

## PARLA DAVICO (POLITECNICO) UNA METAMORFOSI INIZIATA DA TEMPO

**I**l professor Luca Davico, docente di Sociologia urbana al Politecnico di Torino, coordina, sin dalla prima edizione del 2000, il rapporto "Giorgio Rota", un autorevole progetto di ricerca del Centro Studi Einaudi, dedicato allo sviluppo e al futuro di Torino e che da quest'anno verrà esteso anche alle città di Roma e Napoli. Con lo studioso ragioniamo su un tema cruciale: cosa cambia per Torino a seguito delle novità comunicate dall'ultimo consiglio di amministrazione Fiat. "La città è al centro di un processo di metamorfosi che viene da

lontano - dice a *Rassegna* -. Se si vuole scegliere una data che segna l'inizio della crisi del modello città-fabbrica si può partire dal 1980. Al momento non è possibile dire quali saranno gli effetti di quanto è avvenuto il 29 gennaio, ma l'episodio è il segno di un continuo mutamento che interessa la città. È prematuro fare delle previsioni, ma di sicuro quanto accaduto la settimana scorsa segna una novità importante".  
**Rassegna** Di quale portata?  
**Davico** L'esempio più calzante risale a 150 anni fa. Per Torino fu uno shock non essere più la capitale d'Italia. Riusci solo dopo alcuni decenni a ritrovare se stessa e a ridefinire la propria identità. L'Esposizione Internazionale del 1911 suggerì la nuova vocazione della città, che da centro politico e militare d'Italia divenne capitale dell'industria e della manifattura

nazionali. Dico questo soltanto per ricordare che le trasformazioni importanti richiedono tempi lunghi e percorsi non sempre lineari.  
**Rassegna** Insomma la città sta vivendo una nuova ridefinizione? In che direzione si sta muovendo?  
**Davico** Oggettivamente il tessuto economico è molto più differenziato. Turismo, cultura e intrattenimento, voci prima del tutto estranee al Pil cittadino, cominciano ad assumere valori importanti. L'area torinese oggi è tra le più visitate d'Italia. Inoltre nel nuovo piano strategico i settori dell'aerospazio, della filiera enogastronomica e l'alta formazione universitaria rappresentano gli assi di sviluppo del prossimo futuro.  
**Rassegna** Ma concretamente come si stanno traducendo queste linee di indirizzo?  
**Davico** Faccio degli esempi:

Alenia, Terra Madre, Salone del Gusto, Fiera internazionale Libro, Eataly e Politecnico sono solo alcuni elementi sempre più attrattivi e in crescita che stanno contribuendo a cambiare il volto della città. Basti pensare che ormai da anni l'Ateneo scientifico cittadino è quello italiano che attira il maggior numero di studenti dall'estero e che ha consolidato un rapporto molto importante con la Cina.  
**Rassegna** Torniamo alla vicenda Fiat. Dal presidente del Consiglio, Enrico Letta, al sindaco della città, Piero Fassino, sono in molti a ripetere che non importa dove sia il quartier generale del gruppo, ciò che conta è continuare a produrre auto. Questo vale anche per Torino?  
**Davico** Su questo punto c'è ormai un'abbondante letteratura che dimostra il contrario. Negli anni novanta, con l'avvento diffuso di internet, si riteneva

## FIAT ARCHIVIA 115 ANNI DI STORIA

# Torino, addio

La sensazione sempre più diffusa è che la città da capitale dell'auto sia diventata soltanto una provincia dell'impero, lontana e marginale

**C**hiudere con il passato non è mai facile. Poi, se bisogna archiviare 115 anni di storia è ancora più difficile. Fiat si fonde con Chrysler e cambia nome, ma non solo. In città, nonostante le istituzioni si affrettino a minimizzare, il sapore di questa novità è quello dell'abbandono. Con il consiglio di amministrazione del 29 gennaio finisce un'epoca dell'industria italiana: nasce Fca (Fiat Chrysler Automobiles). Si porta così a compimento un percorso iniziato esattamente dieci anni fa con l'arrivo a Torino dell'amministratore delegato Sergio Marchionne. Le novità più rilevanti, oltre al nuovo nome del gruppo, riguardano le sedi della neonata multinazionale dell'auto: quella legale sarà in Olanda e quella fiscale in Gran Bretagna. La nuova società il prossimo autunno sarà quotata prima alla Borsa di New York e poi, all'inizio del 2015, a Milano. "Queste decisioni testimoniano - spiega Donata Canta, segretaria generale della Camera del lavoro di Torino - un allontanamento dalla città e dall'Italia sempre più palesi. Alcuni anni fa, quando la Cgil paventava questo rischio, veniva accusata di pessimismo. Oggi sono molti quelli che con onestà intellettuale dovrebbero rivedere le proprie posizioni. Inoltre, scegliere la residenza fiscale in Gran Bretagna, per pagare meno tasse sui dividendi degli azionisti, è un gesto, per essere gentili, di irrisconoscenza verso un paese, l'Italia, che tanto ha dato alla proprietà nel corso degli anni". Sullo sfondo di questa storica giornata sono

di MICHELANGELO TOMA

rimasti i conti del gruppo non proprio floridi e la questione, forse più importante, del futuro degli impianti italiani. Finora, l'unica iniziativa "forte" in questo senso è stata la chiusura dello stabilimento di Termini Imerese avvenuta il 31 dicembre 2011. Nelle altre fabbriche italiane di Fca si continua con la cassa integrazione e la condizione in cui verte Mirafiori è lo specchio di un'azienda che, se dal punto di vista finanziario è in grado di condurre in porto grandi operazioni, non è altrettanto abile a realizzare nuovi modelli. Da una fabbrica che per estensione equivale a 286 campi da calcio, oggi esce solo l'Alfa Mito e degli oltre 5 mila operai, 3.500 sono in cassa integrazione a zero ore, mentre altri 1.500 fanno cassa a rotazione lavorando un paio di

giorni al mese. "Se le voci verranno confermate - fa notare Federico Bellono, segretario generale della Fiom torinese - a Mirafiori dovrebbe arrivare la produzione di un Suv a marchio Maserati e probabilmente di un altro a marchio Alfa. La produzione del primo dovrebbe iniziare non prima della metà del 2015. In questi sei anni di stallo anche l'indotto sta soffrendo parecchio e non è sicuro che molte aziende riescano ad arrivare a quella data senza grossi problemi. La sensazione è che ormai Torino da capitale dell'auto sia diventata soltanto una provincia dell'impero. La Fiat non è più un'azienda italiana. Quello che è accaduto purtroppo è un modo elegante di spostare all'estero il baricentro del gruppo". In questo senso, ci sono altri due segnali da cogliere: il nuovo piano industriale verrà presentato il 2 Maggio negli Usa e il prossimo bilancio sarà redatto in dollari. In apparenza solo simboli, ma dall'alto valore sostanziale. Intanto nel 2013 Torino, con 78 milioni di ore richieste, è stata la provincia che ha fatto maggiormente ricorso agli ammortizzatori sociali. Per la prima volta il tasso di disoccupazione sotto la Mole ha superato il 12 per cento e quello giovanile è oltre il 40. Numeri che fanno pensare ad una città del sud Italia. Una città che soffre ed è smarrita e che guarda con apprensione ad un futuro con Fca sempre più distante. "In molti dicono che conta solo dove vengono prodotte le auto - aggiunge Canta - ma questo mi

“  
La vettura elettrica,  
progettata proprio  
nel capoluogo  
piemontese, è stata  
lasciata "fuggire"  
in Francia





che il legame tra luoghi e attività avesse perso di valore. Tuttavia, nonostante viviamo nell'era del web e delle relazioni a distanza non va sottovalutata la perdurante importanza della compresenza e della contiguità fisica tra persone e istituzioni. Oggi sappiamo che nell'economia globale lo spostamento fisico dei luoghi di potere non è indifferente. Faccio un esempio: studi empirici dimostrano che i tassi di sofferenza bancaria sono direttamente proporzionali alla distanza chilometrica dalla sede centrale dell'istituto di credito. Finché il management incrocia in città istituzioni, sindacati e portatori d'interesse vari c'è una maggiore probabilità che questo generi effetti positivi per il tessuto urbano. L'allontanamento della sede legale dalla città potrebbe rendere il legame tra l'azienda e Torino più debole.

**Rassegna** Insomma la trasformazione è in corso e non è completa, ma sembra che la Fiat con le sue decisioni abbia dato un'accelerata alla svolta. Quali sono le criticità ancora da superare?

**Davico** Se la città può vantare alti tassi di export, elevati livelli di "brevettualità" e un'ottima efficienza dei tribunali, segna ancora dei grossi ritardi nello sviluppo delle reti infrastrutturali. Una città che gioco forza è chiamata a confrontarsi con grandi realtà come Rotterdam, Stoccarda, Edimburgo e Bilbao, non può permettersi collegamenti aerei deboli e marginali. Stesso discorso sull'alta velocità. Nonostante oggi la città si sia dotata di due grandi stazioni e i collegamenti tra Torino e Milano sono migliorati, questo è avvenuto ad un livello inferiore rispetto a quanto è accaduto negli stessi anni sulle tratte tra

Milano e Bologna, Firenze e Verona. Un evidente ritardo, inoltre, è segnato dalla scarsa digitalizzazione della pubblica amministrazione.

**Rassegna** Insomma Torino si sta preparando ad essere una città senza auto?

**Davico** Questo non si può dire, ma in linea di massima direi di no e penso che sarebbe anche controproducente. Il Torinese rimane la zona più industriale e manifatturiera tra le 15 principali aree metropolitane d'Italia. Solo Bologna si colloca quasi allo stesso livello. Una città che rappresentava il modello più puro di centro urbano fordista d'Italia, non può rinnegare se stessa. La differenziazione delle attività non significa cancellare quelle precedenti.

**Rassegna** Segno della trasformazione della città è anche la riqualificazione di intere aree della stessa. Si è cercato di cambiare il volto, e in

particolare il tessuto socio-economico, di alcuni quartieri segnati da processi di deindustrializzazione. Come è andata questa operazione?

**Davico** Purtroppo questo tentativo è riuscito in parte. La geografia socio-economica non è cambiata e la polarizzazione delle distanze tra classi e ceti sociali sulla mappa della città è rimasta invariata. I quartieri impiegatizi e borghesi prima della riqualificazione sono rimasti tali anche dopo gli interventi di riqualificazione e anche quelli popolari sono rimasti così. Una serie di dati recenti ci dicono che sono cresciute le differenze tra ricchi e poveri, tra quartieri in difficoltà e non; questo, però, non è solo l'effetto delle trasformazioni urbanistiche torinesi, poiché in buona parte dipende da una recente tendenza molto più generale della crescita delle disuguaglianze sociali.

Interessante, invece, è il caso del quartiere Falchera: l'apertura della nuova stazione ferroviaria metropolitana sta generando effetti positivi sulla qualità della vita dei residenti.

**Rassegna** Insomma Torino sta cambiando, i suoi mutamenti sono segnati da luci e ombre, e sembra che nel futuro potrebbe fare a meno della leva preponderante di Fca. Riuscirà a completare così la sua metamorfosi?

**Davico** Il percorso di emancipazione dall'auto era già in atto. Ora ha subito un'accelerazione, ma dai nostri studi si può dire che ci sono tutte le potenzialità per giocare una sfida del genere. In fondo, non è la prima volta che la città è chiamata ad uno sforzo del genere. Importante ora è colmare le criticità e spingersi con maggiore intensità verso il nuovo modello che si sta cercando di definire. **M. T.**



© A. PIELER/LORENZINI/ANSA

parte per Maserati e Ferrari: in questo caso l'intera filiera è inestricabilmente legata al territorio dove i due marchi sono nati, ma tutti sanno che i volumi di produzione di questi due marchi non garantiranno mai la saturazione degli impianti". Quindi tutto il futuro dell'auto a Torino ruota intorno al rilancio del marchio Alfa, ma intanto non sono pochi gli analisti cittadini che guardano a un futuro per Mirafiori caratterizzato dal personale dimezzato. Nonostante le rassicurazioni di Marchionne ed Elkann, sono in molti a sostenere che alla fine dell'operazione di riposizionamento produttivo, all'impianto di corso Tazzoli non lavoreranno più di 3 mila persone. Tra le cause di questo evidente declino industriale italiano, concordano Canta e Bellono, ci sono anche le grandi responsabilità dei governi nel corso degli ultimi anni. L'assenza totale di un serio piano nazionale dei trasporti e l'incapacità di sostenere nuove forme di mobilità sostenibile, hanno favorito l'impoverimento di questo settore cruciale dell'economia mondiale. Un esempio su tutti: il destino dell'auto elettrica. Oggetto di lunghi studi al Politecnico, progettata da Pininfarina e assemblata alle porte di Torino, il finanziere francese Vincent Bolloré l'ha trasformata in uno dei veicoli a emissioni zero di maggior successo. Ciò è stato possibile anche perché la città di Parigi ha puntato molto su questa forma di mobilità: le *bluecar* a disposizione sono quasi 2 mila e presto saranno un migliaio in più, grazie anche alla presenza di postazioni e stalli per la ricarica adeguati. Il modello parigino sta per essere esportato a Lione, Bordeaux e Indianapolis con il risultato che la produzione di questa auto verrà spostata in Francia e affidata alla Renault. Insomma, si tratta di un'altra idea italiana che non è stata sostenuta adeguatamente, ad esempio con un piano di mobilità elettrica per la città metropolitana, e che prende ormai un'altra strada: quella che porta agli impianti dei cugini d'oltralpe. Gianni Agnelli diceva: "Ciò che va bene per Fiat, va bene per l'Italia". Già allora i dubbi a riguardo erano molti, ma oggi, ancor di più, siamo proprio sicuri che ciò che va bene per Fca continuerà sempre ad andare bene anche per l'Italia? •

## MIRAFIORI

# Allarme per gli enti centrali

**N**on ha avuto neanche il tempo di vedere la luce e già ha annunciato cassa integrazione per 2.850 dipendenti. La ex Fiat il 31 gennaio ha comunicato ai sindacati quattro giorni di cassa integrazione a marzo per gli enti centrali di Mirafiori a causa dei cali del mercato. Il provvedimento riguarda quasi per intero i colletti bianchi torinesi del nuovo gruppo italo-americano. "Più della metà dei dipendenti dei piani alti di Mirafiori - dice la Fiom di Torino - è interessato da questa decisione che in Fiat tentano di minimizzare dicendo che si tratta solo di quattro giorni. In realtà si tratta di una settimana su un mese: certamente non poco. Questa situazione, in realtà, si ripete con regolarità da molti mesi e rivela un problema strutturale". La questione è rilevante e riguarda quasi 6 mila lavoratori attivi ai piani alti di corso Tazzoli. A seguito della fusione con Chrysler, molte funzioni amministrative, impiegate e dirigenziali verranno accorpate. Nonostante l'azienda su questo punto non abbia ancora lasciato trapelare nulla, sembra evidente che hanno maggiore chance di continuare a lavorare per il gruppo quelli che saranno più vicini al nuovo quartier generale. Infatti, le funzioni svolte da questi addetti richiedono una prossimità ai vertici della catena di comando. "Come Cgil - spiegano in Fiom - abbiamo sollevato per primi la faccenda, ma siamo rimasti inascoltati. Si continua a predicare ottimismo, ma questi segnali confermano le preoccupazioni che manifestiamo da tempo". Insomma: oltre alla questione dei nuovi modelli e degli impianti nei quali verranno realizzati, si aggiunge un altro evidente problema finora troppo sottovalutato. **M. T.**

sembra riduttivo e un po' banale. Se il futuro di Mirafiori è nelle auto di alta gamma, per noi è cruciale capire quale sarà il destino della progettazione dei motori, della ricerca e dell'innovazione. In un distretto dell'auto la produzione è inestricabilmente legata a questi elementi". "Purtroppo - prosegue Bellono - c'è un dato di fatto: le

vetture di cilindrata superiore vengono già progettate negli Stati Uniti. In questo senso, la strategia di riposizionamento di Mirafiori nella produzione della gamma 'premium' partirebbe già monca. Insomma, sembra prospettarsi anche in questo caso un contributo marginale e modesto di quel che resta di Fiat a Torino per il rilancio dell'Alfa. Discorso a