

## UNA CITTA' DA SALVARE

Un milione e duecentomila abitanti; oltre 200 mila autoveicoli in circolazione; un impetuoso sviluppo della produzione; traffico difficile e disordinato; una sfrenata speculazione sulle aree; affitti proibitivi; baracche e palazzi; automobili veloci e tram lentissimi; oltre 250.000 addetti all'industria e pochissime scuole professionali; un incremento demografico di 500 mila abitanti in dieci anni; mille aule scolastiche e 2000 posti letto in meno rispetto al fabbisogno; Una grande città italiana di questi anni, forse la più indicativa città italiana di questi anni.

Per chi vive giorno per giorno la vita di Torino, per chi la vede svilupparsi disordinatamente senza sapere come e perchè, può essere difficile capire. La città sembra crescere sotto l'impulso di forze incontrollabili, naturali, come una foresta.

Ma una città non è una foresta. Se progredisce nel disordine, se cresce nel caos, se il suo sviluppo economico, produttivo, urbanistico non risolve i problemi degli uomini che ci vivono, vuol dire che ciò serve ad altri uomini, molte meno numerosi - anzi, pochissimi - ma potenti.

Torino - si dice - vive per la Fiat

Ma chi vive sulla Fiat?

Torino - si dice - è la Fiat

Ma che cosa è la Fiat?

150 miliardi di capitale

101.628 dipendenti

932 miliardi di fatturato annuo

23 miliardi di utili

Le cifre della Lancia sono molto più modeste: il grande monopolio le concede infatti margini di mercato notevolmente ristretti. Anche alla Lancia tuttavia, si continua a fabbricare automobili.

I 50.000 autoveicoli che essa produce ogni anno si aggiungono ai 956.468 che escono dalle officine della Fiat.

Le automobili si accumulano sulle terrazze e nei cortili degli stabilimenti, partono ogni giorno su lunghi autotreni per raggiungere i paesi più lontani, invadono i parcheggi, le piazze, i marciapiedi della città. Sono diventate, più ancora che il simbolo, il destino di Torino.

Attorno a questa gigantesca produzione, attorno al grande monopolio che la domina, ruota tutta la vita della città. Da essa dipende l'esistenza di centinaia di migliaia di uomini.

Ma da chi dipende la Fiat?

Chi guida l'industria che guida la città?

Torino è indubbiamente una città moderna.

E' altrettanto moderna la vita degli uomini che ci lavorano e ci vivono?

Per venire nella capitale dell'automobile a produrre macchine che non possono acquistare, o a costruire case in cui non possono abitare, questi operai devono prendere quotidianamente il treno.

Sono i "pendolari".

Concorrono, con il loro lavoro, allo sviluppo della città e delle sue industrie, ma la città e le sue industrie non concorrono a strappare la loro esistenza da questo triangolo infernale: viaggiare - lavorare - dormire, per tornare, il giorno dopo, a dormire - lavorare - viaggiare. C'è chi esce di casa alle tre del mattino per ritornarci alle nove di sera.

Eppure Torino è una città moderna, una città dove su ogni 6 abitanti uno possiede l'automobile.

Questi lavoratori, evidentemente, fanno parte degli altri 5. Anzi, loro, nella statistica, non c'entrano nemmeno. Venuti dal

Veneto, dalla Sicilia, o dalla Calabria per produrre automobili o per costruire case a Torino, la casa in cui dormire hanno dovuto trovarcela a Pinerolo o a Cannugola e addirittura a Salusso.

Non tutti gli immigrati vengono diretti verso i centri della provincia e della Regione. Molti restano a Torino in baracche come questa.

Nel centro della città sparisce il verde e scompaiono vecchi e gloriosi palazzi per far posto ai grattacieli. Qui in periferia, le baracche delle Casermette restano.

Quando questi immigrati hanno protestato, quando si sono rifiutati di continuare a vivere nei campi di concentramento, il Sindaco Anselmetti, prima ha mandato la polizia, poi non ha trovato di meglio che inventare un lager più moderno. D'ora in avanti, non più baracche: bunker.

Perché?

Perché non una casa?

Quanti anni di ghetto, quanti anni di privazione e di umiliazione ha conosciuto questa donna?

Perché non una casa, se a Torino ce ne sono tante, se la città è così ricca, attiva, moderna?

Se lo chiediamo anche noi, signora, e vogliamo solo aiutarla a trovare una risposta.

E' vero, a Torino di case ce ne sono tante, e Torino è una città moderna, anzi modernissima.

Però a Torino c'è anche la speculazione sulle aree, e la speculazione fa salire i fitti alle stelle.

Il plusvalore accumulato dai proprietari terrieri, ha superato in questi anni, i 500 miliardi di lire. Assieme ad alcune grandi società finanziarie la Fiat possiede la maggior parte delle aree fabbricabili della città.

E' poi a Torino e' chi preferisce riservare i bunker agli uomini per poter dedicare alle mostre giganteschi e sfarzosi mausolei:

La monorotaia di Italia '51: un giocattolo perfettamente inutile che è costato un miliardo.

Questo palazzo è stato costruito dalla società Torino-Exposizione su un terreno regalato dalla giunta municipale. Successivamente acquistata dal comune per due miliardi di lire, oggi viene restituita gratis a Torino-Exposizione il cui capitale è, per il 40%, in mano alla Fiat.

Per le installazioni di Italia '51 il comune ha speso complessivamente 30 miliardi. Oggi non servono più.

Le palazzine della mostra delle regioni stanno andando in rovina, spontaneamente.

Per il palazzo di Nervi occorre invece la mano dell'uomo. A suo tempo, per farlo, ci vollero miliardi. Oggi, per utilizzarlo, bisogna anzitutto disfalarlo spendendo altri tre miliardi.

Cento anni di storia italiana. Questa colonna li conta uno per uno. Che cosa è stato fatto a Torino in ognuno di essi per risolvere i problemi degli abitanti?

Fermiamoci anche noi all'ultimo. Nel '61 sono stati spesi 30 miliardi per costruire palazzi e installazioni destinati ad essere distrutti nel '64.

L'Ospedale S. Giovanni è ancora quello di 200 anni fa. Qui non si è speso un soldo né per fare né per disfare; si è preferite ignorare il problema.

A Torino non bisogna ammalarsi. Curarsi una polmonite in un bagno e in un corridoio può essere spiacevole e soprattutto pericoloso.

Per non fare il nuovo mattatoio i soldi invece si sono trovati 350 milioni di interessi pagati su un mutuo destinato all'acquisto di una nuova area in periferia; 350 milioni andati in fumo perché la giunta ha lasciato scadere i termini previsti dalla

legge per l'esproprio del terreno.

Il vecchio mattatoio, intanto, continua a funzionare, dopo cinquanta anni di discussioni, nel pieno centro della città.

Il Teatro Regio lo si farà anche se la città non ne ha bisogno. Ma costerà complessivamente 7 miliardi. Tre ne sono già stati stanziati.

Da che cosa proviene questa vocazione a fare ciò che non è necessario per poter non fare ciò che è indispensabile?

R, innanzitutto, chi sono e che cosa vogliono coloro che la coltivano così intensamente?

Eccoli: sono gli uomini dei bunker e delle mostre, quelli che lasciano mancare i letti negli ospedali e che regalano palazzi alla Fiat; gli abitati dei teatri da 7 miliardi; socialdemocratici democristiani e liberali, gli assessori di Torino e il sindaco Anselmetti. Questi uomini hanno permesso che Torino si sviluppasse nel caos, hanno ridotto all'immobilità il comune per consentire alla più grande industria cittadina di muoversi più liberamente e di utilizzare la città a proprio esclusivo vantaggio. Grazie al loro intervento la legge 167, destinata a porre un freno alla speculazione sulle aree, è stata praticamente neutralizzata; grazie al loro intervento tutti i terreni di proprietà della Fiat sono stati esclusi dall'esproprio; grazie al loro intervento gli affitti continueranno a salire.

Responsabili?

Certo. Ma soprattutto ubbidienti.

Chi dà ordini non siede a Palazzo di città. Molto di ciò che succede a Torino dipende dalle decisioni di questi signori. Sono loro, e meglio i loro titoli di proprietà, le forze occulte che fanno crescere Torino come una foresta, che impediscono l'instaurazione di un equilibrio tra le cose e gli uomini, che spezzano il rap-

parte tra lo sviluppo economico della città e lo sviluppo umano e sociale.

Agnelli e Valletta sono sempre stati molto potenti. Proprio per questo hanno goduto e godono di amicizie importanti, destinate a rendere ancora più grande e pericolosa la loro potenza.

A questi la mano non si stringe. Si controllano i documenti. Con il loro lavoro producono i profitti che rendono così potenti i padroni della Fiat e che rendono quindi così ambita, sul piano nazionale e internazionale, l'amicizia di Valletta e Agnelli. D'altronde, perché mai è stata stretta la mano a Mussolini e agli ufficiali tedeschi, perché mai viene stretta oggi a Malagodi e al Ministro Colombo, se non per rinsaldare la difesa di quei profitti?

Valletta lo vuole docile, ubbidiente, rassegnato. Vuole che si dimentichi di avere dei diritti. Vuole che non si occupi di politica, vale a dire che non si occupi dei propri interessi, della propria vita, del proprio destino. Ma, lui, può aver dimenticato?

Possano aver dimenticato questi operai?

Se avessero dimenticato la Fiat non sarebbe costretta ad assoldare un esercito di guardiani per sorvegliarli, non sentirebbe la necessità di tenere in piedi un costoso e organizzato reparto di polizia privata il cui unico compito è quello di far rispettare - dentro i cancelli della Fiat - l'assoluta mancanza di rispetto, anzi il vero e proprio dispotismo con cui la direzione del monopolio guarda alle leggi dello stato e ai diritti costituzionali dei cittadini.

Questi operai non sono dipendenti della Fiat, ma i loro problemi sono gli stessi: salario, orari, ritmi, qualifiche.

Nel corso degli ultimi anni Torino ha assistito ad un vasto movimento di lotte operaie che hanno interessato un grande numero di aziende. Oggi, mentre la congiuntura economica mette a nudo la fragilità del "piracolo" i padroni chiedono a questi lavoratori di tornare indietro, di rinunciare alle conquiste economiche e sociali strappate a prezzo di lotte durissime. La resistenza contro l'inflazione che vanifica il salario, contro una politica dei redditi che mira a rilanciare uno sviluppo destinato ad approfondire ulteriormente le contraddizioni e gli squilibri della città, parte ancora una volta da queste officine.

Quando gli operai entrano in sciopero i guardiani privati non bastano più. Vi vogliono i carabinieri. Queste scene sono state riprese; recentemente davanti alla Riv, la fabbrica personale di Gianni Agnelli, entrata ora a far parte, in seguito a una complessa manovra di concentrazione monopolistica, del gruppo svizzero SKF. Si sciopera contro la minaccia di una riduzione del personale per aggiornamento tecnologico.

Al centro della vita cittadina, il grande conflitto tra padrone ed operai può essere un punto di riferimento e di orientamento per tutti. Gli operai rappresentano una delle più solide alternative ai Valletta, agli Agnelli e a coloro che gli hanno aperte le porte del comune. Se vince il monopolio, se vince Anselmetti, vincono la speculazione e il disordine. Se vincono gli operai vincono l'artigiano, il commerciante, il professionista, tutti coloro che vivono del proprio lavoro. Se vincono i lavoratori vincono le scuole e gli ospedali, vince l'ordine nello sviluppo urbanistico, vince Torino.

L'alternativa è sempre aperta. Alla fine, da una parte e dall'altra, sono sempre gli uomini a decidere. Una città non può continuare a lungo a svilupparsi come una foresta se coloro che ci vivono non lo vogliono.