscita a diventare «questione nazionale». Sarebbe un paradosso, ma neppure la sofferenza via via più acuta della prima industria italiana e dell'unica industria automobilistica italiana è mai riuscita a diventare «questione nazionale». Non parliamo della media Embraco o della piccola Sime. L'assessore regionale Pichetto non è riuscito a chiedere qualche cosa di più che «la garanzia degli ammortizzatori sociali». Un'altra fabbrica chiude e si implora la cassa integrazione. «Non si vedono - spiega Pichetto - investimenti così forti sull'immagine e il disimpegno completo sulle questioni concrete. Dalla Regione in su si può solo vedere quanto manchi alla sensibilità del centrodestra la dimensione del sistema paese... Immaginiamo una storia Fiat in Francia o in Germania, quanto si sarebbero impegnati i rispettivi governi. Anche in Italia potrebbero esibire un esempio positivo, ma viene da una regione, l'Umbria: quando la proprietà decise di sbaraccare le acciaierie di Terni, beh, istituzioni, sindacati, partiti si ritrovarono sullo stesso

IL FUTURO sotto la Mole

Una «città-aquila» tra vecchie crisi e nuovi progetti: il problema è che in questo momento le difficoltà corrono più veloci delle buone notizie

Sul cambiamento e sull'innovazione il peso dell'infinita sofferenza della Fiat, dei dubbi di Montezemolo e di Gm Dalle auto alla metropoli «polifonica»



Una veduta del capoluogo piemontese

fronte».

Nesi fa un esempio culturale a proposito di «questione nazionale»: il museo Egizio, cioè la più importante raccolta mondiale dopo quella del Cairo, «una risorsa nazionale da vendere in tutto il mondo, come potrebbe essere il museo del Risorgimento». Se aggiungiamo il museo d'arte contemporanea di Rivoli, la fondazione Sandretto Re Rebaudengo, magari il teatro Regio, si potrebbe individuare una vocazione torinese: città e capitale della cultura, dalle sue strade, straordinarie repertori d'architettura e d'urbanistica, alle sue pinacoteche, alle sue mostre. Però adesso sembra tutto troppo rinchiuso, tut-

tvedere quanto manchi alla sensibilità del centrodestra la dimensione del sistema paese... Immaginiamo una storia Fiat in Francia o in Germania, quanto si sarebbero impegnati i rispettivi governi. Anche in Italia potrebbero esibire un esempio positivo, ma viene da una regione, l'Umbria: quando la proprietà decise di sbaraccare le acciaierie di Terni, beh, istituzioni, sindacati, partiti si ritrovarono sullo stesso

centomila. Sono morti Galante Garrone e Firpo. Non è retorico scrivere che hanno lasciato un vuoto, un vuoto in una storia che risale da Gabetti e da Gramsci.

Nesi annota ancora il destino della Einaudi, finita nei bilanci della Mondadori, l'agonia della Rai, persino l'ultimo colpo, più simbolico che altro, di Tronchetti Provera, che trasferì la sede legale di Telecom a Milano. Ma si torna sempre alla Fiat, a quel dualismo imposto tra «padroni» e «classe operaia»: «In crisi entrambi - annota Nesi - a Torino sono mancati i riferimenti». Identità forti che si sono frantumate: procedere in fila, dopo ore d'attesa, davanti alla bara di Gianni Agnelli era come dichiarare un sentimento, sentirsi orfani, anche dall'altra parte dello schieramento.

«Guai però - sosteneva di recente il rettore dell'università, Rinaldo Bertolino - a ripetere l'errore del passato, cioè una eccessiva confluenza di energie verso un'unica scelta». Bertolino auspicava «polifonia», anche contro l'illusione di una crisi che si cancella «attraverso l'applica-

zione tecnologica del mondo dell'informatica e della comunicazione».

Una delle iniziative più consistenti e ammirabili è la riorganizzazione della linea ferroviaria, che attraversa la città da nord a sud, e delle zone circostanti, in un'area, la «Spina centrale», che si estende per oltre due milioni di metri quadrati. Nel futuro insediamenti terziari, residenziali, commerciali e per il tempo libero, persino un centro religioso e la nuova stazione Dora. Davvero un'altra faccia. Non sarà solo ipermercati e palestre. Dovrà

»

»

Si torna sempre alla Fiat e saranno mesi decisivi, chissà. Il 18 dicembre finirà la tregua con il socio americano. Nel giro di alcune settimane Gm dovrà decidersi se acquistare o meno e, vista la situazione in casa e quella di Torino, difficile che si rassegni all'acquisto. Dovranno decidere anche le banche: diventare azioniste o rinegoziare i prestiti. Montezemolo chissà: potrebbe andarsene lasciando al giovane Elkann a uno dei vecchi saggi (Gabetti o Franco Grande Stevens).

I dubbi di Nerio Nesi: questione d'identità. È anche questione di fiducia: ci vogliono imprenditori coraggiosi

»

esprimere la «polifonia» torinese.

Nesi aveva ricordato l'episodio di un concorso per diventare primari di cardiologia alla Molinette, concorso andato deserto. Quasi uno scandalo nella città che vide operare alcuni tra i più celebri medici italiani. Come Dogliotti. Ma non si può neppure dimenticare Molinette, teatro di malasanità e corruzione, dalle tangenti al direttore generale Luigi Odasso (in quota Forza Italia), alle tangenti per le valvole cardiache fino alle mazzette delle pompe funebri, oltre che centro scientifico di eccellenza, che troverà probabilmente una nuova sede proprio in un'area di Mirafiori. Scuri e chiari. Un altro progetto di una trasformazione che continua, possibile perché, come vuole sottolineare Marcenaro, malgrado il Pil e le esportazioni siano in discesa, Torino e il Piemonte restano tra le regioni più ricche d'Europa, una locomotiva appunto, come le ha disegnate il Censis.

I cinque anelli... Tante cose, insomma, compresa l'occasione delle Olimpiadi. «L'ultimo regalo di Agnelli, che non è stato mai troppo generoso con la sua città», dice Nesi. E sarà senz'altro così, perché sulla scelta avrà contato la parola di uno come l'Avvocato, «le roi de la repubblica». Anche se Agnelli, secondo Nesi, avrebbe dovuto per Torino «intravedere il percorso della crisi e aveva i mezzi e il potere per rimediare». Peccato di egocentrismo di una famiglia, dice Nesi.

Si torna sempre alla Fiat, motore dello sviluppo e poi ragione delle fatiche torinesi, di una città danneggiata dalla sua natura «monocolturale», negli anni della deindustrializzazione, colpita molto di più di Milano, più grande, più varia nei suoi compiti: anche Milano ha perso le sue fabbriche, ha fatto in tempo a una sola fabbrica, ha volato in tempo ad aggiornare la sua natura, vedendole morire una dopo l'altra.

»

»

Il sindaco: «È troppo ripiegata su se stessa. La trasformazione comporta anche traumi» Chiamparino attacca la «classe dirigente»

DALL'INVIATO

TORINO Sergio Chiamparino è sindaco ormai da tre anni, tre anni difficili, ma anche di molto lavoro e di grandi progetti.

Sindaco, proviamo a diradare le ombre che si sono addensate su Torino. Vedi le Olimpiadi, gli attacchi del centrodestra, vedi la Fiat in continua sofferenza, vedi altre crisi, ultima l'Embraco, prima Sime e prima ancora Alenia.

«Chiaro qualcosa a proposito di crisi. Ad esempio Alenia. La vicenda Alenia si potrebbe chiudere con un trasferimento di cinquecento metri da corso Marche a Caselle e con la possibilità di nuove assunzioni. Quindi con prospettive interessanti. La Fiat è il nostro problema, ovviamente, la crisi di una azienda automobilistica nel momento in cui tutto il settore nel mondo è in difficoltà. Piangono anche i colossi multinazionali. Non diamo per scontato una fine dolorosa. L'Embraco vive una situazione d'incertezza complicata dalla lontananza di una controparte, che sta in Brasile. Situazione seria, serissima, ma non siamo fermi. Faccio un esempio. Proprio sabato ha fatto il giro di Torino il primo autobus a idrogeno, risultato del lavoro di quattro anni dell'Ansaldo, dell'Iveco, dell'Enea e di alcune altre aziende. L'idrogeno non sarà il presente della motorizzazione di massa, ma abbiamo dato un segnale positivo dal punto di vista dell'innovazione e della ricerca nel campo della mobilità sostenibile».

Potete vantare un bel traguardo e magari togliervi una soddisfazione nei confronti di Formigoni che aveva promesso tanto ad Arese.

«Un segnale, ripeto. Vuol dire che in una certa direzione si lavora, si lavora per una prospettiva. Non è tutto brutto e le trasformazioni industriali sono lunghe, chiedono tempo e comportano traumi. È inevitabile. Intanto però bisogna dimostrare che ci sono professionalità, mestieri, conoscenze... Bisognerebbe dimostrare anche fiducia».



Sergio Chiamparino

Però, fuori da Torino, sembra che vi stiate giocando male la carta delle Olimpiadi.

«Sono venuti giornalisti da tutto il mondo e se ne sono andati dicendo che Torino è una splendida città, che sono belli gli impianti e che i lavori sono a buon punto. Delle nostre polemiche interne non hanno neppure voluto sentir parlare. Le Olimpiadi non sono un'impresa industriale, ma avranno una ricaduta positiva. Daranno lavoro, chiameranno investimenti, dimostreranno la qualità di Torino. Poi ci sono le grandi trasformazioni infrastrutturali. Indispensabili. Monaco che è una città un po' più grande di Torino è percorsa da otto linee metropolitane. Ma il suo piano dei trasporti risale a trent'anni fa. In Italia siamo partiti tutti in grave ritardo. Stiamo cercando di recuperare».

Si sente dire: Torino non è riuscita mai a porsi come questione nazionale, passati gli anni di Torino capitale, un secolo e mezzo fa. Che ne pensa?

«Penso che sia un modo un po' provinciale di porre le questioni. Il Censis ci ha collocato tra le città «aquila». Saremo aquilotti ma l'indagine ci riconosce un ruolo nazionale. Le Olimpiadi ci riconoscono un ruolo internazionale».

Forse è solo il centrodestra che non sente la questione nazionale... Sindaco, anche prima è tornato sulla fiducia. Le è capitato mol-

te altre volte...

«C'è bisogno di avere più fiducia... Vedo invece ancora una classe dirigente un po' troppo ripiegata su se stessa, anche se alcune mosse recentissime sono in controtendenza. Ad esempio, la scelta del nuovo direttore generale del San Paolo. In altri momenti decidere sarebbe stato un interminabile tira e molla. Stavolta si è concluso rapidamente per Modiano, uno dei migliori banchieri italiani, strapandolo a Milano. Sempre rispetto al San Paolo: le voci di intesa con Dexia sono dimostrazione di vitalità e di credibilità. Unicredit aprirà a Torino la sua scuola formazione del management. È un altro riconoscimento... Certo contro gioca la crisi della Fiat: la Fiat non ci regala fiducia».

Una curiosità. Dopo tanto discutere di una nuova sede, il museo egizio rimarrà dov'è. Le sembra la strada giusta?

«La fondazione che governa il museo ha investito venti milioni di euro per miglioramenti e ristrutturazioni. Il problema della nuova sede non si pone».

Lei chiede tempo. Quanti anni ci vorranno?

«Ogni tanto si fanno paragoni tra Torino oggi e la città postunitaria. Allora si fondò la città industriale. Ci vollero quarant'anni e fu possibile il processo realizzando grandi opere pubbliche: dalle ferrovie al traforo del Frejus, ai canali. Adesso, trasformando la città da industriale a neoindustriale di produzioni manifatturiere tradizionali ma anche di produzioni immateriali, si deve investire sulle infrastrutture, in opere strategiche che appunto hanno bisogno di anni. Mi piace anche un confronto attuale, con Roma prima dell'ultimo Giubileo. Tutto sottoposta, tanti disagi, tante proteste. Poi si finisce, tutto cambia e di colpo tutto può apparire sotto una luce positiva, completamente diversa. Mi aspetto un altro segnale: a gennaio verrà inaugurato il palazzo a vela ristrutturato da Gae Aulenti con i campionati europei di pattinaggio. Mi immagino che da lì si potrà cominciare a valutare il buon lavoro che abbiamo fatto».

o.p.

VERSO IL CONGRESSO NAZIONALE DEI DS



Presentazione Mozione Fassino Per vincere. La sinistra che unisce

MARTEDÌ 23 NOVEMBRE

Agrigento ore 17.00
Temenos Spazi Culturali
Chiesa S. Pietro, via Pirandello
Bruno Trentin

Torino ore 20.30
Camera del Lavoro
via Pedrotti 5
Cesare Damiano

MERCOLEDÌ 24 NOVEMBRE

Roma ore 18.30
Sezione DS Trionfale
via Pietro Giannone 5
Vincenzo Visco

GIOVEDÌ 25 NOVEMBRE

Roma ore 18.30
Sezione Ponte Milvio Flaminio
Piero Fassino

Roma ore 18.00
Sezione Centocelle
via degli Abeti 14
Enrico Morando

Roma ore 18.00
Sez Garbatella, via F. Passino
Livia Turco

Roma ore 17.30
Sezione Pietralata
Mario Alicata, viale Stefanini 24
Luciano Violante

VENERDÌ 26 NOVEMBRE

Roma ore 18.30
Sez. S.Giovanni
via La Spezia 79
Bruno Trentin

SABATO 28 NOVEMBRE

Settimo Torinese ore 9.30
Sala del Consiglio
Comunale
Fabrizio Morri

Coordinamento nazionale Mozione Fassino "Per vincere, la sinistra che unisce"
00184 Roma - via Palermo, 12 Tel. 06/6711353
www.dsonline.it • mail mozionefassino@dsonline.it