

Una città nella crisi dei trent'anni

Gabriele Polo

INVIATO A TORINO

Renato C. osserva le «offertissime» del giorno. Al supermercato Lidl di via Carlo Alberto oggi si va da un euro al chilo per i pomodori a 99 centesimi per 250 grammi di tortelloni ripieni. Niente male anche il chilo di spaghetti a 65 cent: «I tuoi simili li incontri qui, al supermercato, e li riconosci da come guardano i prezzi». Renato è un ingegnere laureato al Politecnico, poco più di cinquant'anni, vive da sempre nel centro di Torino a due isolati dal «salotto» cittadino, piazza San Carlo. Da sei mesi è disoccupato, licenziato da una microimpresa della subfornitura meccanica andata in tilt. Ogni giorno viene qui, sotto casa, in un discount che per pudore si chiama supermercato. E ci passa almeno un'ora - «tanto di tempo ne ho» - a scegliere le convenienze per tirare avanti cercando di spendere il più lentamente possibile quel che resta della liquidazione e ciò che arriva da qualche lavoretto in nero (l'ultimo a maggio). Lì, a cinquanta metri dall'hotel Sitea, quattrostelle da 200-250 euro a notte e a cento passi da Eataty, il negozio-ristorante del mangiar bene con i pomodori a 4,50 euro al chilo, la pasta ripiena a 22, gli spaghetti a 5,60. Mondì frequentati un tempo, per alloggiare clienti e pranzarci assieme. Non ora, non più.

Adesso i suoi luoghi sono scaffali grigi e un po' vuoti ma almeno più sicuri rispetto al SisalMatchpoint, aperto proprio lì di fronte, con le scommesse a perdere, le slot machine e la disperazione di chi ci entra ed esce con lo sguardo vuoto come le tasche o la nevrosi del colpo mancato d'un pelo. Scaffali-rifugio contro la tentazione di uno qualsiasi tra i sessanta «compro oro e pago in contanti» che segnano la città del debito, intascando collanine o anelli di un passato dignitoso in cambio di 38 euro il grammo per pagare una multa che s'è gonfiata troppo o un dente che proprio non si può far a meno d'aggiustare. Luoghi in cui non vuole cadere - per scampare il pericolo delle illusioni. Non ora, non ancora.

Tra qualche giorno l'ingegnere disoccupato metterà un altro tassello alla sua strategia del risparmio e traslocherà in periferia, in un appartamento più piccolo e più economico, più adatto a chi è stato lasciato da moglie e figli, prima che il padrone di casa chiami l'ufficiale giudiziario, cosa ormai frequente, visto che Torino - con 105.000 vani vuoti, tra alloggi e negozi - è al secondo posto in Italia in quanto a sfratti per morosità (2.523 nel 2011), ma in rapporto al numero di abitanti supera Roma e conquista la vetta della classifica.

Vecchi e nuovi poveri

Renato C. è un «nuovo povero», uno dei 10.000 censiti nell'ultimo anno dalla Caritas. Un «soggetto a rischio», più dei «tradizionali» clochard perché non è abituato alla povertà, caduto improvvisamente e in quella caduta ha perso gran parte delle sue relazioni sociali. A Torino ci sono 100.000 poveri, il 12% della popolazione: 2.000 vivono per strada, sono i «poveri assoluti», senza alcuna risorsa se non la carità: più di 60.000 sono quelli che vivono con 3/400 euro al mese, molti pensionati, disabili, anziani soli che hanno un alloggio e integrano la miseria con i sussidi e ricorrendo alle mense. Poi ci sono i «relativamente poveri», quelli che secondo l'Istat in Italia sono più di otto milioni, appena sotto la soglia di povertà (1.011 euro per una famiglia di due persone): a Torino sono più di 40.000, tra loro i «nuovi» come Renato, persone che hanno già perso il lavoro o sono sul punto di perderlo non avendo prospettive una volta consumati i risparmi o la cassa integrazione. «Ma, attenzione - mette in guardia Pierluigi Dovis, direttore della Caritas cittadina - qui a Torino la "caduta" è iniziata prima dell'ultima grande crisi economica, da almeno vent'anni assistiamo a un aumento qualitativo e quantitativo della vulnerabilità sociale». Vuol dire che 100.000 poveri sono la dote sociale con cui Torino si presenta alla grande crisi di oggi «causa la perdita di competitività industriale e culturale di un bacino produttivo che dal capoluogo si estende ad Alessandria e a tutto il nord Piemonte», spiega Dovis.

Dall'industria alla rendita

Scorrono nella mente trent'anni di tagli. Il dimagrimento portato all'anorexia della Fiat (dai 24.000 operai espulsi nell'autunno '80, fino all'ultima cassintegrazione di Mirafiori, passando per la cancellazione persino dalla memoria di tutti gli altri stabilimenti dell'auto e non solo, da Lingotto a Rivalta, dalle officine ferroviarie alla siderurgia); la caduta uno a uno di «grandi carrozzieri» come Bertone e Pininfarina (la prima conquistata per due soldi da Marchionne, la seconda trasformata in De Tomaso e appena truffata da Rossignolo); la fuga altrove di stilisti come Giugiaro (verso la Germania); lo svuotamento industriale, poi persino finanziario, fino alla cancellazione del marchio Olivetti di Ivrea, con l'ex cuore dell'informatica italiana ridotto ad archeologia industriale (oggi la Confindustria del Canavese è non casualmente presieduta da un fabbricatore di gabbiette per tappi da spumante). La lista potrebbe continuare a lungo, ricostruendo un'era di grandi dismissioni e relative riconversioni alla rendita fondiaria, il tutto felicemente mascherato con i miti

della città - di volta in volta - «turistica», «culturale», «olimpica». Di certo c'è che l'aver mandato in soffitta la vecchia monocultura industriale targata Fiat non ha liberato le menti a sufficienza da poterla sostituire con qualcosa di altrettanto «pesante». Così la sensazione di «leggerezza» degli anni '80 e '90 ha, secondo Dovis, «generato in città una doppia illusione: da un lato quella che, liberata la città dalla monocultura dell'auto, prima o poi sarebbe spuntato un nuovo sviluppo industriale; dall'altro che i servizi e l'edilizia avrebbero compensato ciò che si stava perdendo. E le classi dirigenti hanno coltivato e nutrito questa illusione». Per questo Torino arriva in pessime condizioni all'appuntamento con la grande crisi globale. E le figure a rischio come Enrico C. sono destinate a proliferare.

L'illusione di cui parla il direttore della Caritas la ritrovi in cemento e asfalto lungo la «spina» che taglia in due la città, da nord a sud, seguendo quella che un tempo era l'area industriale sorta attorno e insieme alla linea ferroviaria oggi «interrata». Una traiettoria curva - in rottura con al pianta ortogonale della città - ancora piena di lavori in corso, tra boulevard più rumeni che francesi tanto assomigliano a tangenziali, grattacieli in costruzione, stazioni ferroviarie che interrandosi lasciano sopra sé cumuli di terra secca, parchi tecnologici utilizzati a singhiozzo e parchi verdi che sembrano piazze d'armi, milioni di metri cubi di cemento per dar corpo a caseggiati - spesso bruttini e molto disabitati - e centri commerciali addossati gli uni agli altri. «Ma bisogna immaginare il tutto tra una decina d'anni, quando le opere saranno completate, le abitazioni riempite e gli alberi cresciuti», spiega l'ex sindaco Sergio Chiamparino uno dei governatori di questa trasformazione. E avrà pure ragione ma, per ora, i vuoti sono più d'uno: dai 3,3 miliardi di rosso del bilancio cittadino ai tanti vani sfitti, dalle strade che sembrano portare verso il nulla all'assenza di un'idea che sia una di nuovo sviluppo, visto «che - come ammette lo stesso Chiamparino - per vent'anni abbiamo tenuto su la città con gli investimenti pubblici per risanare il territorio, far crescere il turismo e i servizi. Ma non si può andare avanti così e ora bisogna saper attrarre nuovi investimenti per il rilancio della manifattura». Quella giudicata troppo pesante e senza futuro nei progetti degli anni '90. Quando Valentino Castellani, ingegnere del Politecnico, diventato sindaco per il centrosinistra, cementificò l'idelogia degli anni '80 - da company town a città dei servizi - con la moltiplicazione delle volumetrie per rendere più convenienti gli investimenti pubblici e privati che dovevano riempire almeno cinque dei dieci

milioni di aree industriali dismesse. In buona parte dalla Fiat – nelle sue varie versioni – che con il cambiamento di destinazione d'uso dei terreni di sua proprietà (da industriale a commerciale) ha messo in cascina un bel po' di valore aggiunto. Bello sarebbe sapere quanto, non ci fosse società di comodo e scatole cinesi a insabbiare tutto.

Camminando nel vuoto

«Teksid, Ferriere, Officine Savigliano, Grandi Motori, Michelin.... dove c'era l'industria ora c'è solo rendita. E non funziona neanche un granché». Il panorama tra corso Mortara e via Cigna conferma le parole di Marco Revelli. Basta entrare nel guscio – rimasto intatto – delle ex Officine Savigliano, tra negozi, bar e sale giochi che non trovano clienti o giocatori; o guardare il vuoto dello scarno parco di fronte su cui incombono quintali di materiale che le Fs non hanno ancora smaltito e sistemato (come da patto, non scritto, con il Comune) dopo l'interramento della stazione Dora; oppure censire i tanti alloggi vuoti tra tre megacentri commerciali addossati l'uno sull'altro. Il passante ferroviario – con i suoi 2 miliardi di spesa – è stato il volano di tutto questo. «Che idea c'era alla base di quest'operazione di riurbanizzazione?», si chiede Revelli – «Essenzialmente speculativa». E racconta quando, in consiglio comunale, arrivarono gli uomini di Franco De Benedetti a chiedere il cambio di destinazione d'uso, da industriale a commerciale, dei terreni su cui c'era la «sua» Superga, con annessa triplicazione delle volumetrie. In cambio prometteva di ricollocare in un outlet – in tutt'altra parte della città – gli 80 dipendenti della fabbrica in chiusura, passandoli anche loro da «industriali» a «commercianti» (ribasso contrattuale compreso). Cosa che trovò il consenso dei sindacati «per causa di forza maggiore».

E' questa riconversione della città che ha creato le premesse per la lunga crisi sociale denunciata dal direttore della Caritas. Un'illusione di postfordismo trasformata in rendita e cemento che però oggi presenta il conto. Anche se non tutti sembrano rendersene conto. Lo denuncia Giorgio Airaud, che come sindacalista metalmeccanico di recriminazioni ne può fare parecchie: «Mentre la Fiat se ne va e dall'estero si fa shopping nell'indotto, la città e soprattutto le sue elites rifiutano di guardare in faccia il declino e preferiscono insistere sulla vecchia strada e sui vecchi miti di cui la Tav è emblema e feticcio». Lo lamenta Maurizio Magnabosco, che come manager un tempo dell'auto e oggi dei rifiuti, qualche confronto tra ieri e oggi può farlo: «Mirafiori era un catalizzatore fortissimo di energie economiche. E' illusorio pensare che possa sparire trovando fuori dal manifatturiero qualcosa che ne sostituisca i volumi e la densità. Servirebbe una programmazione che me-

scoli industria, ricerca, servizi. Ma oggi sono in crisi tutte le forme di rappresentanza, politica e sociale. Difficile trovare una via d'uscita e così stiamo semplicemente consumando ciò che avevano accumulato i nostri padri».

Il consumo di cui parla Magnabosco è documentato anche dai numeri che accompagnano la crisi attuale, quella che farà lievitare il numero degli Enrico C. Il Pil italiano quest'anno chiuderà in negativo, e molto sopra la previsione ufficiale del 2,5%: in via riservata il presidente di Confindustria Squinzi parla di un -3,5%. In Piemonte andrà pure peggio, basta pensare che il primo trimestre dell'anno ha segnato un meno 3,6% (a Torino città meno 3,9%) e col passare dei mesi la situazione (insieme agli ordinativi e al fatturato dell'industria) sta peggiorando. Torino è ormai scivolata al 26° posto della classifica della ricchezza italiana (26.130 euro il valore aggiunto procapite). Il saldo tra natalità e mortalità d'impresa nel primo trimestre 2012 è stato negativo (-3.215), con un incremento dei fallimenti e la tendenza a investire poco. La spesa delle famiglie per i consumi è diminuita dell'1% e quella per investimenti in macchinari e attrezzature dell'8 per cento. Il saldo tra import ed export è peggiorato, era di quasi 4 milioni nel 2000, l'anno scorso è stato di 2 milioni 900.000. Le ore di cassa integrazione in provincia di Torino nel 2011 sono state più di 92 milioni, quasi tutte straordinaria o in deroga, cioè di imprese al limite della chiusura (dieci anni fa le ore di cig erano state 15 milioni, soprattutto ordinaria, cioè momentanea). Cresce il tasso di disoccupazione: 9,2% in provincia di Torino (dieci anni fa era al 5,1%), 7,6% in Piemonte (nel 2002, 4%). Tutti numeri brutti, cui si aggiunge un cambiamento degli equilibri economici che vede in costante regresso il peso dell'occupazione industriale, 308.000 tra operai impegnati e artigiani nel 2011, 348.000 dieci anni fa: 40.000 posti in meno nella manifattura, che coincide con il totale dei posti di lavoro persi nel torinese.

Ecco la casella statistica dove collocare la storia di Renato C: l'aumento della disoccupazione arriva quasi interamente dall'industria, dove l'entità della cig (che a un certo punto finisce) prelude a una nuova ondata di persone «parcheggiate fuori dal circuito lavorativo», di «nuovi poveri» per tornare alla Caritas e al suo direttore: «C'è un'intera generazione, oggi tra i 45 e i 60 anni d'età, che con il lavoro rischiano di perdere la famiglia, le relazioni e cadere in depressione. Un decadimento che li blocca sotto ogni punto di vista - continua Doves - anche perché in questo dopoguerra la cultura industriale prevalente ha insegnato a gestire il lavoro, l'impresa o parte di essa, ma non a «fare impresa» o a costruire il proprio lavoro. Dal nostro osservatorio notiamo che i nuovi poveri non socializzano tra loro, non si coalizzano,

tendono a isolarsi. Basta un esempio: il 70% delle richieste per il microcredito d'impresa che abbiamo istituito con Dieci Talenti, viene dagli stranieri. Gli italiani si lasciano andare». Tutto perfettamente coerente con gli investimenti che hanno cambiato la faccia di Torino senza creare socialità o nuovo lavoro (se non provvisoriamente con l'edilizia e i grandi eventi), «senza creare rete», per usare il linguaggio di Doves. Cui oggi – attraverso la Caritas e l'Ufficio Pio della Compagnia di san Paolo (2 e 11 milioni, i rispettivi bilanci) – il pubblico chiede sempre più di supplire per l'assistenza: la regione Piemonte quest'anno ha ridotto la spesa assistenziale da 180 a 60 milioni di euro (risaliti a 170 «rubando» alla sanità), il prossimo anno prioriteti solo 44 milioni; il comune di Torino, con tutte le sue passività, annuncia un taglio di 20 milioni. Come se non bastasse il freno costituito dalla «vergogna» (a volte si finisce dagli strozzini per nascondere la propria condizione), i vincoli di bilancio rendono quasi impossibile la vita ai nuovi poveri, cacciandoli in un circolo vizioso: «L'emerginazione dal lavoro e il sentirsi un peso ti spinge giù. Guardi in basso, con gli occhi e con l'anima. Quando cammini per strada e quando cerchi qualcuno con cui parlare eviti chi sta meglio di te, semmai cerchi chi sta peggio».

La vergogna di Renato C, secondo Doves la provano a loro modo anche le istituzioni cittadine, che «non vogliono vedere la povertà, la negano, considerano un danno parlarne, fare qualcosa per riconoscerla e contenerla. Non è solo un freno che arriva dai bilanci in difficoltà. E' un'ipocrisia coerente con l'immagine che si vuol dare della città».

Quella delle Olimpiadi, dei grandi eventi, del 150° dell'Unità italiana. La città della cultura, del turismo e del tempo libero. Ma nonostante tutti gli sforzi promozionali fatti (e il miliardo e 300.000 euro di investimenti olimpici) non abbiano lasciato molto. Torino resta indietro nella classifica turistica nazionale con 1,4 milioni di arrivi nel 2011 (per dare un'idea a Roma ce ne sono stati 10,4, a Firenze 4,2, ma anche Bologna è messa meglio con 1,6 milioni), quasi tutti italiani, il 63% piemontesi. Ci si viene essenzialmente per visitare il Museo egizio con un turismo «veloce» - presenza media 2 giorni - segnalato anche dal mancato decollo dell'Aeroporto di Caselle, «i cui transiti - ricorda Maurizio Magnabosco, che nell'intermezzo tra la Fiat e i rifiuti ha amministrato lo scalo - sono essenzialmente per motivi d'affari». In termini relativi la cultura a Torino produce il 5,6% del Pil cittadino e il capoluogo Sabauda è al 14° posto nel «Rapporto Symbola» sull'industria della creatività italiana, preceduta non solo dalle altre grandi città, ma anche da centri minori - ma molto più attivi culturalmente - come Macerata, Arezzo, Vicenza, Treviso, Pisa, Pordenone.

Non più, non ancora

Non più manifatturiera, non (almeno non ancora) città del terziario «alto», che fare di Torino per attutire la crisi che sta esplodendo? Mentre l'attuale amministrazione comunale è alle prese con i debiti, il deficit di bilancio e la necessità di rientrare nel patto di stabilità che ha dato il via alle dismissioni, l'ex sindaco Sergio Chiamparino, oggi a capo della Fondazione san Paolo dice che dalla sua attuale posizione può far poco: «La Fondazione contribuisce con 130 milioni l'anno per la ricerca, la formazione, le attività culturali, un po' di sanità. Sono gocce nel mare, in una fase di grande difficoltà del credito e dei suoi istituti. Servirebbe un ritorno all'industria. Servono nuovi capitali che creino nuovo valore. L'auto qui è ancora una cultura: spero che la Fiat ci metta qualcosa, altrimenti meglio chiamare i tedeschi». Per ora la Fiat - anzi Chrysler - ci mette solo 35 milioni in tre anni per la scritta Jeep sulle maglie della Juventus. Nell'altro palazzo della finanza cittadina, la banca Intesa san Paolo - che presto potrà godersi il suo grattacielo di 166 metri, appena più basso della Mole, per non offenderla troppo - si fanno meno illusioni industriali: «Se confronti con l'oggi la città degli anni '60-'70 - dice un autorevole dirigente - ti viene l'ansia. Ma Torino ha un sacco di cose. Più piccole, ma ci sono. Ha tanti centri, un'Università con 100.000 studenti, dei servizi che funzionano e una rete d'impresie attive. Certo non ci potrà mai essere qualcosa di simile a ciò che è stata la Fiat, ma una città policentrica non è necessariamente un male. Se amministrata bene, sarà possibile viverci bene». Sarà. Nell'attesa Renato C. ha finito di scorrere le «offertissime Lid», Sceglie, va alla cassa ed esce. Stasera tortelloni, in bianco.

(1-continua)

Ora si invoca un ritorno alla manifattura. L'ex sindaco Chiamparino: «Se la Fiat se ne va chiamiamo i tedeschi»

Qui la crisi è iniziata negli anni Ottanta con la fine della company-town. Consumate le alternative delle «grandi opere» e dei «grandi eventi» è rimasta la speculazione immobiliare. I debiti e centomila poveri

12%

100.000 POVERI IN CITTÀ

Sono 100.000, su 900.000 abitanti, i cittadini torinesi che vivono in povertà, quasi il 12%. Un altro 8% è considerato a rischio imminente di impoverimento. 40.000 sono i «nuovi» poveri, quelli che hanno perso il lavoro di recente o svolgono attività saltuarie.

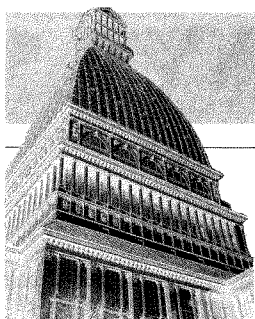
40mila

I POSTI DI LAVORO PERSI

L'occupazione nella manifattura, che vale ancora un terzo dell'economia torinese, negli ultimi dieci anni è diminuita di 40.000 unità. Il tasso di disoccupazione in provincia di Torino è arrivato al 9,2%, quasi raddoppiato rispetto al 2002.

Torino/1 • *Nel capoluogo sabaudo e in Piemonte la crisi ha anticipato i tempi. Con la lunga deindustrializzazione*

Disagio • *La fine della monocultura Fiat ha fatto crescere la vulnerabilità sociale. Cui oggi si aggiungono i nuovi soggetti a rischio, «i lavoratori poveri»*



QUI SOPRA IL MERCATO TORINESE DEL «BALON», NATO COME LOCALE MERCATINO DELLE PULCI. OGGI E' ANCHE UN «MERCATO DEI POVERI», LUOGO DI PICCOLI COMMERCIO E SPECCHIO DI UNA CITTÀ IN CRISI.