

CHI HA FERMATO LO SVILUPPO DELL'EX CAPITALE INDUSTRIALE? IN UN LIBRO LE ANALISI DI BAGNASCO, BERTÀ E PICHIERRI

Torino, c'era una volta il futuro

Una crisi che rispecchia quella del Paese

Il problema della deindustrializzazione è universale: non basta a spiegare la crisi

Tra ingenuità e ottimismo l'economia dei servizi non è decollata

Ora occorre investire su ricerca tecnologica, infrastrutture, patrimonio artistico

LUIGILA SPINA

Gli appassionati di gialli non si lascino ingannare da un titolo molto accattivante. I tre autori del libro sono, sì, fin indagatori della realtà, ma non sono emuli né del mitico Sherlock Holmes, né del più domestico Montalbano.

Chi ha fermato Torino?, edito da Einaudi, a firma di Arnaldo Bagnasco, Giuseppe Berta e Angelo Pichierri, non servirà neanche a sostenere, con l'avallo di autorevoli pareri, la noiosa e inane polemica della bottega politica torinese, con i soliti rimpalli di accuse. Sarà grato ai tre studiosi, invece, chi è interessato a comprendere le vicende, molto complesse, che hanno trasformato la capitale dell'industria italiana in una nebulosa, dai contorni incerti e indirizzata su una rotta indefinita. Specchio, sintomatico e illuminante, di un'Italia altrettanto ferma, in attesa di sapere quale possa essere il suo posto nel mondo e di individuare chi sia capace di guidarla a raggiungerlo.

Non è stata certamente la pandemia a fermare Torino, il cui sviluppo, che sembrava promettente all'epoca delle Olimpiadi invernali del 2006, si è interrotto con la crisi internazionale del 2008-2009 e ha cominciato ad arretrare con la crisi del nostro debito sovrano nel 2011-2013. La risposta, quindi, all'intrigante punto interrogativo del titolo va cercata non solo nei ristretti confini

del suo territorio, ma in scenari più ampi che non bastano, però, a giustificare una classe politica e dirigente locale incapace di comprendere le conseguenze dei profondi mutamenti internazionali e di approntare le misure necessarie per affrontarli.

I tre saggi che compongono il libro raccontano l'evoluzione della città da punti di vista diversi, ma convergenti in maniera significativa sia nell'analisi di un sostanziale declino di Torino in questi ultimi vent'anni, sia nei motivi per cui la città «si sia impantanata in una terra di nessuno, da cui non si scorge ancora una via d'uscita», come scrive efficacemente Berta. Con molta onestà intellettuale, gli autori non forniscono ricette «pronto impiego» per arrestare quella «parabola discendente», come la chiama Bagnasco, che la fa arretrare nettamente di più al confronto delle altre grandi città del Nord.

Tutti, però, cercano di segnalare possibili linee di ripresa, come l'investimento in infrastrutture, nella ricerca tecnologica, nella valorizzazione del patrimonio artistico, prezioso asset per un turismo di qualità. La preoccupazione comune che rende difficile l'applicazione di questi piani è sintetizzata da Bagnasco con «la carenza della funzione politica», ancor più grave in «una società complicata», dove «ogni decisione radicalizza le posizioni». Con il risultato di un paradosso, quello di una «politica ingombrante e debole».

Lo storico Berta affianca i

due suoi coautori sociologi con un'analisi della manifattura torinese che smonta il consueto alibi per il declino, imputato solamente a quella proiezione internazionale della Fiat che ha indubbiamente spostato il fulcro della sua attività su uno scenario non più subalpino. «Il problema della deindustrializzazione è un problema universale», osserva, «ma in altri casi la ritirata dell'industria ha avuto il contrappunto dell'economia dei servizi che, a Torino, non è decollata». Con apprezzabile e inconsueta autocritica, Berta riconosce che il modello di trasformazione cercato durante la crisi aveva «vaghezze irrisolte e velleità di troppo» e che - per esempio sul progetto Tne, la concentrazione a Mirafiori di un processo di riconversione attirando nuove imprese - ci siano state «troppe ingenuità e ottimismo». Denuncia giustamente, però, come Torino abbia scontato in modo assai pesante, proprio per il suo peculiare assetto economico, l'assenza di una politica nazionale sull'industria.

Interessante è l'approccio di Pichierri al tema del libro puntato su fortune e sfortune delle «città europee», richiamo al famoso geografo Peter Hall che, negli anni 60 del secolo scorso, scrisse un saggio fondamentale sulle «città mondiali». Lo splendore di queste

metropoli, culminato nell'ultimo decennio del '900, derivava proprio da una classe dirigente «molto coesa», riscontrabile pure nel «modello Torino» a cavallo dei due secoli. L'accusa al cosiddetto «sistema Torino» di essersi trasformato da «concertativo a collusivo», sulla quale si è innestata la polemica che ha portato all'interruzione della catena di sindaci del centrosinistra con l'avvento della giunta Appendino, non ha risolto, sempre secondo Pichierri, il problema fondamentale della «governance» locale, cioè «la combinazione efficace tra pluralismo e fissazione di una priorità, una direttrice che faccia da driver». È questa la principale debolezza di Torino in questo momento. Le difficoltà oggettive, nazionali e internazionali, ci sono, ma «l'assenza di una direzione riconoscibile trasmette la sensazione che la città sia ferma e che qualcuno l'abbia fermata», conclude Pichierri.

C'è, quindi, «un caso Torino», indubbiamente. Non assomiglia, forse, al «caso Italia»? —

* RIPRODUZIONE RISERVATA

