



# Piazza Quarto Stato

## Torino, da capitale a città precaria

*di Dario Allamano - LabouratorioBuoizzi - Torino*

Torino quest'anno ha festeggiato, e con il dovuto orgoglio (per mesi la città è pavesata di tricolori), l'essere stata la prima capitale dello Stato Unitario, ma nel contempo i torinesi assistono basiti alla diatriba tra i due opposti estremismi che continuano a battere come se il mondo fosse fermo all'autunno del 1980.

Da un lato la FIOM che continua, in un'epoca in cui la classe operaia, ed in particolare quella delle Carrozzerie di Mirafiori, non è più "classe generale" (neppure per Torino), a perseverare nella sua infinita "lotta di classe", dall'altro Marchionne che tenta con infinite giravolte, ormai assai poco credibili, di rinverdire i fasti del decisionismo romitano, con la "famiglia", orfana di leader dopo la morte di Gianni e Umberto Agnelli, ormai in palese deficit d'ossigeno e praticamente afona.

Questa guerra infinita serve a Torino, e all'Italia? Secondo me no,

È possibile allora tornare a ragionare su cosa è avvenuto tra il 1980 ed il 2010 a Torino (e nel torinese) e su cosa è possibile fare per permettere alla città di uscire da questa "guerra dei trentanni"? Secondo noi socialisti di Labouratorio Buoizzi (e degli altri circoli torinesi) è possibile, a condizione di ripartire da una serena analisi della realtà, abbandonando l'ideologismo

degli opposti estremismi, in poche parole: "comprendere la realtà per trasformarla",

La morte nel primo decennio del XXI secolo di Giovanni e Umberto Agnelli ha segnato il termine di un periodo storico che per un secolo ha contraddistinto Torino: la grande industria manifatturiera ed in particolare la produzione di automobili.

Il declino della grande industria manifatturiera non coincide però con la morte degli Agnelli, anzi la precede, è un percorso che ha avuto i suoi prodromi nella crisi dei primi anni settanta dello scorso secolo, che ha cancellato a Torino interi settori produttivi, il tessile cotoniero o gli elettrodomestici bianchi per dire i due più importanti.

La stessa parabola discendente della produzione di auto a Torino inizia in quegli anni, gli anni ottanta, allorché, FIAT inizia a ristrutturare i sistemi produttivi, con l'inserimento dei robotgate e la lavorazione asincrona dei motori (LAM), ed a dislocare altrove i suoi stabilimenti produttivi: Melfi, Termini, Cassino in Italia, Tichy in Polonia.

Fermarsi però a paragonare la crisi dell'industria a Torino con la crisi della FIAT sarebbe fuorviante, ci sono stati chiusure ben più gravi e traumatiche,



**Gruppo di Volpedo - Rete dei circoli socialisti e libertari del nord ovest d'Italia**  
Via Perino 6 - Volpedo (AL)

[www.gruppodivolpedo.it](http://www.gruppodivolpedo.it) - mail: [pqs@gruppodivolpedo.it](mailto:pqs@gruppodivolpedo.it)

una in particolare ha contrassegnato la debolezza della politica torinese: la scomparsa della Olivetti, che un autorevole storico, Emilio Renzi, ha definito in un convegno di Laboratorio Buoizzi a Torino: **Olivetticidio**.

Per dirla in estrema sintesi Torino è in una fase di transizione tra un passato importante, quello delle grandi fabbriche, ed un futuro per ora molto precario.

É peraltro una fase che Torino ha già vissuto allorché avvenne il trasferimento della capitale del Regno Sabauda a Firenze prima ed a Roma poi. Fu un periodo, quello che va dal 1861 al primo decennio del novecento, in cui la città perse ruolo, ma soprattutto le professionalità legate allo Stato: burocrazie ministeriali, ambasciate, militari ecc. Fu un'epoca in cui la durezza della crisi portò ad esiti estremi gli scontri sociali.

Ma fu anche l'epoca in cui nacquero e crebbero le prime reti di solidarietà "pre-socialista": le cooperative e le società di mutuo soccorso, ed in cui nella stessa chiesa torinese emersero quelli che poi saranno chiamati i "santi sociali", che seppero declinare l'assistenza verso i più poveri non solo in termini di carità, ma soprattutto come solidarietà attiva.

Furono su queste le basi, cooperative e società del mutuo soccorso (SOMS) e chiesa sociale, che si costruì una rete solida che consentì a Torino di reggere l'urto della crisi post unitaria.

La crisi terminò con l'avvio delle prime industrie, frutto dell'ingegno di autentici pionieri che seppero riconvertire l'attività dei costruttori di carrozze per i nobili (i carrozzieri) nella produzione industriale di quella tecnologia che poi per un secolo segnò Torino: **l'auto**.

Fu l'apertura delle grandi fabbriche che favorì, ad inizio novecento, la costituzione di una nuova organizzazione "di classe" destinata a rappresentare gli interessi dei lavoratori dipendenti: la CGdL, e fu sotto la guida del più grande sindacalista socialista del novecento: Bruno Buoizzi che la Fiom uscì dalla sua condizione di minorità massimalistica per affermarsi quale grande sindacato democratico e riformista di massa.

Quella struttura economica e sociale (grande industria, sindacato e chiesa sociale) determinò per un secolo la struttura sociale e politica di Torino, tutti riconoscevano a questa città l'immagine di nuova Capitale industriale dell'Italia, e, per altri versi, il ruolo di avanguardia politica, di laboratorio di nuove idee.

Torino fu la città in cui emersero Gramsci e il pensiero liberale di Gobetti, ma anche un Presidente della Repubblica poco valorizzato: Saragat. Fu una città mai totalmente fascistizzata e che per prima incubò i germi dell'antifascismo. É un ruolo politico che questa città ha saputo mantenere anche durante il più recente "ventennio" berlusconiano, ma è l'unico elemento storico che ha saputo realmente mantenere, avendo perso il proprio ruolo di capitale industriale.

La fase politica che sta a cavallo tra fine novecento ed inizio duemila non ha lasciato basi robuste. L'ipotesi politica che portò nel 1993 Castellani alla guida della città si reggeva su un'idea poco solida: fare del turismo il nuovo motore di Torino, alcuni ipotizzavano di fare concorrenza a Firenze, Roma Venezia.....

Le iniziative culturali (Museo Egizio, Museo del cinema ed altro) hanno determinato una profonda



ristrutturazione del centro cittadino, che oggi è indubbiamente più accogliente e bello, ma hanno lasciato ai margini le periferie. Lo stesso restauro della Reggia di Venaria Reale si è integrato poco con Torino città, restando un satellite che vive di luce propria.

Sono stati comunque investimenti produttivi.

Non altrettanto si può dire delle Olimpiadi del 2006, che non hanno prodotto ricadute destinate a durare nel tempo, gli impianti di gara, in particolare i trampolini del salto e la pista di bob, sono ormai in disarmo e rappresentano una perdita economica secca per Torino. Gli hotel, al di là dei periodi in cui ci sono eventi importanti, estensione della Sindone o 150 dell'Unità d'Italia, non registrano più il pieno,

Piaccia o no nel suo fondo l'area torinese è rimasta un territorio a vocazione industriale, ed il limite di questi ultimi vent'anni di giunte di sinistra (in città ed in Provincia) è stato nel non aver sostenuto a fondo queste potenzialità, anzi nell'aver teorizzato l'idea di una nuova Torino post-industriale.

Non si è saputo o voluto investire nel sostegno di nuove produzioni in nuovi comparti emergenti, e i casi Olivetti si sono ripetuti nel tempo, prima con l'abbandono da parte di Telecom e della RAI dei centri di ricerca che erano presenti in città (lo CSELT di Telecom ed il Centro Ricerche di corso Giambone per la RAI) e più di recente (2009) con l'abbandono al suo destino del centro Ricerche Motorola.

Per restare all'auto dobbiamo avere la consapevolezza che il futuro di Torino non può restare fermo alla guerra di Mirafiori per l'assemblaggio di auto,

occorre investire nella ricerca e sviluppo di nuove tecnologie, a partire dai motori a bassi consumi energetici. La FIAT si è comprata parte di Chrysler semplicemente cedendo una tecnologia che per gli italiani è vecchia di vent'anni: il motore Fire. Oggi l'unico Centro ricerche che a Torino funziona e cresce è quello della GM Powertrain, nato dalla separazione di FIAT e General Motors.

É tempo che questa città torni a pensare se stessa come laboratorio per l'innovazione, anche se non tutto è perduto. Il Politecnico, ormai prima Università Italiana, ha accresciuto, il suo ruolo di incubatore di nuove ricerche, ma occorre che i poteri politici la smettano di inseguire chimere che ormai hanno trovato il loro luogo di coltura in altre città ed altri paesi. É tempo di individuare pochi ma concreti settori, che magari possono sembrare vecchi, ma che possono avere un ruolo importante nei settori del risparmio e dell'efficienza energetica, della tutela ambientale e dell'agro-alimentare e della medicina.

Torino però non può e non deve restare "una città in alto a sinistra della cartina d'Italia", occorrono adeguate infrastrutture, soprattutto in grado di favorire il trasferimento delle persone e delle merci dal traffico su gomma a quello su ferro, occorre dotare il Piemonte, e Torino, di infrastrutture trasportistiche in grado di valorizzare i ruoli dei porti di Genova e Savona, ed in grado di sfruttare appieno la collocazione del Piemonte, baricentro d'Europa, collegandolo con il Nord e con la linea ferroviaria che attraversa l'Europa dall'ovest all'est. Ma questo è un altro discorso.

Torino 01 dicembre 2011

