



Giuseppe Cerchio

classe 1942, moncalierese, laureato in giurisprudenza vive a Baldissero Torinese.

È stato consigliere comunale a Chieri (Capogruppo), amministratore regionale del Piemonte (Vice Presidente del Consiglio ed Assessore), amministratore provinciale di Torino (Capogruppo e Vice Presidente del Consiglio).

Ha svolto ruolo di Presidente del Consorzio Insediamenti Produttivi del Canavese e della Commissione regionale per l'impiego, consigliere del Bioindustry Park, della Chind, del Parco del Po, di Isfol.

È stato promotore di numerose leggi regionali e relatore in convegni su politiche attive del lavoro, politiche industriali, formazione professionale.

ISBN 978-88-942233-2-3



9 788894 223323 >

Giuseppe Cerchio

La Provincia di Torino

Edizioni SGI Torino



Consulta permanente dei Consiglieri
della Provincia e Città Metropolitana

Giuseppe Cerchio

La Provincia di Torino La sua trasformazione, i suoi Presidenti E poi? La Città Metropolitana!?



Edizioni SGI Torino

**Consulta permanente dei Consiglieri
della Provincia e Città Metropolitana**

Giuseppe Cerchio

**La Provincia di Torino
La sua trasformazione, i suoi Presidenti
E poi? La Città Metropolitana!?**

Edizioni SGI Torino

Proprietà letteraria: © 2018 SGI EDIZIONI

Prima edizione: aprile 2018

Finito di stampare nell'aprile 2018

Presentazione

La Consulta Permanente dei Consiglieri ed Amministratori della Provincia di Torino, che ho l'onore di presiedere, recentemente allargata anche agli amministratori della Città Metropolitana, ha l'ambizione e la volontà di rappresentare, su posizioni condivise, la sintesi e la memoria dei tanti protagonisti di 65 anni di attività dell'Ente.

Nei suoi quasi 20 anni di attività la Consulta ha realizzato numerose iniziative (convegni, seminari, studi, ricerche) ed ha pubblicato volumi che ripercorrono varie testimonianze delle autonomie locali.

Alla luce quindi di tutto questo, intendo qui ringraziare Giuseppe Cerchio, amico e "padre fondatore" della Consulta, che ha realizzato con saggezza ed impegno un lavoro organico che, per la prima volta, ripercorre l'evoluzione della Provincia di Torino e la sua trasformazione attraverso l'attività dei vari Presidenti che si sono succeduti dal 1951, anno della prima elezione diretta del Consiglio, fino al 2015, quando viene sostituita dalla Città Metropolitana.

Al collega Cerchio, che ha vissuto, nella sua intensa attività di Amministratore pubblico, in Comune, Regione e Provincia, esprimo il compiacimento ed un doveroso ringraziamento non solo per il puntuale lavoro svolto, ma anche per gli spunti, non privi di alcune proposte significative, volte ad ottimizzare il ruolo della Città Metropolitana, che ha sostituito (con dubbia fortuna...) l'Ente Provincia di Torino.

Marco Canavoso

*Presidente della Consulta Permanente
dei Consiglieri Provinciali
e della Città Metropolitana di Torino*

Sommario

LA Provincia di Torino dal dopoguerra	6
La Deputazione Provinciale	7
Palazzo Cisterna, sede storica della Provincia	9
Le tre Presidenze di Giuseppe Grosso (1951-1964)	14
La Presidenza di Gianni Oberto (1965-1970)	20
La Presidenza di Elio Borgogno (1970-1975)	24
La Presidenza di Giorgio Salvetti (1975-1980)	26
La Presidenza di Eugenio Maccari (1980-1985)	29
La Presidenza di Nicoletta Vacca Orrù Casiraghi (1985-1990)	33
La Presidenza di Luigi Sergio Ricca (1990-1995)	35
Le due Presidenze di Mercedes Bresso (1995-2004)	39
Le due Presidenze di Antonio Saitta (2004-2014)	46
E poi?!... La Città Metropolitana?!	55
La Consulta permanente dei Consiglieri	60

Appendice

Stralcio convegno del 15/11/2008	
Giuseppe Grosso e la mobilità	62
Stralcio convegno del 31/02/2004	
Elio Borgogno, l'impegno istituzionale e politico	87
Stralcio convegno del 16/11/2001	
50° anniversario prima elezione del Consiglio Provinciale	91
Stralcio convegno del 14/04/2007	
Codice autonomie e riforma costituzionale	105

La trasformazione della Provincia di Torino dal dopoguerra

La Provincia di Torino, avviatasi come ente locale nel 1951, in occasione della prima elezione diretta del Consiglio provinciale ha svolto nei decenni successivi ruoli importanti su temi delle autonomie e sul ruolo delle istituzioni locali.

Per memoria storica però è necessario ricordare l'origine antica delle Province nel 1859, quando ancora esisteva il Regno di Sardegna.

Ma la Provincia di Torino, eletta democraticamente della quale parliamo ora è altra cosa.

Nata nel 1951 nella piena fase della ricostruzione del paese Italia, dopo la seconda guerra mondiale, la Provincia ha accompagnato la crescita materiale e sociale del suo territorio, ha vissuto dentro un sistema istituzionale democratico, che ha progressivamente elevato la responsabilità di chi è stato chiamato a governare il suo territorio, unitamente alle assemblee consiliari, che hanno nel tempo assunto anche funzione di indirizzo e controllo, di non facile applicazione. Nel 2015 la Provincia di Torino ha cessato di esistere ed è stata, si fa per dire, sostituita dalla «Città Metropolitana di Torino».

Un territorio disomogeneo, fortemente diversificato, dai tanti squilibri, quello della ex Provincia di Torino, che si estende su un'area di 6.830 kmq tra i più vasti come superficie e con il maggior numero di comuni (315) nel rapporto comparato con le altre realtà territoriali provinciali del Paese, una popolazione di oltre 2.250.000 abitanti, oltre 3.000 chilometri di strade, 160 edifici scolastici per oltre 90.000 studenti.

Una Provincia geograficamente periferica, ma che ha peraltro rappresentato una sistema forte nel sistema Piemonte, ed ha contribuito a rafforzare lo stesso sistema Italia, anche grazie alla presenza attiva del gruppo industriale Fiat, ma non solo.

Una Provincia che ha vissuto numerose tensioni sociali, complice anche la grande immigrazione, in particolare proveniente dal sud Italia che ha modificato molte cose, ma che non ha alterato il peso specifico del Torinese nel quadro complessivo.

Provincia complessa, espressione di un Capoluogo con l'orgoglio manageriale della Fiat e con tenaci tradizioni delle lontane valli alpine. Una Provincia che ha governato una realtà in forte mutamento, che ha visto una urbanizzazione forzata, che ha avviato un significativo processo per rimuovere l'ostacolo del suo isolamento geografico, che ha affrontato il forte aumento della popolazione scolastica, realizzando un significativo piano di edilizia scolastica che però oggi denota segni di pericolosa vetustà.

Una Provincia inoltre che come Ente, negli anni ha visto attribuite nuove competenze, dall'ambiente alla pianificazione territoriale. Per esaminare l'evoluzione della amministrazione provinciale di Torino, non possiamo non considerare, seppur brevemente, la fase della ricostruzione della città di Torino e gli scontri politici sorti dalla riorganizzazione del suo tessuto sociale ed economico. Torino città vedeva antiche fabbriche danneggiate dalla guerra e la stessa Fiat con buona parte dei suoi impianti inutilizzabili. La ricostruzione del patrimonio edilizio di Torino avvenne purtroppo senza alcuna pianificazione, spinta da interessi sociali ed economici con scontri fra le forze sindacali e gruppi immobiliari e finanziari, in aperto contrasto, e con scandali che coinvolgono, nel 1950 anche parte della stessa giunta comunale di Torino (assessore Casalini), allora retta dal sindaco Domenico Coggiola (Pci), che fu peraltro uno degli apprezzati sindaci della rinascita di Torino.

La Deputazione Provinciale

Tra la fine della guerra e l'avvio della Provincia, decollata con la elezione diretta del 10 giugno 1951, si colloca la presenza della Deputazione Provinciale composta da 10 rappresentanti dei partiti del Comitato di Liberazione Nazionale (CLN) presieduta dal democristiano avvocato Giovanni Bovetti.

Una Deputazione Provinciale, forse ancora un po' borbonica, rimasta in piedi per due anni, mentre si dibatteva sul riconoscimento della Provincia nella Costituzione repubblicana.

Principale compito della Deputazione fu innanzitutto un primo ripristino delle infrastrutture viarie rese impraticabili per le conseguenze belliche e per ovviare, anche con il contributo della Fiat, ad un certo già richiamato isolamento geografico del torinese.

La Deputazione Provinciale inoltre produsse prime iniziative occupazionali con l'apertura di una serie di cantieri. Nel 1948, dopo le elezioni politiche nazionali del 18 aprile, il presidente Bovetti, eletto in parlamento, lasciò la Presidenza della Deputazione all'ingegner Pietro Gambolò.

Si ripropose in questo periodo di nuovo il tema, sempre ricorrente nel tempo, sul destino delle Province in considerazione dell'ostilità, già espressa dal fascismo, poi superata.

Dopo le elezioni amministrative del 10 giugno 1951 viene eletto il primo Consiglio provinciale del dopoguerra e riprendono vita a Palazzo Cisterna (sede storica della Provincia) gli organi delle amministrazioni provinciali liberamente eletti, dopo la soppressione della legislazione fascista.



Palazzo Cisterna, sede storica della Provincia

Sede storica non casuale, ma significativa, dove hanno operato i presidenti che si sono succeduti alla guida della Provincia, è Palazzo Cisterna.

La storia del palazzo ha origine nel periodo di grande espansione edilizia che accompagna l'ampliamento orientale di Torino (1673).

L'inizio della costruzione è all'incirca del 1675 e nel 1681 residenza Ducale della famiglia Dal Pozzo della Cisterna e con successive trasformazioni fino a diventare sede della Provincia (1940).

Palazzo Cisterna (via Maria Vittoria 12, angolo via Carlo Alberto), insieme al palazzo Ferrero della Marmora (via Maria Vittoria 16, angolo via Bogino) ed ad altri in particolare insistenti su via Bogino facenti parte dell'isola della Assunta, hanno rappresentato dalla fine del XVII secolo, un prestigioso esempio del secondo ampliamento barocco sancito da un editto Sabauda sulla via Maria Vittoria che si voleva impreziosire con edifici di grande stile.

La Provincia acquistò il palazzo Ferrero della Marmora nel 1960 per ampliare la propria sede ed unirla all'attiguo Palazzo Cisterna.

Si richiama il palazzo Ferrero della Marmora per alcune peculiarità: vi nacque nel 1799 Alessandro che fu generale e fondatore del corpo dei bersaglieri ed il fratello Alfonso nel 1804 che fu per due volte Presidente del Consiglio.

Inoltre nel giugno del 2005 la Presidenza del Consiglio provinciale di Torino realizzò, presso



Palazzo Cisterna - Salone d'ingresso



Palazzo Cisterna - Studio del Presidente

la sua sede, significative manifestazioni in occasione dei 150 anni della morte del fondatore dei Bersaglieri Alessandro Lamarmora.

Le antiche dimore prestigiose, localizzate nel cuore di Torino, hanno rappresentato nei secoli uno spaccato importante ed un'immagine storico culturale nella vita di Torino.

Palazzo Cisterna non è passata ad un ruolo di museo, ma ha svolto una funzione di riferimento significativo per i circa 65 anni di esperienza dell'amministrazione Provinciale democraticamente eletta fino a quando non viene sostituita dalla «Città Metropolitana».

Con il termine di Palazzo Cisterna si usa ora genericamente far riferimento alla sede aulica della Provincia, comprensiva di area e stabili esistenti tra via Maria Vittoria, via Bogino e via Carlo Alberto, che ebbero in origine varie trasformazioni, cambi di proprietà, stralci di appartamenti, transazioni fra varie famiglie nobiliari prima ancora della stessa epoca risorgimentale.

Palazzo Cisterna è un palazzo certo antico, ricco di storie antiche, ma anche di storie più recenti.

Sede nel 1943 di un commissario prefettizio, e poi nel 1944, nel clima della lotta di liberazione, sede dell'Alto commissario del Piemonte dove hanno accesso le milizie tedesche e fasciste e dove i servizi, della allora Provincia, vengono ridotti a spazi limitati, fino alla Liberazione ed all'insediamento della già richiamata Deputazione Provinciale.

Nello stesso periodo palazzo Cisterna ospita anche il CLN presieduto da Franco Antonicelli. Inoltre palazzo Cisterna, come altri palazzi e residenze urbane di famiglie aristocratiche, si dota, sin dal 1700, di uno spazio a giardino perimetrato.

La Provincia di Torino si è nel tempo peritata di mantenere il suo giardino il più possibile aderente alle origini storiche tipiche del modello torinese-sabaudo, respingendo reiterati tentativi di assalto e di utilizzo aperto del polmone verde del centro di Torino, insistente sul filo stradale di via Carlo Alberto.

Tra gli anni 1940 e 1972 la Provincia, per far fronte all'ampliamento dei suoi uffici, aveva acquistato una serie di palazzi, contigui a Palazzo Cisterna, insistenti su via Bogino.

Ma negli anni più recenti la stessa Provincia provvedeva in parte alla loro alienazione per far fronte ad una situazione finanziaria difficile.

Nel 2016/2017 i palazzi Cisterna e della Marmora, gli unici palazzi storici rimasti in proprietà della Provincia, sono stati parzialmente svuotati di alcuni uffici trasferiti nella nuova sede di corso Inghilterra n.7 a Torino.

Nel 2017 la Provincia, diventata nel frattempo «Città Metropolitana», attiva un processo di razionalizzazione con eventuale vendita del palazzo della Marmora ed eventuale affitto di Palazzo Cisterna, con eccezione della biblioteca storica.

Nel 2018 rimangono ancora localizzati a Palazzo Cisterna ed adiacenze, la biblioteca di storia e cultura del Piemonte, istituita nel 1956, aperta al pubblico nel 1964 ed intitolata al primo presidente della provincia Giuseppe Grosso, la consulta permanente degli amministratori, l'archivio, l'area progetti europei, e poco altro.

Nel 2008 la maggior parte dei servizi ed uffici della Provincia sono localizzati in Torino nel ristrutturato palazzo ex Sip localizzato in corso Inghilterra n.7, quale nuova sede dell'Ente.

Nello stesso sono rientrati anche gli uffici e gli assessorati tecnici che, negli anni precedenti, si erano localizzati fuori da palazzo Cisterna in via Thovez nella precollina torinese.

Si ricorda come nel 2016/2017 alcune proprietà della Provincia siano state alienate per fare cassa, fra le quali figura la caserma Bergia in Torino, già in uso ai Carabinieri.

Oggi riconosciamo a Palazzo Cisterna, così come alle testimonianze del nostro passato, un valore culturale che peraltro conserva anche un preciso valore economico.

Palazzo Cisterna localizzato nel centro storico e nel cuore aulico della città, accanto ad altri palazzi ricchi di storia e sedi di localizzazioni prestigiose, simboli di un passato che non è certo archiviato, non è opportuno venga svenduto o sia finalizzato a sede, pur importante per sporadiche riprese cinematografiche, come è avvenuto nel recente passato.

La consulta che realizza questa modesta pubblicazione e che ha attraverso i suoi amministratori frequentato palazzo Cisterna nell'espletamento delle loro funzioni, auspica un utilizzo del palazzo attraverso atti di intelligenza e saggezza amministrativa, guardando con rispetto al passato e pensando all'esigenza funzionale attuale e del prossimo futuro.

Palazzo Cisterna infatti continua a portare in sé segni significativi per chi da Presidente, assessore, consigliere e dipendente, ha contribuito a dare corpo e sviluppo alla storia della Provincia di Torino. Al riguardo non sarebbe male un progetto di fruizione che non può essere quello di una semplice musealizzazione, ma di una articolazione equilibrata di esigenze eterogenee.

I Presidenti, artefici della vita amministrativa della Provincia

- Giuseppe Grosso, 1951-1956 (Maggioranza DC-PLI-PSDI)
- Giuseppe Grosso, 1956-1960 (Maggioranza DC-PSDI)
- Giuseppe Grosso, 1960-1964 (Maggioranza DC-PLI-PSDI)
- Giovanni Oberto Tarena, 1965-1970 (Maggioranza DC-PSDI-PLI)
e dal 1966 (Maggioranza DC-PSDI-PSI)
- Elio Borgogno, 1970-1975 (Maggioranza DC-PSI-PSU-PRI)
- Giorgio Salvetti, 1975-1980 (Maggioranza PSI-PCI)
- Eugenio Maccari, 1980-1985 (Maggioranza PSI-PCI)
- Nicoletta Vacca Orrù Casiraghi, 1985-1990 (Maggioranza PLI-DC-PSDI-PRI-PSI)
- Sergio Luigi Ricca, 1990-1995 (Maggioranza Pentapartito + Pensionati)
- Mercedes Bresso, 1995-2000 (Maggioranza a Sinistra)
- Mercedes Bresso, 2000-2004 (Maggioranza a Sinistra)
- Antonio Saitta, 2004-2009 (Maggioranza a Sinistra)
- Antonio Saitta, 2009-2014 (Maggioranza a Sinistra)



Giuseppe Grosso - Presidente Provincia (1951-1964)

Le tre Presidenze di Giuseppe Grosso (1951-1964)

Sono significative le figure uscite dalla esperienza della Resistenza e della lotta di liberazione, appartenenti a tutte le aree politiche e culturali che seppero avviare un processo di partecipazione popolare per affermare valori universali di libertà, di tolleranza, di solidarietà e di pace, nel quotidiano svolgere della propria opera amministrativa.

È dal 1951, allorquando avvenne la prima elezione diretta del consiglio provinciale, che si è avviato gradualmente il processo autonomistico delle realtà locali diventandone il riferimento dei cittadini nel loro rapporto con lo stato unitario.

È con questa consapevolezza che la Provincia ha svolto il suo ruolo sul territorio che si è ampliato e rinnovato grazie ad una legislazione riformatrice.

Una evoluzione della provincia e della sua politica, attraverso anche le espressioni e peculiarità dei vari presidenti che si sono succeduti dal 1951 al 2015, e cioè dalla ricostruzione post bellica sino all'avvio dell'ente «Città metropolitana».

Scorrendo i nomi dei 45 consiglieri eletti nel primo Consiglio provinciale a suffragio universale si trovano personaggi di primo piano della politica e della società che avrebbero avuto successivamente ruoli significativi della storia del Paese.

Fra gli altri Carlo Donat-Cattin, futuro Ministro, Renzo Formica, più volte senatore e sottosegretario, Valdo Fusi, l'uomo che celebrò i Martiri della Resistenza con «Fiori rossi al Martinetto», Silvio Golzio, economista e docente di statistica all'Università, Gianni Oberto, poi secondo Presidente della Provincia, Andrea Guglielminetti, poi Sindaco di Torino, Luciano Jona, presidente del San Paolo, Luigi Passoni del CLN, Annarosa Girola Gallesio, unica donna eletta nel primo consiglio provinciale ed ovviamente Giuseppe Grosso, Preside della Facoltà di giurisprudenza, che dopo l'esperienza di Presidente per tre mandati in Provincia divenne dalla febbraio 1965 a settembre 1968 sindaco di Torino.

Accanto al Presidente Grosso risulta eletto assessore anziano l'avvocato Andrea Guglielminetti. Contestualmente al decollo del primo Consiglio provinciale, si avviò una sorta di riorganizzazione dell'attività industriale e dopo un periodo burrascoso e di scioperi che rivendicavano una rivalutazione dei salari, segue una strategia della collaborazione fondata su una azione attenta da parte delle maestranze nella ricostruzione delle fabbriche.

Fra le maggiori aziende Fiat ed Olivetti guardavano in particolare alla internazionalizzazione del mercato.

Era l'epoca di Vittorio Valletta che operava una sorta di concentrazione di imprese collegate al ciclo dell'auto, secondo il modello fordista.

Un'epoca nella quale Valletta era sostenitore di una Fiat come grande famiglia, per alcuni versi paternalistica, anche finalizzata all'isolamento di certi operai fortemente militanti, accusati di strumentalismo.

Negli anni 1950/51 nel frattempo decolla, attraverso il piano Marshall, un sostegno economico concesso dagli Stati Uniti che contribuisce ad aiutare la stabilità e la ripresa, rilanciando la produzione in particolare della Fiat.

Protagoniste della ricostruzione industriale del dopoguerra furono infatti la Fiat ed in parte la Lancia, orientata su modelli prestigiosi, ed altre aziende ancora che, nel frattempo, avevano

1964: Giuseppe Grosso all'inaugurazione della biblioteca a lui intitolata



ripristinato gli impianti e fatto ripartire la produzione.

Era anche l'epoca del decollo, per un breve periodo, del settore tessile che però, già dopo il 1952/53, assume un progressivo quadro preoccupante e di strisciante crisi. In questo contesto il primo Consiglio provinciale vede la vittoria della Democrazia Cristiana che in Provincia governa con il Partito Liberale e quello Socialdemocratico.

A presiedere la giunta centrista, come poc'anzi riferito, il Professor Giuseppe Grosso, autentico antifascista, docente di diritto romano e preside della facoltà di giurisprudenza, un democristiano innovatore all'interno della DC Torinese da alcuni definito «uomo scomodo», dal grande rigore politico e morale, e che guarda con particolare attenzione al sistema delle autonomie locali nelle quali individua la forza del Paese come collegamento fra cittadini e politica.

Il rapporto con la Fiat, che nel frattempo aveva costituito la «Spasis» società finalizzata ad iniziative stradali, fu complesso ed articolato, tra chi poneva dubbi sulla legittimità da parte della Provincia di imbarcarsi in impegni finanziari eccessivi e chi temeva usi privatistici, peraltro la Provincia entra in Spasis con quote di minoranza.

Ma la produzione da parte della Fiat di autovetture di bassa cilindrata, nel 1955 la 600 e nel 1957 la 500, accessibili alle classi meno abbienti, diventando l'auto lo strumento di una ascesa sociale ed economica, non poteva non attivare una spinta per realizzare una rete di infrastrutture e di collegamento, anche guardando ai porti liguri.

La costituzione poi nel 1955, sempre da parte della Fiat, di una ulteriore società finalizzata alla realizzazione della Ceva-Savona, stimolò passaggi politici delicati, tra chi (comunisti) erano contrari ad appoggiare l'iniziativa Fiat, e chi (socialisti) guardavano con ottimismo all'importanza di un collegamento con la Liguria.

Le successive seconde elezioni del 1956, vedono un certo cauto avvicinamento tra DC e PSI ed un nuovo Consiglio Provinciale con presidente sempre Grosso ed assessore anziano Andrea Guglielminetti, ed una giunta composta da DC-PSDI e con il PLI all'opposizione. Nel frattempo prende corpo la società Ativa (autostrada Torino - Ivrea - Valle d'Aosta), iniziativa propedeutica e finalizzata ad una politica delle grandi vie di comunicazione volte a superare il tradizionale isolamento geografico del torinese.

A quest'opera non fu estraneo anche il ruolo che nel frattempo assunse Adriano Olivetti ed il suo movimento politico (Comunità) che ottiene due consiglieri nel consiglio provinciale, eletto nel 1956 e una presenza elettorale significativa ad Ivrea e nel canavese.

Nel 1956 la Provincia costituisce l'IRES (istituto di ricerche economiche-sociali), guardando al suo sviluppo in un'ottica di programmazione che peraltro rimane ancora con situazioni sperequate.

Infatti a fronte di attività produttive qualificate, Fiat ma non solo, esistono nel settore meccanico piccole e medie imprese che eseguono lavorazioni ancora arretrate.

Lo stesso presidente Grosso guarda con attenzione alla necessità dell'avvio della Regione, pur prevista dalla carta costituzionale repubblicana, ma non decollata.

L'Ires, che ebbe come direttori fra gli altri il professor Siro Lombardini, in seguito diventato senatore e ministro, ed il professor Angelo Detragiache, svolge per un forte impulso dato da Grosso, un intenso lavoro, non disdegnando di guardare ovviamente anche alla programmazione dello sviluppo regionale verso arterie e vie di comunicazione in funzione delle aziende

torinesi che stavano soffrendo momenti di difficoltà.

Continua inoltre quella che ha sempre rappresentato una costante della Presidenza Grosso: una forte dinamica visione europea.

Come già in passato, si stava nel frattempo riproponendo l'antico dibattito sulla necessità del mantenimento o meno dell'istituto Provincia, anche alla luce dell'ormai avviato dibattito sulla normativa attuativa dell'ente Regione.

Era giustificata inoltre la preoccupazione di Grosso, nelle ipotesi del possibile decollo della Regione, di non essere più in grado - la Provincia - di svolgere quel ruolo di guida responsabile che pure aveva esercitato quale ente provinciale forte ed espressione di una importante centralità economica e politica.

Ma l'ente Provincia rimane, mentre si intensifica il processo di immigrazione, fenomeno che porta inevitabilmente a coinvolgere la cintura di Torino, ponendo non poche problematiche sulla necessaria pendolarità e sugli scarsi collegamenti esistenti, ai quali Grosso pone attenzione anche nei confronti della viabilità minore.

Per il ritmo dello sviluppo e le conseguenti trasformazioni, unitamente all'immigrazione, alcuni centri di aggregazione sociale perdono influenza, pur tuttavia il torinese continua a costituire un luogo di confronto ed un osservatorio importante per il Paese.

Nel frattempo veniva ancora una volta attivato un dibattito contro le giunte centriste avanzato dalle sinistre in contrasto con la Fiat «colpevole» di condizionare la crescita del Capoluogo. Il presidente Grosso, personalità vivace ed intraprendente, prosegue, forzando i pur ristretti compiti istituzionali della Provincia, anche per accondiscendere la strategia della Fiat, guardando alle espressioni più avanzate, a fronte di una certa latitanza e scarsa disponibilità dei poteri centrali verso le esigenze torinesi.

Sono note le vivaci sollecitazioni rivolte da Grosso al Ministro dei Lavori Pubblici Romita (PSI) in tema di autostrade.

La politica svolta da Grosso, sempre indirizzata ad aprire il torinese e quindi la regione ai traffici, guarda con interesse allo sviluppo e percorre gli obiettivi dei trafori e delle autostrade, dalla Torino-Fossano-Savona, alla Torino-Piacenza, eccetera...

Torino fra l'altro soffriva concorrenti realtà come Milano che disponeva viceversa di ampi collegamenti.

Nel 1960 veniva inaugurato il primo tratto dell'autostrada Torino-Savona, progettata dalla Spasis (direzione Fiat).

La Provincia era anche già presente, con una quota minoritaria, nella Sagat, che gestiva l'aeroporto di Caselle entrato in funzione nel 1954, ma per anni fortemente sottodimensionato. Era anche il periodo, riferito al terzo mandato amministrativo di Grosso, di una forte sintonia realizzata fra il presidente della provincia Grosso e Giancarlo Anselmetti, sindaco DC di Torino, dal 1962 al 1964, che convergevano sulla positività della autostrada Torino-Piacenza con il sostegno anche delle province di Alessandria ed Asti.

Occorre però ricordare come la Torino - Piacenza subisce ritardi a causa della crisi economica del 1963.

Il terzo mandato di Grosso coincide anche con le celebrazioni per il Centenario dell'Unità d'Italia, che iniziano a metà del 1961, una occasione per il Presidente Grosso per sintetizzare la mole dei tanti risultati raggiunti.

In questo periodo (1965) la Provincia si indebita con mutui per il traforo Gran San Bernardo, per l'Ativa e per la Sitaf ed anche per il piano di provincializzazione di oltre 1000 chilometri di strade comunali prese in carico.

L'accensione dei sopra richiamati mutui era avversata dalla opposizione di sinistra, mentre il Psi era più possibilista.

Erano questi gli anni anche di un approfondimento dei trasporti ferroviari, di una sempre maggiore attenzione agli scali marittimi liguri ed ai problemi riferiti alle idrovie del Piemonte e della Liguria.

Nel frattempo negli anni tra il 1951 ed il 1961 la popolazione di Torino era quasi raddoppiata, era il periodo cosiddetto del «miracolo economico», fortemente trainato dal settore auto. Era però anche l'epoca della forte immigrazione (apice nel 1961) dal Veneto e dal sud che imponeva pesanti costi per gli enti locali della cintura di Torino, che dovevano provvedere a nuovi servizi.

Torino aveva l'aspetto di una grande periferia e solo la collina si salva dall'assalto del cemento, mentre la presenza nel territorio di immigrati assume quote significative.

Era inoltre il tempo in cui si avviava il dibattito sul progetto di Piano regolatore intercomunale che fu ripreso dallo stesso Grosso nel 1965, quando divenne Sindaco di Torino, dopo Anselmetti.

Ma il sopra richiamato piano urbanistico intercomunale di Torino e dei comuni della cintura, non decollò mai.

Nascono quartieri dormitorio e stenta a decollare una vera integrazione sociale.

Il rallentamento della crescita, un po' per assurdo, è legato al carattere mono-industriale, a volte in difficoltà, sia nella città che nelle aree depresse della provincia, mentre il settore tessile segna verticali cadute, a partire dal caso più patologico, il Cotonificio Vallesusa di Felice Riva.

Si registra in sostanza una recessione in varie aree del torinese, così come in aree montane, individuate dall'Ires.

Si era ormai chiusa l'epoca del miracolo economico e si avvia una fase recessiva.

Qualche timido segnale di ripresa peraltro veniva segnalato nel 1965, al termine del lungo mandato amministrativo del Presidente Grosso, anche grazie agli interventi del sistema bancario e degli interventi del «Mediocredito piemontese», costituito da un consorzio di banche regionali, Istituto creditizio a supporto del sistema delle piccole e medie imprese.

Piace ricordare una significativa definizione che il professor Giovanni Conso, docente universitario, Ministro della Giustizia e vicepresidente del CSM, esprese a Palazzo Cisterna in una commemorazione del presidente Grosso, quando definì «*Lui, uomo di studio, tutto d'un tratto diventa un formidabile uomo di azione*».

Giuseppe Grosso, che nacque a Torino nel 1906, dopo una lunga vita dedicata agli studi giuridici ed alla attività amministrativa, moriva a Villach (Austria) nel 1973 sul treno proveniente da Vienna, dove si era recato per una conferenza all'Università.

Ad integrazione si veda in appendice lo stralcio del convegno della Consulta del 15/11/2008 su: «Giuseppe Grosso e la mobilità...» a pagina 62



Gianni Oberto - Presidente della Provincia (1965-1970)

La Presidenza di Gianni Oberto (1965-1970)

L'Avvocato Gianni Oberto Tarena nato a Brosso nel 1902, eporediese, già assessore DC alla montagna, agricoltura e turismo della prima presidenza Grosso, e poi assessore alla montagna nella terza presidenza Grosso, ha proseguito la politica del suo predecessore, a partire da una attenzione ai traffici nazionali ed internazionali.

Con il Presidente Oberto è assessore anziano Elio Borgogno (DC) con deleghe al lavoro e personale.

Gianni Oberto, eletto Presidente il 22 novembre 1964, rimane in carica sino al 1970, allorché, nel giugno 1970 viene eletto nella prima legislatura del Consiglio Regionale del Piemonte.

Attivo sin da giovane nel Partito Popolare, laureato in legge, Oberto intraprese la libera professione. Chiamato alle armi nella seconda guerra mondiale, fu internato in Germania e Polonia, diventando poi vice presidente nazionale dell'associazione ex internati.

Capogruppo della DC ad Ivrea ed eletto in provincia, ricopre la presidenza del Parco Nazionale del Gran Paradiso dal 1957 al 12 gennaio 1980, quando morì.

Fu anche presidente Sitaf e vicepresidente dell'autostrada Torino - Piacenza.

La situazione finanziaria, durante il mandato Oberto, ha registrato momenti non facili, dovuti anche ad una scarsa attenzione da parte del governo, ma ha potuto peraltro utilizzare appoggi significativi da parte del sistema bancario, in particolare dalla Cassa di Risparmio di Torino, presieduta dal democristiano Edoardo Calleri.

Il passaggio dalla presidenza Grosso al suo successore, l'avvocato Gianni Oberto, segna anche un certo periodo di ripresa economica, nuovamente spinta dall'industria automobilistica e dal collegato settore della gomma.

Tra le varie iniziative attivate dal Presidente Oberto figura una vivace iniziativa rivolta nei confronti del Parlamento italiano sollecitato a predisporre provvedimenti per adeguare la finanza locale alla forte crescita di spesa da parte degli enti locali.

Anche la montagna ha rappresentato per Oberto una occasione per molteplici attenzioni, dalla costituzione dei consigli di valle, ai comprensori di bonifica montana, alla istituzione del «premio alla fedeltà montana».

L'attività produttiva, tra il 1964 ed il 1967, ebbe una flessione e parimenti rallentò l'immigrazione.

Ma dal 1969 riprende l'attività produttiva e nuova assunzione di manodopera da parte della Fiat, così come nell'indotto e nell'edilizia.

La stessa Fiat si rapporta con la Presidenza Oberto, proponendo villaggi prefabbricati localizzati a Torino (via Artom, Falchera, Vallette), Rivalta che vede la costruzione del nuovo stabilimento, Piossasco e Volvera.

La realizzazione di questi villaggi segna però ancora la logica del quartiere dormitorio, con alcuni minimali servizi collegati.

Era il periodo di fine anni '70 che vedeva decollare conflittualità per la carenza di politiche dei trasporti, di scuole e di servizi sanitari e per una certa latitanza della stessa Fiat, in particolare dopo il decollo dello stabilimento di Rivalta.

Prosegue nel frattempo il già richiamato periodo di crisi del tessile, con particolare riferimento

alle drammatiche vicende del Cottonificio Valle Susa, il cui proprietario si era reso irreperibile. Oberto si rivolge direttamente allo Stato, attraverso IMI e IRI, affinché il Cottonificio non sia ceduto ad altri gruppi che non garantivano il mantenimento dei posti di lavoro. Alla fine avviene l'istanza di fallimento, sviluppi che sfuggono dalle mani delle amministrazioni locali. All'inizio del 1970 infine il Valle Susa viene acquistato dalla Società Esercizi Tessili Italiani. A partire dalla fine del 1966 si attivarono incontri, tra le forze politiche, propedeutici a realizzare, anche sulla spinta del quotidiano «La Stampa», giunte di centro-sinistra alla provincia, anche se si registravano varie resistenze, sia all'interno della DC, e del PSI.

Contemporaneamente il PCI continua a svolgere ruolo di opposizione, ribadendo anche un po' strumentalmente, la contrarietà ad autostrade e trafori.

Rimaneva infatti il PCI legato ad uno statalismo di principio ed a schemi ideologici, mentre il PSI spesso, dividendosi al suo interno, non riusciva ad elaborare alternative realistiche alle politiche centriste del periodo.

Non da meno si atteggiava nel frattempo la DC per le lotte di potere al suo interno.

Nel settembre 1966 la giunta centrista in provincia si dimette, si realizza un rimpasto sempre avente Oberto presidente, ma il PLI si dichiara disponibile ad appoggiare dall'esterno le giunte di centro-sinistra, nel caso di bisogno.

La stagione è quella che vede inoltre Oberto lanciare la proposta della creazione di un Istituto finanziario regionale a partecipazione pubblica che decolla nel 1966.

La finanziaria vede la partecipazione delle banche Sanpaolo, Cassa di Risparmio di Torino, Popolare di Novara, le Casse di risparmio piemontesi, la Fiat, il Comune di Torino ed ovviamente la Provincia di Torino, quest'ultima con una piccola quota, ma con una forte rappresentanza, costituita dal liberale Filippo Arrigo e dal democristiano Giovanni Teppati.

In consiglio provinciale vivace risulta il dibattito sulla finanziaria con visioni contrarie delle organizzazioni sindacali, della sinistra democristiana rappresentata da Donat Cattin, e del PCI che, con un posizionamento ideologico, rivendicava una maggiore presenza pubblica sulla economia, contro il potere dei gruppi privati.

Vivace si registra lo scontro tra il comune di Torino ed Oberto che, anche in rappresentanza delle altre province piemontesi, ribadiva la funzione regionale della finanziaria.

Ancora durante la presidenza Oberto viene approvato un piano quadriennale di investimenti per la scuola ed uno studio, predisposto dall'IRES, indicava le esigenze in particolare della cintura torinese, in riferimento alle future costruzioni per l'istruzione superiore.

Il Presidente Oberto, nell'arco del suo mandato, tenne per sé anche le deleghe agli affari generali, all'urbanistica e programmazione, ed alla montagna.

Altro tema significativo che coinvolse la presidenza Oberto è stata la problematica relativa l'assistenza ai malati di mente che nel 1966 vedeva circa 5.000 ricoverati negli ospedali psichiatrici torinesi. In queste strutture le condizioni erano pessime, a partire dal manicomio femminile di via Giulio in Torino, che verrà successivamente chiuso.

In questo quadro l'amministrazione Oberto nel 1966 approva la costruzione di un nuovo ospedale psichiatrico a Grugliasco, prevedendo costi assai elevati, ma con una struttura ospedaliera concepita ancora come luogo chiuso, ma che comunque offriva, ancorché non in termini ottimali, alcuni servizi migliorativi in confronto al passato.

Gli anni di presidenza Oberto registrano inoltre numerosi punti di contatto e collaborazione

con l'amministrazione comunale della città di Torino, che nel frattempo registrano eletto a sindaco, nel febbraio 1965, Giuseppe Grosso.

Vi furono infatti collaborazioni nei vari settori di edilizia popolare, dell'urbanistica, dell'assistenza, del trasporto, e delle comunicazioni (futura Tangenziale Sud).

Non mancavano nel frattempo lacerazioni fra i partiti del centro-sinistra che stavano minando anche i buoni rapporti che si erano instaurati prima fra la giunta della provincia e quella del Comune di Torino.



Elio Borgono - Presidente della Provincia (1970-1975)

La Presidenza di Elio Borgono (1970-1975)

Il 7 luglio 1970 viene eletto presidente il democristiano Elio Borgono con assessore anziano Luigi Poet (PSU - area socialista). Borgono, già aveva ricoperto, nel precedente mandato, il ruolo di assessore anziano, con il presidente Oberto avendo anche le deleghe del lavoro e del personale.

Militante sindacale della CISL, nel 1960 è eletto in consiglio comunale di Torino e nel 1964 entra in Provincia e vi rimane ininterrottamente per 29 anni, fino al settembre del 1993.

Fu, più in specifico, consigliere di maggioranza e di opposizione, capogruppo, assessore (personale, viabilità, grandi infrastrutture, trasporti), vicepresidente e presidente negli anni difficili per la Provincia impegnata allo smantellamento dei manicomi e alla rivalutazione culturale dell'assistenza, unitamente alla carenza di strutture scolastiche.

Fu inoltre presidente della banca Subalpina dal 1972 al 1978, istituto poi assorbito dalla Cassa di Risparmio di Torino e fu anche presidente della Satap (autostrada Torino - Piacenza). Ancora giovane, Borgono, colpito da malattia cardiaca già nel 1982, morì a causa di un infarto, all'età di 63 anni, nel gennaio del 1998 a Montecarlo.

Durante la Presidenza Borgono tra il 1973 e il 1974 si presenta una forte recessione economica con migliaia di operai in cassa integrazione.

Si segnala una paralisi dell'edilizia, la prosecuzione della crisi del tessile, un certo sbandamento nel comune di Torino e forti conflittualità fra i partiti di centro-sinistra.

In questo quadro avviene nel 1973 il così detto «Natale a piedi» ed a fine 1974 quote significative di operai Fiat vanno in cassa integrazione.

Nel corso della Presidenza Borgono avviene una svolta critica circa la politica finanziaria. L'amministrazione deve fronteggiare un notevole disavanzo economico e si esprime in termini di forte denuncia nei confronti di una certa inerzia del governo centrale, a fronte di una sempre più pressante domanda sociale di beni e servizi, di investimenti ed opere pubbliche. In quegli anni le spese obbligatorie della Provincia erano fortemente cresciute tanto che nel 1969, al di là dell'apparente pareggio contabile, il bilancio era di fatto in disavanzo, ed era cresciuta l'attività sostitutiva della Provincia nei confronti dello Stato.

La costituzione dell'ente Regione coincideva poi con una fase di ulteriore indebitamento della Provincia, che nel frattempo realizzava numerosi istituti scolastici che portarono ad un forte impegno finanziario.

Dopo l'istituzione delle regioni, avvenuta con legge del febbraio 1968, si apre una fase di incertezza nei confronti delle Province e dei loro rapporti con gli altri enti locali. Un tema quest'ultimo che viene affrontato dalla Unione regionale delle province piemontesi, di cui era presidente Elio Borgono e che costituiva l'organismo che doveva coordinare il livello regionale con quello provinciale.

Erano già decollate le contestazioni del '68 e si affermava l'autunno caldo con lotte operaie e studentesche nelle quali tentò di inserirsi il PCI per non perdere il ruolo egemone che aveva sino ad allora esercitato nella opposizione.

La giunta regionale e quella provinciale, retta da Borgono, sosteneva la necessità di un ruolo attivo nell'ambito europeo, mentre l'opposizione comunista continuava a denunciare come

l'europeismo della maggioranza fosse legato agli interessi dei grandi gruppi monopolistici in lotta per la spartizione del mercato, come rilevava Minucci, dirigente nazionale del PCI, nel 1971, in occasione di un importante convegno economico.

Rimanevano aperte e da definire fra regioni e province i compiti all'interno del decentramento e della gestione del territorio.

Peraltro la Provincia continuava a ricevere dalla Regione sono scarse funzioni in tema di caccia, o di tutela della flora, o sul controllo della depurazione delle acque, rischiando di rallentare le attività della Provincia. Ancora una volta, come in passato, si affacciava la tesi dell'abolizione dell'ente provincia, subito peraltro esclusa, anche perché la sinistra del giugno 1975 conquista numerose amministrazioni locali nel torinese.

È bene ricordare come nel frattempo si rafforzi sempre più la vocazione multinazionale della Fiat intesa come gruppo finanziario ed industriale. Peraltro già nel 1967 aveva assorbito OM e Autobianchi, la Lancia nel 1969 e successivamente Abarth e parte della Ferrari. Avviene nel frattempo una decentramento di impianti Fiat, sia in Piemonte che in Italia, specie verso il mezzogiorno.

Il 1970 ed il 1975 la Fiat perde sul mercato interno, aumentando viceversa la quota dei veicoli fabbricati all'estero.

L'espansione multinazionale non fu peraltro una caratteristica solo della Fiat. Si afferma progressivamente una dimensione internazionale dell'economia torinese e di riflesso quella piemontese, specialmente indirizzata alla metalmeccanica.

I legami del Torinese e del Piemonte con l'Europa, non potevano non essere tali anche per effetto dei trafori, delle linee ferroviarie, e di una lungimirante politica dei collegamenti che ha visto il Presidente Borgogno utilizzare le intelligenti intuizioni del primo Presidente della Provincia, Giuseppe Grosso.

Qualcuno si chiederà il perché delle ripetute escursioni sulla situazione economica e di sviluppo del torinese, o dei ripetuti riferimenti alla Fiat ed alle altre aziende.

Esaminare l'evoluzione della Provincia attraverso l'azione dei vari Presidenti, non può prescindere dal richiamare il quadro di riferimento economico esistente, così come quello politico, non disdegnando il ruolo dell'opinione pubblica ed in specifico del quotidiano «La Stampa», o della Chiesa (si pensi ad esempio al ruolo giocato dal Cardinale Michele Pellegrino che spesso incontra delegazioni di lavoratori in difficoltà).

Ad integrazione, si veda in appendice stralcio del convegno della Consulta del 31 gennaio 2004 su «Elio Borgogno: l'impegno istituzionale e politico» a pagina 87

La Presidenza di Giorgio Salvetti (1975-1980)

Al democristiano Elio Borgogno, il 15 giugno 1975 succede alla presidenza della Provincia, il socialista Giorgio Salvetti, classe 1923, medico chirurgo e sindaco di Caluso, che guida



Giorgio Salvetti - Presidente della Provincia (1975-1980)

una maggioranza di sinistra (PSI - PCI), avendo come Vice Presidente Giovanni Mercandino, comunista.

Durante la Presidenza Salvetti restano ancora aperte non poche questioni nel rapporto tra Provincia e Regione, rimanendo noti i limiti istituzionali e le situazioni instabili e di crisi della Provincia.

Emerge sempre più una sorta di perdita di ruolo della Provincia nei confronti della Regione, in attesa di un vero riordino delle autonomie. Questo ruolo di secondo piano si registra in vari settori, come quello delle vertenze aziendali, in gran parte assorbite dal livello regionale. Lo stesso Salvetti sostiene che, tra l'ipotesi di operare nel ristretto ambito delle competenze specifiche, oppure di rivendicare nuovi compiti, esiste una ulteriore via, utilizzando l'ente Provinciale come strumento di promozione di un'azione programmatica orientata verso i comuni e le loro aggregazioni, in particolare i comprensori.

Lo scopo era quello di avere una Provincia che, liberata dall'impegno di gestire direttamente i servizi, avrebbe dovuto porsi non più come ente funzione, ma come ente territorio che non sovrasta i comuni, ma collabora con loro, con la gente, con le realtà associative, superando il limite di una provincia come semplice fatto burocratico.

Sarebbe un ente che non gestisce in proprio, ma che opera nel rispetto del programma sul territorio e costruisce le iniziative dei vari enti.

L'intenzione in sostanza era quella di rilanciare la Provincia, dotandola di nuovi poteri al fine di svolgere un ruolo di programmazione di secondo livello rispetto a quello regionale.

Era quella, poc'anzi indicata, una volontà espressa dalla maggioranza di sinistra che però determinava un'eccessiva pluralità di enti, nuove realtà, consorzi, comprensori, che finiva per essere una semplice espressione di lottizzazione fra i partiti. Ma la presenza dei comprensori, mai realmente decollata, ebbe di fatto vita breve sul territorio provinciale.

La invadenza dei partiti da tempo aveva peraltro assunto un esagerato ruolo di ingerenza, determinando confusione e sovrapposizione di competenze, nonché conflitti burocratici. Lodevole proposito quello del Presidente Salvetti, in parte un po' utopico, volendo anche aprire una vertenza con Stato e Regione.

Nonostante i sopra richiamati limiti, la Provincia nel rapporto con il Comune di Torino, svolge un ruolo positivo, anche grazie alla funzionalità del suo apprezzato apparato burocratico. A seguito della legislazione regionale del 1974 e di quella statale del 1976 la Provincia crea nel frattempo il servizio ecologia per la tutela dell'ambiente dall'inquinamento.

Durante la Presidenza Salvetti prosegue inoltre il programma di edilizia scolastica utilizzando fondi statali e regionali, finalizzati ad intervenire in quartieri di Torino ed in decentramento nel territorio provinciale.

Una grave fatto avviene nel 1977 allorché le Brigate Rosse vigliaccamente colpiscono il consigliere Provinciale Maurizio Puddu, esponente DC, gambizzandolo. Un attacco ad un rappresentante semplice, un galantuomo, che costituirà poi l'«Associazione Nazionale vittime del terrorismo» con sede presso la Provincia di Palazzo Cisterna.

Dopo l'esperienza in provincia Giorgio Salvetti viene eletto nella terza legislatura del consiglio regionale del Piemonte, dal 1980 al 1985, diventando consigliere segretario in ufficio di presidenza, dal luglio 1980 a settembre del 1983. Muore nel febbraio 2007 a Caluso.



Eugenio Maccari - Presidente della Provincia (1980-1985)

La Presidenza di Eugenio Maccari (1980-1985)

Eugenio Maccari (socialista), laureato in scienze politiche, ha ricoperto l'incarico di Presidente della Provincia dal 1980 al 1985 sempre a capo di una maggioranza di sinistra (PSI - PCI), succedendo al compagno di partito Giorgio Salvetti ed avendo quale Vicepresidente Giorgio Ardito (PCI).

Nato nel marzo del 1938, dal 1970 al 1980 Maccari è stato Presidente della comunità montana delle Valli Chisone e Germanasca e per 15 anni Sindaco del comune di Pramollo nel pinerolese.

Dopo l'esperienza quale Presidente della Provincia di Torino, viene eletto nel 1985 nella quarta legislatura della Regione Piemonte, ricoprendo l'incarico di assessore all'ambiente ed alla sanità.

Sul versante occupazionale l'inizio della Presidenza Maccari registra un periodo di vivaci scontri e manifestazioni riferite alla Fiat, alle prese con intimidazioni e violenze contigue al terrorismo.

Infatti l'azienda a settembre del 1980 annuncia il licenziamento di circa 14.500 lavoratori con la motivazione di crisi economica ed aziendale. Il 24 settembre il sindacato proclama lo sciopero generale, Enrico Berlinguer, allora segretario nazionale del PCI, assicura appoggi agli operai, nel frattempo cade il 27 settembre il governo Cossiga e la Fiat, senza più un autorevole interlocutore istituzionale, sospende le lettere di licenziamento, la procedura viene congelata e circa 24.000 dipendenti vengono collocati in cassa integrazione. Ma se il procedimento non calmò gli animi, oltre un mese di sciopero provoca la discesa in piazza dei quadri ed impiegati Fiat dando vita alla marcia dei 40.000 del 14 ottobre 1980, coordinata da Luigi Arisio quadro Fiat, con la collaborazione dell'azienda e si determina una «pacificazione» per alcuni anni.

Nella sopracitata vicenda la Provincia non fu un interlocutore attivo, così come per altre situazioni di crisi aziendali che si stavano aprendo. La Provincia perde progressivamente un proprio ruolo sempre più a vantaggio della Regione che predilige rapporti con interlocutori più consolidati.

Terminata ormai da tempo l'onda positiva del miracolo economico legato al mercato dell'auto, si registra nel territorio provinciale una difficile situazione che coinvolge non poche realtà industriali.

Infatti il Lingotto, che già aveva abbandonato la produzione di elettrodomestici, che a sua volta aveva già sostituito quello dell'auto, nel 1982 chiude lo stabilimento, ridotto nel frattempo ad officina di supporto per automobili. L'unica unità produttiva della Fiat in Torino città rimane quindi lo stabilimento di Mirafiori.

Alcune storiche e prestigiose industrie in particolare automobilistiche, si spostano nella cintura torinese. È il caso della carrozzeria Pininfarina che sposta la produzione a Grugliasco, e collabora con prestigiose case. Così anche la carrozzeria Bertone si amplia indirizzandosi a carrozzare auto sportive e trasferisce lo stabilimento, sempre a Grugliasco, in corso Allamano.

Ma se l'una, la Pininfarina in difficoltà con il sistema bancario, allenta negli anni successivi



il suo sviluppo, non decollando positivamente certi sforzi indirizzati verso l'auto elettrica e solo nel 2017 registra segnali positivi, l'altra, la Bertone, registra una caduta verticale, fino a fallire poi nel 2014.

Durante la presidenza Maccari avvengono nella città di Torino non pochi interventi di riconversione di vecchi stabilimenti industriali: un caso per tutti lo stabilimento Lingotto affidato all'architetto Renzo Piano nel 1983 per un progetto multifunzionale di riutilizzo della vecchia struttura industriale, diventando un simbolo del terziario avanzato.

Di fronte ad una crisi economica, in particolare esistente nel territorio provinciale torinese, il presidente Maccari sollecita alla Regione Piemonte un trasferimento di deleghe in materia di pianificazione territoriale, di servizi sociali, di quelli culturali, ed in genere di sviluppo economico.

Si tratta di rivendicazioni che non ottengono grande soddisfazione e la Provincia prosegue quale ente dalle prospettive piuttosto incerte.

Si intende inoltre ricordare come i temi legati alla cultura, in parte legati alla biblioteca storica, ed in parte ad altri percorsi, ebbero sempre forti attenzioni da parte dei vari presidenti provinciali. Il Presidente Maccari al riguardo istituì uno specifico assessorato alla cultura e turismo, ma non bisogna dimenticare come Salvetti, durante il suo mandato, promosse la costituzione delle «consulta culturale torinese» con la partecipazione degli assessori alla cultura della città di Torino, della Provincia e della Regione.

Sono aspetti, quelli riferiti alla cultura, che proseguirono anche in seguito, con le presidenze Bresso e Saitta, che affidarono rinnovati ruoli alla biblioteca storica, rilanciando l'attività espositiva, ed una serie di progetti, tra questi alcuni più recenti, legati alla cultura materiale capaci di valorizzare le esperienze e la cultura scientifica, progetti che, come vedremo in seguito, lasciarono molti punti interrogativi aperti e oneri finanziari spesso criticati, tanto che la Presidente Bresso nel suo programma, presentato nel luglio 1999, per il suo secondo mandato, ripropone la creazione di «Science Center», progetto spesso al centro di vivaci critiche. Ma ritornando al Presidente Maccari, piace ricordare un pensiero da lui espresso nel settembre 1982, alla commemorazione del Generale Dalla Chiesa e che mantiene tutto il valore anche oggi.

Diceva Maccari: *«Dalla Chiesa l'abbiamo ucciso un po' tutti. Un po' tutti siamo responsabili come forze politiche, come uomini impegnati in attività politico - amministrativa, come forze sociali, come cittadini di aver permesso che le istituzioni del nostro paese giungessero ad un limite di debolezza così basso; abbiamo tutti insieme spesso confuso democrazia con democraticismo, abbiamo tutti insieme operato in modo tale che l'Italia del 1982, quale si presenta ai nostri occhi oggi, non è un prodotto improvviso come la nascita di un fungo, ma è un prodotto di dieci - quindici - venti - trenta anni di modalità di presenza pubblica e di modalità di difesa del cittadino. Non è più tempo di provare solo un rituale sdegno democratico che abbiamo provato e manifestato in decine e decine di altre volte, negli ultimi 7-8 anni; ma è giunto il momento che ciascuno di noi provi un sentimento profondo di vergogna, sia sul piano personale come cittadino, sia sul piano di uomo partecipe ad una vita sociale che non ha ancora saputo trovare gli strumenti adatti per debellare i fenomeni della mafia, del terrorismo e della camorra».*



Nicoletta Vacca Orrù Casiraghi - Presidente della Provincia (1985-1990)

La Presidenza di Nicoletta Vacca Orrù Casiraghi (1985-1990)

Ad Eugenio Maccari succede alla presidenza Nicoletta Vacca Orrù Casiraghi (PLI) che è stata la prima donna eletta Presidente della Provincia di Torino.

Funzionaria presso il settore programmazione economica e finanziaria della Regione Piemonte, era già in consiglio provinciale all'opposizione, nel corso della precedente Presidenza Maccari, in rappresentanza del partito liberale.

Nel luglio del 1985 viene eletta a Presidente dell'Ente, mantenendo per sé le deleghe del legale e partecipazione, ed avendo quale Vicepresidente il democristiano Elio Borgogno al quale vanno le deleghe della viabilità, grandi infrastrutture e progetti speciali.

La maggioranza che regge la Provincia è un pentapartito (DC - PSI - PSDI - PRI - PLI), con l'appoggio esterno di «Piemont» e che ha un solo voto di maggioranza.

Una costante della gestione della Presidenza di Nicoletta Casiraghi è il continuo rapporto - confronto e conflitto tra la giunta provinciale e quella regionale, sostenendo la Casiraghi la mancanza di deleghe piene alla Provincia su varie tematiche. Era in particolare vivo l'impegno per il rilancio dell'ente dopo l'esperienza fallita dei comprensori, battaglia condotta dalla Casiraghi anche nel suo ruolo di presidente del URPP (unione regionale delle Province piemontesi) e con una attenzione alla realtà europea.

Non sono mancati inoltre forti dissapori all'interno del consiglio provinciale nel 1987 per il coinvolgimento di funzionari dell'Ente e per la restituzione di deleghe di un assessore alla Presidente.

Nel corso della Presidenza Casiraghi decolla la prima edizione del Salone del libro che vede nel 1988 il contributo dell'ente, contestualmente si apre una protesta degli agricoltori del pinerolese, con i Coldiretti in particolare, che contestano il progetto avviato dall'Ente circa la costruzione dell'autostrada Torino - Pinerolo.

Nel febbraio 1989 la fibrillazione su varie tematiche si fa sentire fortemente tanto che la Casiraghi presenta le sue dimissioni dalla presidenza dell'Ente.

Con non poche difficoltà la crisi si ricompone, avviene un rimpasto con cambio di deleghe e di assessori e l'impegno della Presidente a realizzare il collegamento viario con Pinerolo, la circonvallazione di Venaria, la liberazione delle tangenziali, nonché nuovi impegni in tema di edilizia scolastica, di miglioramenti al Centro Agroalimentare e di partecipazione alla Satti. Momenti distensivi, ma anche conflittualità, hanno infine rappresentato gli ultimi mesi della Presidenza Casiraghi, dal rinnovo alla Servizi Industriali di Orbassano per trattamento dei rifiuti tossico nocivi, al conflitto sulla gestione del Parco del Gran Paradiso, al dibattito sulla partecipazione azionaria alla SITAF.

Dopo l'esperienza in Provincia Nicoletta Casiraghi ha ricoperto ruoli in non pochi enti, dal Cesmeo (1991), ad Expo 2000 (1991), all'Ires (1996), partecipando a varie esperienze di presenza politica dopo lo scioglimento del Partito Liberale, dal «Patto per l'Italia» di Mario Segni, ad un cauto avvicinamento a Forza Italia, alla «Rosa nel pugno», spendendosi sempre con forza e carattere per le battaglie a tutela dei diritti delle donne e delle libertà individuali.

Negli ultimi tempi, sofferente e gravemente ammalata, Nicoletta Casiraghi muore nell'agosto del 2011.



Luigi Sergio Ricca - Presidente della Provincia (1990-1995)

La Presidenza di Luigi Sergio Ricca (1990-1995)

Nel 1990 viene eletto alla presidenza della Provincia di Torino Luigi Sergio Ricca, nato a Bollengo (TO) nel 1948, socialista, dipendente di un Istituto di Credito, già Consigliere provinciale nel precedente mandato, e Sindaco per alcuni mandati del Comune di Bollengo, nel Canavese. La maggioranza è espressa dal Pentapartito e Pensionati, il Vice Presidente è Ezio Astore (DC), a cui segue Antimo De Maio (PRI).

Ricca entra poi in Consiglio regionale nel maggio 2005, assumendo il ruolo di Assessore regionale al Commercio, Polizia Locale, Protezione Civile dal luglio 2008 all'aprile 2010. Nel frattempo, per un breve periodo, rientra in Provincia nel 2004 fino al 2007.

La Presidenza Ricca si colloca temporalmente con il decollo della legge 142 del 1990, che affronta il tema dell'ordinamento delle amministrazioni locali, confermando come le Province siano l'Ente intermedio tra Comuni e Regioni.

La stagione è quella che, anche cogliendo le opportunità offerte dalla legge 142/90 sia in materia di istituzione della Città metropolitana che in materia di riorganizzazione dei servizi pubblici, consente di procedere ad una ridefinizione del sistema di amministrazione locale, guardando non solo alla conurbazione esistente, ma alle realtà ed alle prospettive di sviluppo dell'area torinese, vista come perno di una delle aree forti del sistema Italia nel quadro europeo. È in questo quadro che si rafforzano i poteri dell'Esecutivo.

È inoltre la stagione di una forte intensificazione dei rapporti con l'Europa e la Provincia (così come la Regione) aggancia il tema dei fondi europei, a partire dalla applicazione del



Ricca con il Presidente Oscar Luigi Scalfaro



Ricca con il Presidente Francesco Cossiga

regolamento CEE 2052, in quanto il territorio provinciale torinese è inserito fra le aree a declino industriale e quindi eleggibile ad utilizzare i fondi strutturali europei a favore del sistema produttivo.

Durante la Presidenza Ricca, ben due Presidenti della Repubblica fanno visita all'Ente. Francesco Cossiga il 30 ottobre 1991 ed Oscar Luigi Scalfaro il 21 maggio 1993. Occasione nel primo incontro per affrontare i temi delle futuribili Città metropolitane e dei rapporti tra Province e Regioni, e nel secondo per sollecitare deleghe gestionali alle Province.

La visita del Presidente Cossiga è occasione anche per rimuovere, quasi a segnare la fine di un'epoca, i vetri blindati antiproiettile che ingabbiavano l'ingresso di Palazzo Cisterna, installati negli anni bui del terrorismo, quando anche Consiglieri provinciali erano stati vittime della follia utopista e sanguinaria degli attentati.

In attuazione della legge 142/90 la Provincia di Torino approva, prima in Italia, il nuovo Statuto dell'Ente, che istituisce, tra l'altro, i Circondari, ambiti territoriali finalizzati di decentramento dei servizi e degli uffici, finalizzati ad assistere le realtà minori del territorio.

Viene inoltre istituita la figura del difensore civico, introdotto il controllo di gestione e vengono proposti alcuni disegni di legge al Consiglio Regionale in materia di pianificazione territoriale, agricoltura, caccia e pesca.

Inoltre, a fronte di un periodo di crisi economica persistente, la Provincia avvia cantieri di lavoro per opere socialmente utili ed affida al Censis una ricerca per individuare nuovi percorsi di sviluppo.

In Canavese diventano così realtà il Distretto Tecnologico del Canavese, il Parco delle

Biotechnologie, il Consorzio per gli Insediamenti Produttivi del Canavese.

Sul piano dell'edilizia universitaria due aree fabbricabili in Grugliasco vengono destinate, la prima alla Facoltà di Agraria e Veterinaria, la seconda, quella del Barrocchio, assegnata all'Istituto di Torino. Anche in tema di impianti sportivi si gioca un ruolo significativo e vengono realizzate strutture a Bibiana, Castellamonte, Romano Canavese e Piverone, oltre al recupero della piscina di Caluso.

Se alcune competenze in materia assistenziale vengono trasferite ai Comuni ed alle ASL, si registra la ristrutturazione dell'edificio dell'Opera Pia Barolo in via Cottolengo a Torino per ospitare una comunità di tossicodipendenti ex detenuti.

Durante la Presidenza Ricca anche l'edilizia scolastica vede momenti di attenzione per i complessi di Ivrea, Nichelino, Ciriè, Orbassano e Lanzo. Così come viene lanciata l'istituzione del Parco provinciale del Lago di Candia, l'elaborazione del Piano Territoriale di Coordinamento ed il piano delle piste ciclabili.

La complessa situazione riferita all'autostrada Torino - Pinerolo, oggetto di polemiche nel corso del precedente mandato Casiraghi, segna un iniziale risultato con l'avvio del primo tronco, inaugurato il 26 settembre 1992.

Con la partecipata ATIVA, invece, si realizza il nuovo casello di Ivrea.

Per quanto riguarda i collegamenti ferroviari, la Presidenza Ricca sostiene l'ipotesi della Torino - Lione, osservando come il progetto debba comprendere non solo i passeggeri ma anche il trasporto merci.

A metà mandato la Presidenza Ricca incappa in due emergenze: l'alluvione del settembre 1993 ed una successiva, più violenta, nel novembre 1994. Ponti abbattuti, ricostruzione, supporto ai Comuni, progetti di protezione idrogeologica e di difesa del suolo, hanno rappresentato la risposta della Presidenza Ricca. In specifico la Provincia per i danni alluvionali 1993 attiva 33 miliardi di lire e 43 miliardi per i danni 1994.

Una costante presenza, durante il mandato Ricca, è certamente una crisi che a partire dalla seconda metà del 1990, con rapida progressione, ha coinvolto l'economia torinese, manifestandosi in tutta la sua gravità produttiva ed occupazionale.

La durata della recessione che investe il settore industriale, la sua estensione che tocca i principali settori, imprese piccole e grandi, determinano un rischio oggettivo di deindustrializzazione. Contestualmente si affacciano le difficoltà del commercio e dell'artigianato, i vincoli delle assunzioni nella pubblica amministrazione, la crisi dell'edilizia conseguente alla paralisi degli investimenti.

La flessione, come rilevato, coinvolge tutti i settori, interessando oltre all'industria manifatturiera, dopo un periodo di crescita, anche il settore terziario. Sono fatti significativi che insieme a quelli relativi al mercato del lavoro, confermano la persistente gravità, per il sistema torinese e piemontese, non solo in termini congiunturali, ma anche strutturali.

D'altra parte, l'utilizzo dei fondi strutturali della Comunità Europea, pur ampiamente utilizzati, non possono produrre immediate ricadute.

Questo, però, non ha impedito alla Presidenza Ricca, che ha anche vissuto momenti di grande fermento e cambiamenti sul piano politico locale e nazionale, di attivare le iniziative sopra richiamate e di lasciare all'Amministrazione che seguirà, di un significativo bagaglio di progetti.



Mercedes Bresso - Presidente della Provincia (1995-2004)

Le due Presidenze di Mercedes Bresso (1995-2004)

Alla Presidenza Ricca, seguono due mandati della Presidente Mercedes Bresso (PDS) alla guida di altrettanti giunte di centro-sinistra che coprono il periodo dal 1995 al 2004. Nell'articolata attività politico-amministrativa Mercedes Bresso, nativa di Sanremo, è stata eletta anche in Regione Piemonte ed al Parlamento Europeo.

Nella prima Presidenza Bresso il vice è Mario Rey, della Margherita, nella seconda Presidenza il vice è Giuseppe Gamba dell'area di sinistra.

È questo un periodo di rafforzati rapporti con l'Europa, ed in Provincia, sin dal 1996 decolla un settore per seguire le politiche comunitarie ed assistere i relativi progetti.

Nel frattempo a partire dal 1995 l'ente intermedio Provincia attiva la separazione dei due ruoli istituzionali: Presidenza del Consiglio Provinciale e Presidenza della Provincia.

In questo quadro alla prima Presidenza della Provincia Bresso (1995-1999) corrisponde quale Presidente del Consiglio Elio Marchiaro di Rifondazione Comunista, alla seconda Presidenza della Provincia Bresso (1999-2004), corrisponde quale Presidente del Consiglio Luciano Albertin dei Comunisti Italiani.

Successivamente alla prima Presidenza Saitta (2004-2009) corrisponde quale Presidente del Consiglio Sergio Vallero di Rifondazione Comunista ed alla seconda Presidenza Saitta (2009-2014), corrisponde quale Presidente del Consiglio Sergio Bisacca (DS).

Durante i due mandati della Bresso, ma la problematica si pone anche per i successivi due mandati di Saitta, si afferma, o è meglio dire si dovrebbe affermare, un ruolo più elevato del Consiglio e delle sue articolazioni, potenziando la propria autonomia di indirizzo, di controllo ed elaborazione propositiva sulle funzioni della Provincia, anche se il rischio di relegare ancora l'assemblea ad un ruolo marginale rispetto all'esecutivo rimane, e pone, non risolvendo, lo squilibrio accumulato dal ruolo della giunta.

In sostanza al di là dei mutamenti volti a rilanciare in particolare il ruolo dell'assemblea elettiva, in concreto spesso il Consiglio assume un ruolo solo virtuale di organo di indirizzo e di controllo.

È la stagione che produce Presidenti della Provincia e dirigenti sempre più carichi di potere, mentre i consiglieri provinciali sono privi di una autonomia istituzionale.

«Consigli composti da consiglieri eletti, mentre gli assessori, tutti esterni, che esercitano un potere elevato, rappresentano spesso una sorta di consulenti del Presidente, non solo non votati, ma spesso anche bocciati dagli stessi elettori», secondo una dichiarazione del Vicepresidente del Consiglio Giuseppe Cerchio di Forza Italia. È questa posizione reiteratamente assunta anche dal Presidente dell'assemblea consigliere Luciano Albertin dei Comunisti Italiani che dichiara come *«l'assemblea elettiva è relegata ad un ruolo marginale rispetto all'esecutivo, così come è opportuno mettere a punto il livello rappresentativo istituzionale effettivo del Presidente del Consiglio Provinciale»*.

È comunque certo che, di fronte ad una crisi di identità della assemblea elettiva, anche la forte personalità, il carisma, e l'autorevolezza della Presidente Bresso gioca un ruolo importante, tanto da essere soprannominata «la zarina».

Dal documento di indirizzi di governo, proposto dalla prima Presidenza Bresso il 30 maggio

1995, si punta molto sulla necessità di un ente intermedio capace di coordinare le politiche sovracomunali, di sollecitare passaggi di deleghe, di attivare nuove funzioni per una provincia quale vero ente di pianificazione delle iniziative dei comuni.

Così come viene rilanciata la questione del governo dell'area metropolitana, *«sempre che si decida di farlo nascere»*, così rileva la Bresso, che peraltro conferma come la Provincia di Torino, *«area tradizionalmente forte, è però in questi anni soggetta a profonde crisi e trasformazioni dell'apparato produttivo, con processi di deindustrializzazione e crisi occupazionali e devono vedere promuovere nuove attività produttive ad alto contenuto tecnologico»*.

Secondo la Bresso sono significativi alcuni punti del programma quali il rilancio dell'economia, la creazione di infrastrutture, una politica territoriale con carattere strategico, politiche ambientali e culturali che creino opportunità di sviluppo e la valorizzazione delle specificità territoriali.

Quanto sopra, secondo Bresso, si attiva utilizzando i regolamenti Cee, realizzando il collegamento ferroviario veloce Torino - Lione, integrando il sistema ferroviario locale con le nuove linee di metropolitana, costituendo una autorità per il trasporto pubblico, affrontando i nodi della viabilità attraverso il potenziamento del sistema tangenziale, realizzando la circonvallazione di Venaria, la soluzione di vari nodi come quello di Chieri e di Carmagnola e riservando attenzione all'edilizia scolastica.



Mercedes Bresso con il Presidente Oscar Luigi Scalfaro
e il Vice Presidente del Consiglio Giuseppe Cerchio

Ed ancora, sempre secondo il programma della Bresso, occorre un'attenta difesa del suolo con la manutenzione dei boschi, dei corsi d'acqua anche per ridurre i rischi di fenomeni alluvionali, un riequilibrio del Capoluogo con il resto del territorio in tema di risorse culturali, un rilancio del turismo nelle zone non volgarizzate dal turismo di massa (con attenzione ai castelli canavesani, ai forti in Val di Susa e Sangone), ed un riesame delle varie partecipazioni azionarie.

Quelli finora richiamati rappresentano alcuni fra gli indirizzi generali proposti dalla Presidente Bresso ed hanno quale titolo «Lo sviluppo sostenibile di una Provincia Europea». Si tratta di una proposta e di aspettative programmatiche sostanzialmente lodevoli che, come è ovvio, hanno una certa dose di indicazioni elettoralistiche, che devono poi essere verificate con le ricadute, al termine del mandato di metà 1999.

Le ricadute del programma Bresso danno peraltro il segno di una crescita, di un'apertura verso spazi europei, in mezzo ad una molteplicità di difficoltà, di emergenze, di imprevedibili contrasti con altri livelli istituzionali, di contraddizioni, di decisioni a volte ondivaghe, di trasferimenti di decisioni ai mandati successivi.

Ed il mandato successivo, il secondo della Bresso, decolla con un dettagliato programma di governo da luglio 1999 al 2004, avente quale aspirazione «riportare ad ovest il perno dello sviluppo per proiettarci verso l'Europa», come recita il titolo degli indirizzi generali di governo, presentati in aula consiliare il 12 luglio 1999.

Un programma di governo ancora ampio e lodevole ancorché un po' velleitario che punta a pienamente utilizzare i fondi europei, ad adeguare il sistema delle comunicazioni europee verso Chambéry, Lione, Parigi, Marsiglia, ecc., a rafforzare il sistema dei parchi tecnologici tematici, a realizzare il distretto dell'automobile e fare di Torino la più importante città dell'auto e della ricerca sui mezzi di trasporto in Europa, ad aumentare l'attrattiva del territorio, a guardare alle Olimpiadi del 2006 quale elemento caratterizzante di tutta l'offerta turistico-sportiva, a rilanciare il progetto di cultura materiale, ed il riordino territoriale, attraverso i circondari avviati già nel 1998, a risolvere i vecchi nodi della viabilità, alla tangenziale est e quant'altro.

Nella oggettiva pluralità di attività messa in campo dalla Presidente Bresso non possono essere dimenticati i tanti rapporti instaurati con i vari alti livelli istituzionali.

Tra questi, l'incontro con il Presidente Napolitano sulla Costituzione europea, con il Presidente Ciampi e il Ministro dell'Interno Bianco per l'alluvione dell'ottobre 2000, con Giuliano Amato nel novembre 2000 in riferimento al dopo alluvione del ottobre, con il presidente francese Chirac ed il capo del governo francese Jospin del 21 gennaio 2001 in funzione del collegamento alta capacità Torino - Lione, con il Ministro dei beni culturali Urbani sul progetto Science Center avvenuto nel luglio 2001, con René Girard del dipartimento della Savoia avvenuto a Strasburgo nell'aprile 2003 per accelerare le opere della Torino - Lione.

Ed ancora occorre ricordare la presentazione al Parlamento Europeo del progetto Olimpico Torino 2006 da parte della Bresso, avvenuto a maggio 2003.

Ma i rapporti con i livelli governativi della Bresso continuano nel giugno 2003 con il Ministro Franco Frattini per sollecitare risorse per le Olimpiadi, e sempre con Frattini, nel febbraio 2004 per la firma del decreto che mette a disposizione nuove risorse per le Olimpiadi invernali.

La lunga serie di incontri con i vertici governativi hanno, come poc'anzi segnalato, rappresentato un ritmo significativo di attivismo ed intense iniziative da parte della Bresso, ma anche una serrata polemica con le opposizioni che denunciano anche l'uso eccessivo di esperti e consulenti che mortificherebbe le professionalità dell'Ente Provincia.

All'interno del secondo mandato Bresso, oltre a quanto poc'anzi richiamato, non possono non essere ricordate alcune situazioni particolari per rilevanza ed impatto sul territorio provinciale, dai Patti territoriali, alle vertenze aziendali, alla difficile situazione Fiat, alla grave alluvione dell'ottobre 2000, ai vari passaggi legati all'evolversi del collegamento ad alta capacità Torino - Lione, agli interventi sulla edilizia scolastica, ai temi dell'area metropolitana.

In questo quadro la Provincia ha, unitamente a Regione e Comune di Torino, collaborato per la realizzazione della ostensione della Sindone, vista non solo come fenomeno religioso, ma anche come forte segnale di collaborazione fra varie istituzioni che hanno attivato un ricco cartellone di avvenimenti culturali con iniziative al Teatro Stabile di Torino, al Museo del cinema, alla Mole Antonelliana, e concerti alla Sacra di San Michele.

Fra giugno e luglio 2000 sono stati inoltre realizzati i lavori di edilizia scolastica presso l'ITC Roccati di Carmagnola, l'istituto Ubertini di Chieri, l'ITC Buniva di Pinerolo, ed approvato il progetto per la nuova sede Ubertini di Caluso.

Ed in termini di formazione vengono finanziati 344 corsi per la formazione professionale continua, organizzati da 42 agenzie formative.

Sempre a luglio 2000 sono state approfondite con il Sottosegretario Gianfranco Morgando, già amministratore della Provincia di Torino e la Bresso, le risorse da destinare ai 5 patti generalisti ed ai 3 patti tematici (agricoltura) che riguardano la zona ovest (promotore Collegno), pinerolese, zona sud-ovest (società Alcott), l'area della Stura (Ciriè), l'area sud (Moncalieri).

I patti prevedono l'intervento rivolto a 860 aziende, che avrebbero dovuto produrre ricadute occupazionali, non sempre però avvenute. Nel novembre 2000 il Governo annuncia il finanziamento dei patti territoriali, in attesa della relativa delibera Cipe. Ma rallentamenti, rapporti difficili con il sistema creditizio, rallentano l'iter dei richiamati patti creando un certo disagio e ritardi per le imprese.

Poco più di un anno dal decollo del secondo mandato Bresso, nell'ottobre 2000, avviene una terribile alluvione in tutto il territorio provinciale con danni alle infrastrutture, all'agricoltura, al sistema industriale ed ai privati. Complessa l'operazione di smaltimento dei rifiuti, particolarmente difficile la situazione in Val di Lanzo, danni all'intero bacino dell'alto Po e della pianura.

Si registrano 146 strade provinciali interrotte, 12 ponti totalmente o parzialmente distrutti, 90 danneggiati.

Si realizzano varianti al bilancio 2001 per ricostruzioni post alluvione, anticipando fondi regionali per ricostruzione di ponti sul Orco a Feletto, sul Chisone a Miradolo, sull'alveo della Stura a Ribordone, a San Mauro e Bricherasio...

Ancora nel 2003 sono in esecuzione i ponti sul Chisone, sul Sangone, e sulla Dora ed alla Provincia, con oneri di Regione e Magispo si delega per interventi per il nodo idraulico di Ivrea, quello di San Mauro e del Chisone, nonché la cassa di laminazione di Volvera.

Onerose conseguenze per una forte alluvione, nonostante il programma Bresso del 1999 prevedesse una «attenta difesa del suolo per ridurre i rischi alluvionali».

All'inizio del 2002 emergono segnali preoccupanti alla Fiat per possibile riduzione di stabilimenti, ricorso a cassa integrazione e alla mobilità lunga e la Presidente Bresso richiede un segnale forte del governo a sostegno dell'industria automobilistica.

Per tutto il 2002 ed il 2003 si susseguono incontri sulle problematiche Fiat e indotto, con Provincia, Regione e comune di Torino, si realizza una seduta congiunta del Consiglio provinciale e comunale di Torino con la votazione di un ODG che valuta negativamente il piano industriale Fiat per investimenti non adeguati che non garantiscono i livelli occupazionali e si richiede un tavolo nazionale.

Nel luglio 2003 la Bresso, dopo vari confronti, riferisce finalmente il piano di rilancio della Fiat che indica una manovra, fra 2003 e 2006 per 19,5 miliardi di euro, una riduzione di costi per 3,1 miliardi e maggiori margini previsti per nuovi prodotti per 1,6 miliardi, un pareggio del 2004, una redditività nel 2006 ed un lancio di nuovi modelli e miglioramenti tecnologici. Nel luglio 2000 la Bresso nel frattempo promuove la prima conferenza metropolitana con 27 comuni che hanno elaborato, su indicazione della regione, il piano generale del traffico urbano dell'area metropolitana in funzione della costituzione della Agenzia metropolitana trasporti urbani.

Proseguono nel febbraio con alterne vicende fra ritardi e accelerazioni, gli incontri per il decollo delle Olimpiadi invernali 2006.

Nel luglio 2001 vengono definiti i finanziamenti per le opere olimpiche previste dalla legge 285 del 2000, la giunta approva la convenzione con l'agenzia Torino 2006 relativa agli interventi di miglioramento delle strade provinciali (13 milioni di euro per le strade olimpiche), nel febbraio 2002 si approva la convenzione disciplinare tra Provincia ed agenzia Torino 2006 per lo svolgimento di stazione appaltante, seguono preoccupazioni espresse dalla opposizione in Provincia per possibili ritardi, nel frattempo a luglio 2003 la Provincia e l'Ativa assicurano che l'autostrada Torino - Pinerolo sarà completata entro il 2006, in tempo per lo svolgimento dell'evento Olimpico.

Nel frattempo Valentino Castellani, presidente del Toroc, il comitato organizzatore dei giochi olimpici, aggiorna in Provincia, nel marzo 2004, sull'avanzamento dei lavori.

Sono certamente ancora molti altri gli avvenimenti auspicati dal mandato della Bresso, dal tema dell'ambiente e dei criteri per la localizzazione dell'inceneritore, all'approvazione del progetto della circonvallazione di Venaria, che si assicura come nel 2006 sarà una realtà (ma così non avverrà), alla soluzione del nodo di Carmagnola (e non decollerà), alla tangenziale est (anch'essa non decollerà), alla proposta espressa all'UPI affinché l'area metropolitana coincida con il territorio provinciale, al confronto nel giugno 2001 con le Poste, poco fruttuoso, per la minaccia di chiusura di una quarantina di uffici postali.

Una iniziativa, magari di nicchia, piace ricordare, è nata nel 2002, con il progetto «Organalia» con lo scopo di valorizzare gli organi nella funzione di strumenti musicali, beni artistici e veicoli per la diffusione della letteratura organistica. Con la collaborazione finanziaria della Fondazione CRT vengono realizzati annualmente circuiti musicali per un pubblico itinerante, unitamente ad alcuni concerti a Palazzo Cisterna e vengono promosse iniziative finalizzate al restauro di organi localizzati nel territorio provinciale. Il progetto Organalia prosegue anche durante la successiva Presidenza Saitta.

Nel corso del secondo mandato Bresso, il 16 novembre 2001, l'ente ha solennemente

celebrato i primi 50 anni della elezione diretta del consiglio. Nella prestigiosa sala degli svizzeri, a Palazzo Reale in Torino, sono intervenuti fra i tanti, Il Presidente emerito della Repubblica Oscar Luigi Scalfaro, la Presidente della provincia Mercedes Bresso, Enzo Ghigo Presidente della Regione Piemonte, il professor Alfonso Di Giovine, che ha illustrato «i principi dell'autonomia provinciale dalla costituzione ad oggi» ed il vice presidente del Consiglio provinciale Giuseppe Cerchio che ha presentato la «consulta permanente degli amministratori della Provincia» una palestra per ripercorrere le tappe della evoluzione dell'ordinamento locale e quale sintesi di tanti artefici dei 65 anni della vita amministrativa della Provincia.

Il regolamento della consulta degli amministratori della Provincia, approvato con deliberazione del Consiglio provinciale in data 6 novembre 2001, verrà aggiornato, con delibera del Consiglio metropolitano il 4 agosto 2017, ed ha ora quale presidente Marco Canavoso, già consigliere provinciale valsusino, e quale vice Levio Bottazzi.

Verso il termine del suo secondo mandato, la Bresso nel febbraio 2004, ha presentato, ad una platea blasonata, un ampio bilancio dei suoi due mandati amministrativi.

«Abbiamo restituito l'identità, il ruolo, il prestigio che era un po' appannato,... certo le leggi hanno dato alla Provincia compiti e funzioni, noi ci abbiamo messo anche del nostro, ...un legame con i comuni, le associazioni, le imprese, i cittadini, assicurando servizi, l'ambiente è stato seguito con cura, ...»

Questi alcuni spunti nella relazione della Presidente Bresso, espressi ad una platea di autorità che hanno fatto eco, intervenendo a loro volta, dal Sindaco di Torino Chiamparino, a Salza (San Paolo), a Comba (Fondazione CRT), a Peyrani (Unione Industriale), a Conti (Vice Rettore Università), a Mezzalana (Vice Rettore Politecnico), a Tosco (Cisl), a Grijuela (Sindaco di Ivrea).

Un'ultima osservazione. L'intuizione che il 2011 potesse trasformarsi in un grande evento è della Presidente Bresso che, al termine del suo mandato in Provincia, nel 2004, propone al Presidente della Repubblica Ciampi le celebrazioni per il centocinquantenario dell'Unità d'Italia.

Una intuizione positiva e lodevole che fu seguita con entusiasmo dal suo successore, Antonio Saitta, l'ultimo Presidente dell'Ente Provincia, prima del decollo della città metropolitana.

Ad integrazione si veda in appendice stralcio del convegno della Consulta del 16/11/2001 su «50° anniversario della prima elezione diretta del Consiglio Provinciale» a pagina 91



Antonio Saitta - Presidente della Provincia (2004-2014)

Le due Presidenze di Antonio Saitta (2004-2014)

Nel giugno 2004 viene eletto Presidente al primo turno Antonio Saitta (La Margherita - DL) con il 51,9%, avendo come liste collegate (La Margherita, Ds, Rifondazione Comunista, Comunisti Italiani, Verdi, Repubblicani Europei, Sdi, Lista di Pietro - Italia dei Valori, Udeur). Saitta mantiene per sé le seguenti deleghe: relazioni istituzionali, programma ed indirizzi generali, olimpiadi, affari generali e piccoli comuni.

Vicepresidente risulta Gianni Oliva (DS) che assume anche le deleghe di istruzione e formazione professionale, in seguito Sergio Bisacca (PD).

Presidente del Consiglio provinciale risulta eletto Sergio Vallero di Rifondazione Comunista. Il Presidente Saitta, nato a Raddusa (CT) nel 1950, laureato in scienze politiche, è stato consigliere e capogruppo DC in provincia di Torino dal 1985 al 1990, sindaco di Rivoli dal 1988 al 1995, consigliere regionale del Piemonte per il Partito Popolare nel 1995 e rieletto nel 2000 per La Margherita.

Come è tradizione il Presidente della Provincia di Torino, il 13 novembre 2004 è eletto anche presidente del UPP (Unione Province Piemontesi) e l'8 settembre 2012 è presidente dell'Unione Province Italiane.

Saitta si presenta il 8 luglio 2004 in Consiglio Provinciale con un corposo programma per la coalizione di centrosinistra, indicando dettagliatamente azioni e progetti da realizzare nel corso del suo primo mandato 2004/2009, sottolineando *«l'intenzione di mantenere e rafforzare il rigore e la determinazione che hanno caratterizzato la gestione e l'amministrazione uscente e focalizzando l'attenzione sui grandi cambiamenti in corso»*.

L'annunciato intenso rapporto con il territorio, vede il Presidente Saitta iniziare, da ottobre 2004, un periodico incontro settimanale, ogni venerdì, con i vari sindaci della Provincia. È un rituale che i sindaci apprezzano, almeno nella fase iniziale, anche se, con il tempo e la scarsa soluzione ai vari problemi prospettati dalle varie amministrazioni comunali, si registra una qualche delusione.

Fra le richieste dei vari sindaci emergono problemi di viabilità, di livelli occupazionali preoccupanti, di sollecitazione per l'accelerazione circa l'ottenimento dei contributi alle piccole e medie imprese legate ai patti territoriali e per i comuni in attesa dell'evento olimpico, richieste finalizzate in particolare alle strade olimpiche.

I temi del lavoro sono una costante dei primi mesi del mandato Saitta: dalla Alenia dove sono a rischio 600 posti, alla Sicma fallita, 123 lavoratori, alla Embraco di Riva presso Chieri, storica azienda ex Fiat, già Aspera frigo, ex Whirlpool, poi multinazionale brasiliana Embraco, un tempo con circa 2000 dipendenti, che a novembre 2004 dichiara 812 dipendenti in mobilità. Su su quest'ultima, la Embraco, produttrice di compressori per refrigerazione, che aveva sollevato i livelli occupazionali del chierese in calo per la crisi del tessile, si mobilita la Provincia con Saitta che a novembre 2004 incontra a Roma il ministro Antonio Marzano: anche la commissione lavoro della Provincia realizza presso lo stabilimento un affollato confronto con i lavoratori e le OO.SS. Viene ritirata la mobilità per 812 lavoratori, nel gennaio 2005 l'Embraco rende disponibili aree non più funzionali alla produzione per favorire nuove attività, nell'estate 2005 la vertenza Embraco si sposta a Roma e viene siglato un accordo per la

salvaguardia dell'insediamento, nel 2010 vengono firmati nuovi accordi sindacali, disdetti a fine 2017 e con forte rischio per i restanti 537 lavoratori.

Sempre sulla vicenda Embraco anche l'arcivescovo di Torino Cesare Nosiglia nel gennaio 2018 solidarizza con i lavoratori e poi decolla il dramma: l'azienda avvia la procedura di cessazione della produzione, seguono tra febbraio e marzo 2018 ripetuti incontri presso i ministeri competenti, ed il ministro allo sviluppo Carlo Calenda investe della vertenza Bruxelles e propone piani di riconversione con l'agenzia Servitalia, è inoltre coinvolto il Presidente dell'Europarlamento Enrico Tajani, e si ipotizza il congelamento dei licenziamenti e stipendi per il 2018.

Ma i livelli occupazionali, che come richiamato, rappresentano una costante per la Presidenza Saitta con richiesta di continui interventi governativi, sono rivolte anche per «Maggiora», dell'indotto auto, che chiude gli stabilimenti di Chivasso e Moncalieri, per la Bertoldo di San Mauro, per la CMS di Scarmagno, per la Fata Aluminium di Rivoli, e per altre aziende ancora. I problemi dello sviluppo e della occupazione, sollecitati dal territorio, dai comuni, dalle parti sociali spingono nel frattempo la Provincia a promuovere gli Stati Generali del Canavese che si attivano in varie iniziative e con un serrato confronto, nel gennaio 2005, presso l'officina H della Olivetti ad Ivrea.

Ma, in questo quadro di costante preoccupazione, non manca la questione Fiat. Nel febbraio 2005 Saitta conferisce, in rappresentanza dell'Upi, con il Presidente della Repubblica Ciampi sempre sulla Fiat e nel marzo 2005 richiede, unitamente alle altre province italiane sede di insediamenti Fiat, un tavolo istituzionale nazionale sulle politiche industriali.

Intanto avviene il 11 marzo 2005 lo sciopero generale del gruppo Fiat ed indotto con manifestazioni a Roma, segue un deludente incontro a Palazzo Chigi di Chiamparino, Ghigo, Saitta e le OO.SS nazionali con i ministri Manzano e Maroni ed il sottosegretario Gianni Letta.

Si giunge ad agosto 2005 con l'amministratore delegato della Fiat Sergio Marchionne che finalmente illustra a Governo, parti sociali ed enti locali, il piano industriale dell'azienda, e con il presidente Saitta che esprime apprezzamento per il piano e per la collegata fase di risanamento. È nel 26 maggio 2006 che a Mirafiori viene presentata la «Grande Punto Dynamic», simbolo della rinascita e rilancio della Fiat.

Piace richiamare come Sergio Marchionne, dopo il suo arrivo a Torino nel 2004 alla vecchia Fiat sull'orlo del fallimento, sia riuscito prima a salvare l'azienda e poi con Chrysler a sposare due differenti culture industriali. Sarà da vedere, nell'epoca post Marchionne, se FCA (Fiat Chrysler Automobiles) completerà il positivo processo di crescita, inserendo a metà 2018 nel nuovo piano industriale, il per ora mancante tassello del motore elettrico, destinato a cambiare il mondo della mobilità.

In tema di vetture elettriche dovrebbe essere la Ferrari a presentare, nella primavera 2018, in occasione del suo nuovo piano industriale, una Ferrari supercar elettrica, mentre dovrebbe essere in dirittura di arrivo, con il piano industriale che Marchionne presenterà per FCA a giugno 2018, un coupé Alfieri Maserati ad emissione zero.

Prosegue nel frattempo l'attenzione della Provincia in riferimento all'evento olimpico, guardando ai lavori di Agenzia Torino 2006, auspicando, da parte di Saitta, che l'evento Olimpico possa aiutare la stagione di crisi dell'auto, pensando positivamente all'utilizzo Olimpico delle strutture.

Quanto sopra fa dichiarare a Saitta che *«avremo gli impianti per gli sport invernali i più moderni del mondo»*, tanto che a Vancouver in Canada stanno studiando e visitando l'esperienza di Torino per i loro giochi olimpici del 2010.

Sulla vicenda Olimpica non tutto è però positivo, tanto che a fine novembre 2004 la prima commissione consiliare della Provincia confrontandosi con le ATL 1 e 2 registrano alcune preoccupazioni e criticità in merito all'accoglienza alberghiera.

Nel frattempo Saitta presenta a Roma, nel dicembre 2004, il viaggio della fiamma Olimpica che percorrerà tutta Italia per circa 11.000 km.

Le vicende legate alle Olimpiadi Invernali si intensificano con l'incontro del gennaio 2005 con il Sottosegretario allo sport Pescante, l'accordo di programma del febbraio 2005 fra Regione (Ghigo), Saitta, Comunità montane e sindaci per una ventina di opere per le valli non direttamente olimpiche, con la verifica a febbraio 2005, di Saitta e Jacques Rogge, presidente del Cio e Valentino Castellani presidente Toroc con la presentazione a Roma nel giugno 2005 da Saitta al Presidente Berlusconi, delle iniziative legate alle Olimpiadi ed ancora con Saitta che chiede deroga al patto di stabilità per reperire risorse economiche e con la presentazione, nel settembre 2005 di Saitta e del prefetto di Torino dottor Sottile sulla sicurezza pubblica. Ed ancora, nell'ottobre 2005, i dubbi di Provincia, Regione e comune di Torino sul bilancio di Toroc e sulla organizzazione dei giochi paralimpici, le esercitazioni della protezione civile dotata di 400 volontari, 300 dipendenti provinciali, 470 uomini del soccorso alpino, 80 Vigili del fuoco, ed altre rappresentanze.

Ma se le Olimpiadi hanno rappresentato un significativo evento in termini di immagine, di rilancio della Valle di Susa e non solo, di ricadute per le forti presenze (148 paesi, 1400 atleti partecipanti), hanno posto anche successive complesse questioni. Basti pensare alle problematiche riferite alla Fondazione per gestire il post olimpico, alle difficoltà finanziarie del Toroc, ai finanziamenti a pioggia secondo le dichiarazioni espresse dalle opposizioni in Consiglio Provinciale, che denunciano, ancora nel maggio 2006, il mancato smantellamento e sgombero delle strutture temporanee dei siti olimpici.

Nel gennaio 2006 si era nel frattempo aperta la autostrada Torino - Pinerolo.

Ma i problemi del post Olimpiadi rimangono presenti: vengono infatti chiesti fondi per 40 milioni da Provincia, Regione e Comune di Torino rivolti ai parlamentari piemontesi, invitati a presentare emendamenti alla finanziaria.

A fine 2006 vengono organizzate gare di Coppa del mondo di slittino, bob ed altre gare disputate sulla pista olimpica di Cesana, presa in carico dalla Provincia nell'ambito della Fondazione XX marzo.

Nel gennaio 2007, gli impianti olimpici vengono utilizzati per le Universiadi, e la Fondazione XX marzo, con non pochi problemi, prevede di raggiungere nel 2011 l'equilibrio di bilancio dovendosi occupare dell'organizzazione di eventi sportivi, offerta ricettiva, sviluppo pacchetti turistici ed il perimetro dell'azione comprende il Palasport Olimpico, il Villaggio atleti a Torino, i trampolini per i salti, pista bob, ecc...

Nel febbraio 2007 le Universiadi si concludono, un anno dopo le Olimpiadi, però con scarse ricadute sul territorio. L'ottimo risultato realizzato con l'evento olimpico invernale, registra viceversa «un dopo» discutibile, sia sul piano finanziario, e di immagine, per lenti e lunghi passaggi per le convenzioni e per numerosi personalismi, nel frattempo sorti.

In sostanza, tra fine 2007 ed inizio 2008, si pone il problema di migliorare l'operatività della Fondazione XX marzo, con modifiche volte ad evitare tempi lunghi per le feste e per la scarsa programmazione dell'offerta turistica. Nel frattempo nel marzo 2008 viene nominata presidente del consiglio di amministrazione della Fondazione XX marzo Tiziana Nasi e nell'ottobre la fondazione si propone di trovare un partner privato.

Sì è rilevato come le Universiadi del 2007 abbiano registrato un bilancio non esaltante con una vetrina mancata per la realtà torinese. Poco è valso infatti il richiamo proposto dal Consiglio Provinciale alla RAI per una maggiore informazione: segno di una certa debolezza della politica torinese che non ha saputo vendere al meglio quella che avrebbe dovuto essere la passerella per gli atleti del domani.

È inoltre opportuno ricordare, ma si è già in periodo di presenza della Città Metropolitana, le vicende relative alle 4 palazzine costruite in occasione delle Olimpiadi per l'ex Villaggio Olimpico (ex Moi) al Lingotto di Torino, già sede degli ex mercati generali, che nel 2013 diventa sede abusiva abitativa e pseudo commerciale illecita, di centinaia di richiedenti asilo e clandestini.

Infatti nel novembre 2017, dopo anni di occupazione abusiva, l'ex Moi viene parzialmente sgomberato dalla polizia e realizzato un intervento di parziale ricollocamento, con contributo della Compagnia di San Paolo in alcuni locali diocesani torinesi.

Il tavolo istituzionale è composto da Regione, comune di Torino, Compagnia San Paolo, Prefettura, pastorale migranti della diocesi, e dalla Città Metropolitana. Sorge nel frattempo un progetto per offrire a decine di ex occupanti le palazzine, proposte di inserimento lavorativo e corsi di formazione professionale. Ma a metà dicembre 2017, il sopra richiamato tavolo istituzionale, a seguito di proteste da parte dei rifugiati viene sospeso per poi riprendere con l'obiettivo di liberare la prima palazzina nella primavera del 2018, ma il rischio è rioccupazione.

Si è già ricordato come uno degli ultimi pensieri della Presidente Bresso, al termine del suo mandato nel 2004, fosse rivolto alle celebrazioni per il centocinquantenario dell'Unità d'Italia, ed il suo successore Antonio Saitta gestì con notevole impegno quella ricorrenza in particolare a partire dal 2009, allorquando, rinominato a giugno Presidente della Provincia, diventa anche presidente del «Comitato Italia 150», conducendo una battaglia non facile, attraverso pressioni della Provincia a fronte di non poche difficoltà, dovute anche ad una certa freddezza della Lega Nord e di una lentezza sui finanziamenti da parte del livello romano.

Nel frattempo nel maggio 2007 era stato firmato da Provincia, Regione, città di Torino, Compagnia San Paolo, Fondazione Crt, Camera di Commercio, Unione Industriale ed Università, l'atto costitutivo del Comitato 150 per le celebrazioni, al quale segue, il mese successivo la prima riunione del comitato presieduta, nella prima fase da Mercedes Bresso, nel frattempo diventata Presidente della Regione, ed avendo quale vice Alberto Vanelli, già direttore ai beni culturali della Regione Piemonte.

Nel febbraio 2008, presso il Quirinale, avviene la presentazione, da parte del ministro Rutelli al Presidente Napolitano, del Comitato 150 che segna idealmente l'avvio alle celebrazioni.

Nel febbraio 2009 decollano le gare di appalto per le opere più urgenti in vista dell'evento 2011, ma contestualmente emergono da parte del Comitato incertezze circa i finanziamenti

governativi.

Saitta, unitamente al Presidente della Regione Roberto Cota ed a Sergio Chiamparino, Sindaco di Torino, a febbraio 2011 inaugura il nuovo tratto di Borgaro - Venaria collegato alle celebrazioni per i 150 anni dell'unità, la più grande opera, dichiara Saitta, realizzata dalla Provincia nei suoi 152 anni di storia, dal costo di 70 milioni (44 dello Stato, 12 dalla Regione, 20 della Provincia).

Mercoledì 16 marzo 2011 incomincia formalmente la festa per i 150 anni dell'Unità d'Italia con la «notte tricolore». Le 8 province piemontesi adottano una piazza di Torino, Palazzo Cisterna registra una apertura straordinaria, gli angoli di Piazza San Carlo sono arredati per la degustazione dei prodotti del Paniere torinese, i gruppi storici animano le vie del centro, oltre 200 comuni della provincia vengono coinvolti alla scoperta dei segni, dei personaggi, delle storie e dei luoghi del Risorgimento affinché non sono Torino, prima Capitale dell'Italia unita, viva i momenti legati alla ricorrenza.

Il Presidente della Repubblica Giorgio Napolitano è per due giorni a Torino ed inaugura il 19 marzo 2011 Il Museo Nazionale dell'Automobile, dopo un intervento di ristrutturazione durato quattro anni. Segue il 22 aprile 2011 una solenne seduta del Consiglio Provinciale nell'aula restaurata del vecchio Senato a Palazzo Madama.

Da aprile ad ottobre 2011 si realizzano in Torino nove affollati raduni nazionali delle altrettante associazioni che riuniscono i militari italiani in congedo.

Seguono iniziative plurime e decentrate sul territorio provinciale, e per estrema sintesi, si ricordano le sedi principali delle celebrazioni che furono le Officine Grandi Riparazioni (OGR), un luogo ad alta valenza simbolica e la Reggia di Venaria iniziata dall'architetto Amedeo di Castellamonte 1658, saccheggiata dai francesi nel 1693 e nel 1706, sempre restaurata, così come negli anni più recenti.

Due sedi significative che hanno permesso all'area del torinese, che si era allontanata dalla sua storia di luogo regale e sabaudo, ed aveva lasciato in abbandono grandi stabilimenti legati un tempo alla produzione, di rilanciarsi.

Recuperata prima la Reggia e più recentemente le OGR, il cui restauro definitivo da parte della Fondazione CRT è del settembre 2017, sono luoghi dove guardare oltre nel futuro, senza dimenticare le loro radici.

Dal 18 novembre 2011 al 29 gennaio 2012, presso la Reggia di Venaria, a chiusura delle celebrazioni, viene infine realizzata la interessante mostra «Leonardo. Il genio, il mito».

Competenza significativa per la Provincia è certamente l'edilizia scolastica. Su questo versante nel dicembre 2004 viene inaugurato a Pinerolo il liceo «Porporato», ristrutturando l'ex caserma Fenulli, mentre nel settembre 2006 vengono impegnati circa 23 milioni di euro per vari interventi di edilizia scolastica. È però del novembre 2008 il dramma presso il Liceo Darwin di Rivoli dove il soffitto di una aula cade sullo studente Vito Scafidi, uccidendolo, aprendo giustamente una forte polemica sulla sicurezza delle scuole della Provincia.

Nel dicembre 2008 si concludono i lavori al ITIS Porro di Pinerolo, mentre una delegazione di studenti valsusini è ricevuta in Provincia, preoccupata dopo la tragedia al Darwin di Rivoli.

Nel frattempo è pronto, dal gennaio 2009, il nuovo liceo Des Ambrois di Oulx, avveniristica struttura, nel febbraio 2009 è consegnato l'Auditorium al liceo Giordano Bruno di Torino, nel febbraio 2010 si inaugura l'ampliamento dell'Alberghiero di Carignano, nel marzo 2010

viene presentato il progetto di palestra a Luserna e predisposta la ristrutturazione per il «Marie Curie» di Collegno. Questi due ultimi interventi non decollano e sono oggetto di attenzioni solo a fine 2017 da parte della Città Metropolitana, a seguito di disponibilità finanziaria della Regione.

Emergono comunque sul territorio provinciale non poche preoccupazioni legate alla vetustà degli edifici scolastici e si fanno avanti richieste specie su pressione della opposizione per un attento monitoraggio sulle strutture ed anche sulla manutenzione degli impianti di riscaldamento, sovente in difficoltà.

Il tema della sicurezza, poc'anzi richiamata per la vicenda che ha colpito lo studente Vito Scafidi, aveva già un anno prima, nel dicembre 2007, registrando un altro gravissimo rogo scoppiato nella acciaieria Thyssen di Torino che uccide 7 operai al lavoro. Saitta al riguardo annuncia la costituzione di parte civile della Provincia ed è bene rilevare come nel dicembre 2017, nel decennale del drammatico rogo, i due manager responsabili della mancata sicurezza, nonostante la condanna definitiva emessa dalla Cassazione nel maggio 2016, sono ancora vergognosamente liberi, mentre l'area è ancora alla ricerca di un piano di recupero. Nel dicembre 2017, è stato inaugurato il cantiere presso cimitero monumentale di Torino, dove sorgerà un monumento a ricordo.

Fra gli strumenti che già la Presidente Bresso aveva indicato figurava anche la realizzazione del collegamento ferroviario veloce Torino - Lione.

Ed è questo tema, ripreso dalla Presidenza Saitta, che occupa numerosi ed approfonditi dibattiti. Da un vivace Consiglio Provinciale tematico del luglio 2005, alle tensioni del dicembre 2005, all'incontro dell'ottobre 2006 fra Saitta e l'assessore alle grandi infrastrutture Franco Campia con i sindaci della Val Sangone, al febbraio 2008 quando il tavolo, convocato a Palazzo Chigi, propone all'architetto Virano il mandato di esaminare gli scenari ferroviari che interessano la valle ed il nodo di Torino, all'aprile 2008 allorquando il comitato di pilotaggio si insedia a Palazzo Cisterna dichiarando che il piano strategico offrirà al territorio grandi opportunità.

Ma ancora è da ricordare il lavoro della seconda fase di predisposizione del piano strategico dei territori interessati del dicembre 2008 e la sua presentazione del 12 marzo 2009, ed ancora l'incontro tra Provincia e Regione con i sindaci interessati avvenuto il 19 ottobre 2009 per analizzare l'iter e registrare l'assicurazione dei fondi da parte del ministro Matteoli.

Non bisogna peraltro dimenticare le numerose contestazioni che periodicamente emergono, anche con atti violenti, in Valle ed altrove, assumendo purtroppo dignità di stampa, fino alle dichiarazioni del 30 novembre 2017 del capogruppo del Movimento 5 Stelle in Commissione Trasporti alla Camera, onorevole Michele Dall'Orco che dichiara lo stop in caso di vittoria del loro movimento alle politiche del 4 marzo 2018, per 13 grandi opere e fra queste la TAV Torino - Lione.

In tema di viabilità la Presidenza Saitta ha impegnato non poche fatiche, con risultati alterni, ereditando alcune problematiche già aperte dalla Presidente Bresso. Basta ricordare nel 2006 il ponte sul Po finalmente realizzato a San Raffaele Cimena per un atteso collegamento con la vicina area collinare ed una lunga serie di passaggi legati alla, già richiamata, circonvallazione Borgaro - Venaria, funzionale al raggiungimento della Reggia di Venaria ed al Parco della Mandria.

Sempre in tema di viabilità, è solo parzialmente avviata la soluzione del nodo di Carmagnola che finora ha visto realizzata, nel 2011, una delle quattro aste previste (bretella Sud).

Ma se si registrano opere realizzate, come quelle sopra richiamate, altre, reiteratamente indicate nelle linee programmatiche, non decollano, anzi sono riproposte, da un mandato amministrativo all'altro. Si cita un esempio eclatante: la tangenziale est. Opera quest'ultima già proposta dalla Presidenza Bresso e mai realizzata, richiamata nel programma del primo mandato Saitta, e poi riproposta nel suo secondo mandato, mai decollata, ancorché siano state formalizzate varie azioni di concertazione con altre istituzioni interessate quali la Regione, i Comuni dell'area, eccetera.

Basterà ricordare che la richiamata tangenziale est, che rappresenterebbe il volano per il rilancio del sistema produttivo ad est del Torinese e per un collegamento veloce a Torino nord, Milano, Aosta ed ai trafori, ha visto posizioni ondivaghe e mai risolutive da parte degli ultimi governi della Provincia e figura, solo grazie alle insistenze della opposizione in Consiglio Provinciale, tuttora nel documento approvato, nel corso dell'ultima seduta del Consiglio Provinciale del 25 giugno 2014, avente come titolo «Le funzioni della Provincia di Torino nella transizione verso la città metropolitana».

Quest'ultima, la città metropolitana, peraltro non ha finora attivato, sul tema tangenziale est, sostanziali iniziative, se non a fine 2017 un Odg in tema di criteri per il rinnovo delle concessioni autostradali, finalizzato a rimodulare equamente i pedaggi.

In tema di tangenziale est è bene ricordare come la chiusura dell'anello attorno a Torino aumenterebbe la capacità attrattiva per nuovi insediamenti produttivi nell'area che acquisterebbe un maggior valore strategico, anche alla luce della grave crisi occupazionale esistente nell'area del Chierese.

Ritornando al primo mandato della Presidenza Saitta si rileva come la fine del 2004 e l'inizio del primo semestre del 2005 vedono la sua Presidenza attiva su vari fronti, dall'avvio delle targhe alterne per l'elevato inquinamento atmosferico insistente su Torino e sull'area circostante, tema ancora attuale nell'inverno 2017/2018, all'incremento dei circondari, uffici dell'ente dislocati sul territorio che offrono servizi ai cittadini senza dover raggiungere il capoluogo, alle dismissioni di alcuni immobili provinciali in Torino (via Bogino e via Valeggio), al giudizio positivo da parte della Regione nei confronti del Piano provinciale dei rifiuti.

Ma non mancano le preoccupazioni riferite alle criticità per la mancanza di sicurezza presso la galleria di Pino Torinese, per i continui rinvii circa il risanamento e la bonifica dall'inquinamento elettromagnetico e dei ripetitori al Colle della Maddalena, problematica ancora ora nel 2018 aperta e di competenza anche della città metropolitana, per la stesura del piano strategico del Canavese nel quale Saitta vedeva quale polo importante il progetto Mediapolis immaginando grandi ricadute economiche, ma che però non è mai decollato.

Momenti di preoccupazione, ancora nel primo mandato da presidente, Saitta li registra nel maggio 2008 con una forte alluvione che vede 4 vittime.

È poi dell'aprile 2009 la presentazione del bilancio di mandato nel quale Saitta si dichiara soddisfatto per i risultati raggiunti, a fronte anche di nuove competenze pervenute all'Ente. Il Presidente richiama fra i fatti positivi: il mantenimento della Fiat a Mirafiori, investimenti a sostegno delle PMI, e del Bio Industry Park, come al settore aerospaziale, il raddoppio del Politecnico, la sburocratizzazione del rapporto fra imprese e centri per l'impiego, l'aiuto alla

nascita di centinaia di imprenditori grazie al servizio MIP (mettersi in proprio).

Risultati quelli poc'anzi indicati, raggiunti grazie a sforzi comuni con altre istituzioni, a partire dalla collaborazione con Regione, città di Torino, ma non solo.

A metà giugno 2009 nasce il secondo mandato del Presidente Saitta, mentre la Presidenza del Consiglio provinciale è affidata a Sergio Bisacca (PD).

Il 14 luglio 2009 Saitta illustra in Consiglio Provinciale le linee programmatiche del mandato, osservando che *«il programma non può che muovere dalla valorizzazione dei risultati conseguiti nell'azione amministrativa dello scorso quinquennio che ha saputo accreditare la Provincia come soggetto in grado di progettare e realizzare grandi infrastrutture, di concorrere al successo delle Olimpiadi del 2006, di riorganizzare il sistema delle partecipazioni, di scongiurare l'emergenza rifiuti avviando la costruzione del termovalorizzatore, di promuovere il piano strategico per sostenere lo sviluppo del territorio interessato dalla direttrice Torino - Lione,...»*

Ma Saitta, che pur richiama i risultati conseguiti nel primo suo mandato e che si pone obiettivi ancora più ambiziosi, si porta dietro alcune eredità del passato. Fra queste la storica criticità del nodo idraulico di Ivrea che, seppur ha incrociato negli anni alluvioni che avrebbero potuto produrre soluzioni definitive, rimane un'opera incompiuta a distanza di oltre 20 anni. Se nell'ottobre 2008 vengono realizzate le arginature di alcuni comuni e fra questi Fiorano e Montalto, ancora a fine 2017 vivaci proteste si registrano da sindaci dell'eporediese in quanto le opere di protezione dell'autostrada Torino - Aosta, in caso di piena della Dora Baltea e del Rio Ribes, non funzionano.

Parlando di alluvioni non si dimentichi quella del novembre 2016, con Saitta non più in Provincia, quando i battelli GTT Valentino e Valentina per la navigazione affondano nel Po, ma siamo già in epoca di città metropolitana; gli argini del Po continuano a creare problemi, come a fine 2017 in località Fioccardo, al confine tra Moncalieri e Torino, con vivaci proteste degli abitanti, invasi dalle acque del fiume Po ad ogni piena.

Gli ultimi anni della Presidenza Saitta si caratterizzano con l'incontro degli amministratori per la revisione della struttura del piano territoriale di coordinamento (PTC), realizzato nel settembre 2009, l'attivazione di 4 nuovi voli intercontinentali da Caselle, lo stanziamento di ulteriori fondi finanziati dalla Regione e finalizzati alla sicurezza delle scuole, la visita del Papa a Torino per l'ostensione della Sindone nel maggio 2010, l'indicazione nel 2010 del cronoprogramma dei lavori del termovalorizzatore che sarà realizzato al Gerbido di Torino, la vivace azione con i vertici Rai, compreso il presidente Paolo Garimberti, perché non trascurino la sede Rai torinese alla vigilia delle manifestazioni del centocinquantesimo dell'Unità d'Italia.

Ed ancora il convegno del novembre 2011 su «Territorio, maneggiare con cura» per presentare il PTC, diventato legge regionale nel quale Saitta sostiene con forza la necessità di porre un freno al consumo del suolo per uno sviluppo sostenibile.

La parte finale della Presidenza Saitta viene fortemente caratterizzata dalla complessa vicenda del decollo della città metropolitana.

Sin dal gennaio del 2007 il Consiglio dei Ministri approvava un DDL che prevedeva la trasformazione di 9 maggiori comuni italiani in città metropolitane ed il Presidente Saitta si esprimeva con forza rilevando come *«a Torino resterà la Provincia e si migliorerà il*

coordinamento soprattutto fra le politiche urbanistiche dei comuni della prima e seconda cintura». Saitta inoltre, sempre nel 2007, sosteneva una particolarità della Provincia di Torino: «se Torino diventasse città metropolitana si dovrebbero costituire due province, quella di Ivrea e quella di Pinerolo, e questo andrebbe contro la volontà del Governo che vuole l'accorpamento delle province».

Negli anni successivi l'abolizione delle province, sulla spinta di una opinione pubblica fortemente eccitata dai mass-media e anche per una non sempre edificante testimonianza di esempi positivi di certa classe politico-amministrativa, compie passi significativi in controtendenza con quanto giustamente sostiene Saitta. E tutto ciò nonostante le tante autorevoli testimonianze che indicano come l'abolizione delle province non comporti alcun sostanziale risparmio, come peraltro si evince, nel novembre 2011, anche da un articolato studio predisposto dalla università Bocconi, così come da numerose altre testimonianze.

Ma il percorso verso il decollo della riforma dell'ente provincia è inarrestabile, nonostante le già richiamate lodevoli altre iniziative attivate localmente e non e che indicano notevoli rischi e preoccupazioni.

Ad integrazione si veda in appendice lo stralcio del convegno della Consulta del 14/04/2007 su «codice autonomie e riforma costituzionale» a pagina 105.



E poi?!... La Città Metropolitana?!

Il secondo semestre del 2014 ha rappresentato l'agonia della Provincia di Torino.

Nello stesso periodo è stata avviata la fase costituente per la futura Città Metropolitana, una nuova entità istituzionale con l'aspirazione ad avere compiti importanti ed a determinare risparmi consistenti: obiettivi per ora oggettivamente non raggiunti, anzi non raggiungibili.

Il 25 giugno 2014, come già ricordato, il Consiglio Provinciale di Torino approva, nella sua ultima seduta (28 voti favorevoli, 2 contrari, 1 astenuto) un articolato e per alcuni versi un po' presuntuoso documento intitolato «Le funzioni della Provincia di Torino nella transizione verso la Città Metropolitana», un documento di indirizzo che certamente non ha finora particolarmente inciso sulle scelte del nuovo ente.

Il primo consiglio metropolitano resta in carica poco meno di 2 anni in quanto si scioglie dopo le elezioni del comune di Torino, avvenute nel 2016.

In sostanza gli ultimi sei mesi di vita della Provincia di Torino sono risultati privi del presidente Saitta.

A guidare la articolata fase di transizione non è stato infatti il presidente uscente Saitta, che per legge avrebbe dovuto svolgere il ruolo di commissario liquidatore della Provincia, ma è stato Alberto Avetta, già assessore uscente alla viabilità, e «promosso» vice presidente, facente funzioni di Presidente poche ore prima che la decadenza di Saitta diventasse esecutiva.

Più in specifico il 16 giugno 2014, per effetto di una combinata nomina «politica» di Saitta (PD) ad assessore regionale alla sanità della Regione Piemonte, retta da Sergio Chiamparino (PD), nomina che rendeva Saitta incompatibile con la carica di Presidente della Provincia, il Consiglio Provinciale il 19 giugno 2014 votava con 33 voti a favore, 2 contrari, ed 1 astenuto, la decadenza da Presidente dello stesso Saitta.

Dopo vari tentativi per la cancellazione delle province messi in atto sia nel passato, che più recentemente dai governi Monti, Letta e Renzi, il riferimento normativo che ha determinato la fine dell'ente Provincia ed il decollo della Città Metropolitana è originato dalla legge 7 aprile 2014 numero 56, voluta dal Sottosegretario alla Presidenza del Consiglio On. Graziano Delrio.

La Città Metropolitana, definita ente territoriale di area vasta, nella sostanza ha ereditato le funzioni, le strutture ed il patrimonio della Provincia, assumendo compiti di pianificazione strategica del territorio, gestione dei servizi pubblici locali e sviluppo economico e sociale, funzioni teoricamente importanti, ma con fondi assai ridotti.

Gli incarichi del nuovo ente vengono esercitati a titolo gratuito che determinano assai scarse ricadute dell'operazione, anche in termini di risparmio per le finanze pubbliche.

La Città Metropolitana di Torino, votata il 28 settembre 2014, nasce il primo gennaio 2015, si presenta come un organismo di secondo livello, non più eletto dai cittadini ma solo riservato ai consiglieri comunali ed ai sindaci. È composto da un consiglio metropolitano di 18 amministratori, presieduto di diritto dal sindaco del capoluogo e quindi nel 2015 e 2016, nel primo mandato, da Piero Fassino del PD ed ha come vice il PD Alberto Avetta, scelto fra i 18 componenti il consiglio metropolitano e che è sindaco del comune di Cossano Canavese.

«Piccola e banale riforma», quella della Città Metropolitana, così l'aveva definita Saitta, anche

in qualità di Presidente del UPI, (Unione Province Italiane), un giudizio severo, reiteratamente sostenuto ed a buon diritto per molti mesi, prima del suo decollo.

Un giudizio peraltro espresso pure da numerosi altri esponenti PD, il partito dello stesso Delrio, padre della riforma, così come anche espresso da altre forze politiche e sociali.

Fa specie che il padre della riforma, abbia ricoperto non pochi ruoli nell'ambito degli enti locali, e fra questi quello anche il sindaco di Reggio Emilia, attivando una riforma ampiamente criticata e discutibile, a partire proprio dai vari rappresentanti degli stessi enti locali.

Il primo nuovo Consiglio Metropolitanamente costituito, come riferito, da 18 componenti, vede 15 eletti per la lista «Città di città» (area centro-sinistra), 2 per la lista «movimento 5 stelle» ed 1 per la «lista civica alternativa» (area centro-destra).

Dopo la prima fase costituente di avvio e di impianto della Città Metropolitana di Torino, nell'ottobre 2016 avvengono le elezioni del secondo mandato che producono una situazione politicamente complessa all'interno del Consiglio Metropolitanamente.

Per legge la nuova sindaca del capoluogo eletta nel giugno 2016 Chiara Appendino del M5S, diventa sindaca della Città Metropolitana, vice il grillino Marco Marocco, amministratore della città di Chivasso. Ma il Consiglio Metropolitanamente è composto da 7 consiglieri della lista M5S, 8 consiglieri della lista «Città di città» (area centro-sinistra), e 3 consiglieri della «Lista civica per il territorio» (area centro-destra).

In sostanza Chiara Appendino governa un ente in cui il M5S, il suo partito, o movimento, è minoranza?! In una situazione di sostanziale caos, la Città Metropolitana opera anche in un clima di rassegnazione per i dipendenti rimasti, in attesa, sperano, di una eventuale ricostruzione operativa della Provincia.

È indubbio che la riforma Delrio, in tema di abolizione delle province, abbia creato, in questi primi anni di vita, disagi non indifferenti.

La strombazzata gratuità della finanza degli amministratori ha l'effetto di un fuggi-fuggi, il personale in confusione, mentre la legge Delrio, questa almeno giustamente, garantisce tutti i rapporti di lavoro; quindi il costo resta, ancorché esistono dubbi sulla produttività e redditività dei dipendenti.

Disagi si registrano anche per le due tipologie di province che restano: le nuove città metropolitane (Torino ed altre 13) nelle quali il sindaco del capoluogo è, come già riferito, di diritto il sindaco metropolitano e le restanti province.

In molte situazioni inoltre, per effetto del voto ponderato, basteranno certi accordi per «uccidere» la competizione elettorale.

La Città Metropolitana di Torino ha inoltre alcune peculiarità che la distinguono negativamente nel rapporto comparato con le altre 13 città metropolitane, esistenti sul territorio nazionale. Intanto la esagerata vasta estensione territoriale, la elevata frammentazione comunale che crea preoccupazione nei piccoli comuni, la scelta di far coincidere, caso unico, i confini metropolitani con quelli della vecchia Provincia, la già richiamata situazione per la quale i soli consiglieri della città di Torino scelgono da soli quasi la metà dei consiglieri metropolitani, la indicazione di 11 zone omogenee, assai differenti tra loro, e che costringe la Città Metropolitana a decollare svantaggiata nei confronti delle altre 13, in termini di pianificazione strategica.

Nella lunga esperienza di Ente locale intermedio, la Provincia, che aveva negli anni visto

respinti i tanti tentativi, sin dall'epoca fascista, per una cancellazione, vede ora la eliminazione attraverso la legge Delrio. Ma dopo l'esito del No al referendum costituzionale del 4 dicembre 2015, i punti interrogativi aumentano.

È chiaro che il Governo, dopo quello del primo Gentiloni, dovrà porre mano su cosa fare: gestire l'attuale disastroso presente? Ripensare il ruolo delle province? Proporne l'abolizione? Intanto strade e scuole superiori piangono fondi sin dal 2015, si pongono problemi ai bilanci, si sommano le difficoltà per gestire i servizi e la sicurezza dei cittadini, si vende o si tenta di vendere, speriamo non svendere, beni patrimoniali per far cassa e sopperire alle difficoltà economiche ed ai tagli romani.

È un futuro del tutto incerto con una Città Metropolitana di Torino un po' nel limbo, che non può non pensare di riconciliare i torinesi con la loro storia, una storia fatta di Re sabaudi ma anche di una massa di lavoratori o se vogliamo una storia di battaglie risorgimentali e di significative operose fabbriche, spesso oggi svuotate.

Senza pretesa di approfondimenti, tuttora ancora da sperimentare a fondo, si è in attesa in Italia di un superamento necessario dell'ente Città Metropolitana e dell'ente Provincia che al momento costano, ma funzionano poco.

Così come si è in attesa di una non sbrigativa riforma, com'è stata la Delrio, per capire la sorte degli enti e che dovrà essere ripensata nel 2018 da parte del Governo.

È l'attesa di uno sforzo inoltre del territorio provincia torinese che ritorni ad essere nuovamente veicolo privilegiato per sé e per il sistema Italia nella consapevolezza che, se non riparte il torinese, la stessa ripartenza del Paese sarà più faticosa.

È l'attesa che i problemi economico-produttivi e quelli di carattere istituzionale che caratterizzano la Città Metropolitana siano affrontati con lungimiranza ed in uno sforzo collettivo di tutta la comunità. E ciò specialmente in un periodo nel quale tutto il sistema torinese, inteso come la grande conurbazione e l'area produttiva, sono interessati da un processo di trasformazione a rischio di fronte ai non pochi limiti espressi dalla stessa Città Metropolitana per ora scarsamente influente.

In questo contesto occorre un disegno strategico dello sviluppo futuro possibile, partendo dall'area torinese in rapporto con le diverse realtà istituzionali, politiche, economiche e sociali.

Si richiama quanto sopra per sottolineare l'importanza strategica del torinese ed anche per chiedere, nell'interesse del paese, di restituire a Torino ed al sistema Piemonte, ciò che gli stessi hanno dato e devono continuare a dare per lo sviluppo del paese Italia.

In questo quadro vale la pena recuperare alcune intuizioni, idee e proposte che già negli ultimi governi Bresso/Saitta erano stati avanzati, ma che avevano registrato scarsi sviluppi ed attenzioni da parte dei governi della Provincia.

Ci si riferisce, ad esempio, alle reiterate richieste di indirizzare attenzione alla mobilità sostenibile, all'auto elettrica, che non è solo più un mercato di nicchia, così come attenzione dovrà essere riservata ad esempio a Pininfarina, da anni impegnata in questo settore.

Su quest'ultimo versante le molte cautele della Fiat, la situazione poi non esaltante di Pininfarina con il sistema creditizio, i legami con il finanziere Bollorè per la Blue car, il silente disimpegno della Provincia che pur sollecitata, non è mai riuscita o non ha mai voluto o potuto realizzare passi importanti, hanno rallentato finora significativamente il possibile

decollo di un settore potenzialmente in crescita.

È attorno a questo comparto, che peraltro vede già aperti interessi verso la Cina, Giappone e l'India, che si stanno avviando nuove prospettive che potrebbero vedere la Città Metropolitana, pur con i suoi limiti, inserirsi con intelligenza in sintonia con gli altri livelli istituzionali.

Sarebbe opportuno sollecitare quindi il settore della mobilità sostenibile, considerando positivamente la presenza del vice premier cinese Ma Kai che nel dicembre 2017 ha visitato il gruppo Pininfarina a Cambiano, sapendo che la Cina è il mercato della mobilità sostenibile più grande del mondo.

Il settore peraltro dell'ibrido, dell'auto elettrica, domani delle auto a guida automatica, ha nel Torinese uno spazio fertile, non solo con Pininfarina che è già ora partner della scuderia indiana Mahindra che corre nel campionato mondiale per monoposto elettriche, ma anche con Giugiaro, che ha presentato un prototipo di berlina elettrica al Salone di Ginevra nel marzo 2018, o con Cecomp che ha stabilimenti a Piobesi, La Loggia e Moncalieri e con altre realtà che stanno sorgendo nel territorio metropolitano, come la Mat, Manifattura Automobili Torino di Rivalta o la Icona, nata dalla collaborazione fra Cecomp e Tecnocad che sta predisponendo per la primavera 2018 una vettura elettrica a guida automatica, o ancora la Idea Institute che, in collaborazione con Lvchi cinese, ipotizza una supercar da produrre nel torinese dal 2019.

Ecco un settore da sperimentare, agganciando magari l'Enel in grado di cogliere le opportunità offerte dagli sviluppi della tecnologia, pensando ad esempio alle colonnine elettriche per la ricarica.

Si è posta una ipotesi di sviluppo sulla quale sperimentare, come Città Metropolitana, un percorso nuovo a fronte di una città capoluogo con una guida oggi piuttosto carente, con una certa opposizione che ostenta un senso di superiorità, non essendo stata peraltro in grado di indicare validi ricambi o di altra opposizione che magari auspica prevalenti interventi giudiziari.

Ci si rende conto come il Consiglio Metropolitano, per quanto finora riferito, abbia limitazioni e ci si chiede se sia in grado di garantire il cambiamento, avendo operato per ora prevalentemente ad approvare auspici tra mozioni ed Odg, o attraverso una serie di variazioni di bilancio che deliberano l'utilizzo di fondi, qua e là resi disponibili, magari dalla Regione Piemonte.

Ma in attesa di una futuribile migliore la Città Metropolitana può proporre idee a Regione e città di Torino, oggi in difficoltà e alle prese con una Finpiemonte a rischio per ammanchi, con voragini alla Gtt, con inchieste giudiziarie, con tagli e vendita di azioni, con ruoli sempre più marginali, con l'anno zero dei musei, sfruttando le eccellenze produttive, pur esistenti nel torinese, favorendo reti fra ricerca ed imprese, programmando l'utilizzo di aree industriali dismesse, aiutando centri di ricerca pubblici e privati, pensando, ad esempio, alle spinte imposte dall'auto elettrica e dalla guida automatica, come riferito poc'anzi.

Il dibattito poi attivato fra fine 2017 ed inizio 2018 da alcuni quotidiani su un certo declino di Torino, oppresso da debiti elevati, su certa difficoltà di ricambio della sua classe dirigente e sulla necessità di una riflessione fra le istituzioni e le forze economiche e sociali per elaborare un piano strategico e di una visione condivisa del futuro, dovrebbe obbligare a reinventare uno spirito di gruppo, ancorché per ora manchino veri leader che guidino il processo ed i

nomi illustri dell'industria sono ormai da tempo scomparsi, o stanno scomparendo, se a metà 2018, dopo la presentazione del piano industriale con gli obiettivi del 2022, emergerà il successore di Marchionne a.d. di FCA.

Ci si riferisce a un piano industriale che si spera proponga nuovi modelli, almeno uno certo intanto per Mirafiori, unitamente al raggiungimento della piena occupazione, annunciata per il 2018, ma ora a rischio per la debolezza dell'impianto di Grugliasco.

Intanto in attesa del proseguimento della TAV, che a settembre 2017, ha registrato le assicurazioni di Macron e Gentiloni, presidenti francese e italiano, che vede impegnato il commissario italiano Paolo Foietta, che assicura per il 2018 l'inizio della progettazione dei lotti della tratta nazionale, ed in attesa del decollo di infrastrutture minori quali la tangenziale est per rilanciare il sistema produttivo locale, la Città Metropolitana è bene si offra quale palestra produttrice di idee. Sarebbe opportuno quindi uno sforzo per attivare un confronto e convergenza fra istituzioni, politici, società civile, parti sociali per rilanciare il richiamato piano strategico finalizzato a far ripartire un lavoro di squadra nel torinese.

Sì rileva quanto sopra in attesa che la Provincia ritorni, dopo gli errori della riforma Delrio, vero e proprio ente intermedio, laboratorio di azioni di diversificazione delle attuali difficoltà. Sarebbe una positiva intuizione ed una coraggiosa proposta che potrebbe avanzare proprio la Città Metropolitana per un tavolo con istituzioni, imprenditori, istituti finanziari, la logistica, che potrebbe partire da Torino e dal Piemonte con possibilità di essere esportata.

In questo quadro oggi assai incerto, nel quale il Torinese non registra stagioni in ascesa, nel periodo di bufera sulla fondazione del libro, dei debiti elevati, dei bilanci a rischio, delle incerte fasi di cambiamento, di naufragi di progetti, di crisi, tagli e preoccupazioni per i sistemi culturali, della mancata saldatura tra industria e terziario, della diminuita presenza della grande industria che rischia di rinunciare alla guida della economica nel Torinese, delle fondazioni bancarie che giustamente non intendono più essere usate come semplice bancomat, di contraddittorie candidature olimpiche invernali per il 2026. La Città Metropolitana può aspirare a proporsi quale sede di confronto utile per far ritrovare al Torinese una propria funzione all'interno di un sistema internazionale molto mutato.

Ma occorre fermarsi in quanto si ha la oggettiva consapevolezza di avere mosso alcuni passi troppo in avanti.

Rimaniamo per ora fermi a ciò che di positivo ha realizzato la Provincia di Torino nei suoi 65 anni di intensa attività, da Giuseppe Grosso ad Antonio Saitta.

Ricordiamo il ruolo propulsore dell'ente, la lungimiranza dei suoi Presidenti, il superamento dell'isolamento geografico, il suo sviluppo, dalla ricostruzione del dopoguerra al contributo per la costruzione di un paese moderno ed in crescita, a quanto superando le incertezze della riforma Delrio, dovrà essere riproposto, avendo memoria del passato e nella speranza che il futuro sarà fruttuoso.

Avendo infine anche cura della necessità di un ripristino del carattere direttamente elettivo degli enti intermedi, conferendo il carattere di ente rappresentativo dei cittadini interessati e quindi ripristinando il ruolo costituzionale delle Province.

Saranno forse solo utopie, ma guai a non ipotizzarle, per raggiungere perlomeno qualche risultato intermedio, superando certi impoverimenti attuali.

Giuseppe Cerchio

La Consulta permanente dei Consiglieri

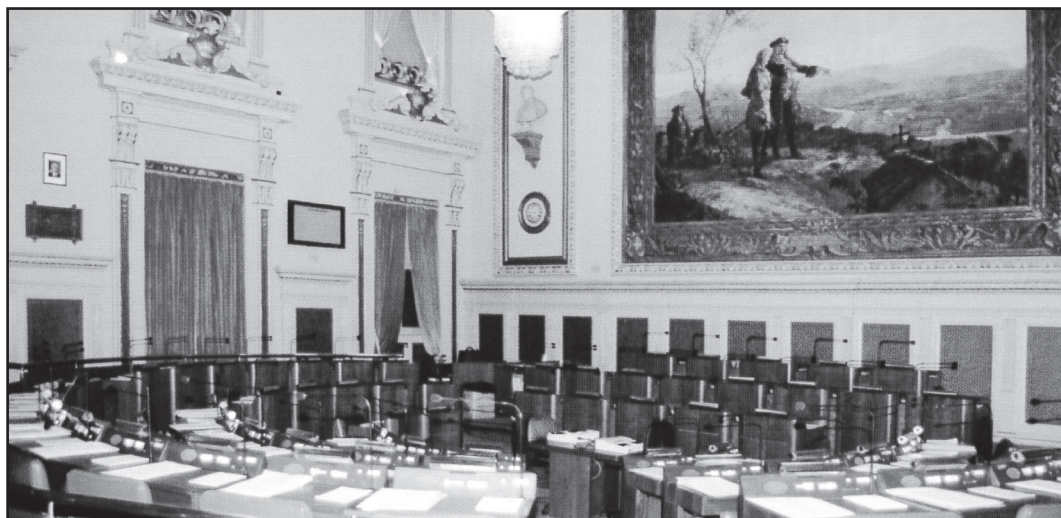
Il 16 novembre 2001, a Palazzo Reale in Torino, si è svolta la cerimonia del 50° anniversario della prima elezione diretta del Consiglio Provinciale, presenti fra gli altri, il Presidente emerito della Repubblica Oscar Luigi Scalfaro.

In tale occasione viene presentata la «Consulta permanente dei Consiglieri e degli Amministratori della Provincia di Torino», approvata dal Consiglio Provinciale in data 6 novembre 2001.

Il regolamento della Consulta permanente dei Consiglieri ed Amministratori della Provincia è stato successivamente modificato in data 4 agosto 2017 dal Consiglio Metropolitano.

Questa la composizione attuale della Consulta:

Presidente:	Marco Canavoso
Vice Presidente:	Levio Bottazzi
Cassiere:	Paolo Ferrero
Componenti Direttivo:	Giuseppe Cerchio, Mariella Depaoli, M.Valeria Galliano, Franco Papotti, Luigi Sergio Ricca, Giuseppe Sammartano.
Garanti:	Adriano Andruetto, Vincenzo Galati, Leonardo Spiller.
Revisori:	Mariella Balbo, Carlo Bollero, Mario Cassardo



Aula del Consiglio Provinciale e dal 2015 del Consiglio Metropolitano

A black and white photograph of a classical building facade. The image shows a series of tall, fluted columns supporting an upper level with a decorative balustrade. Above the balustrade is a large window with shutters and a pedimented top. Below the balustrade, a large archway is visible, flanked by columns. The archway has a decorative keystone and a small sculpture above it. The text "AMMINISTRAZIONE PROVINCIALE" is inscribed on the archway. A street lamp is visible in the foreground, and a security camera is mounted on the left side of the archway. The word "Appendice" is overlaid in large, bold, black letters on the right side of the image.

Appendice

STRALCIO DAL CONVEGNO DEL 15-11-2008 «GIUSEPPE GROSSO E LA MOBILITÀ»

Relazione di Levio Bottazzi

Perché un convegno sulla presidenza Grosso

Il ruolo svolto da Giuseppe Grosso come Presidente del primo Consiglio Provinciale eletto nel dopoguerra con le elezioni del 1951 - carica conservata sino al 1964 - è ancora oggi notevolmente sottovalutato e neppure nella recente ricorrenza del centenario dalla nascita (24 luglio 2006) sono state assunte significative iniziative per ricordare quanto da Lui fatto nel lungo periodo di presidenza.

Sarebbe pertanto opportuno prevedere nel 2008 (a 35 anni dalla morte) un convegno che evidenzii i progetti elaborati ed i risultati raggiunti non solo come doverosa ricostruzione storica, ma anche per verificare, in particolare nel settore della mobilità e dei trasporti, quanto ancora attuale e pertanto in grado probabilmente di fornire un contributo al dibattito in corso sulle scelte da effettuare oggi nello stesso settore.

Questo in coerenza con uno degli obbiettivi delle manifestazioni di «Italia 150»: «Utilizzare il passato per il futuro».

Un convegno in grado di evidenziare come Grosso seppe cogliere l'esigenza di individuare ed attuare, ben al di là delle limitate competenze allora previste per le Amministrazioni Provinciali, gli interventi necessari:

1. sia per accompagnare non solo la ricostruzione post bellica, ma anche il successivo sviluppo economico superando i rischi dovuti alla collocazione geografica della Provincia e dello stesso Piemonte che avrebbero determinato un pericoloso isolamento e questo sapendo utilizzare al meglio le potenzialità offerte dalla scelta nazionale che si andava allora profilando a favore delle autostrade;
2. e sia nel predisporre le condizioni per evitare il congestionamento dell'area metropolitana dovuto alla ripresa produttiva che avrebbe comportato una rilocalizzazione delle imprese e conseguente incremento della popolazione ivi insediata.

Convegno che potrebbe evidenziare anche le similitudini tra le scelte della amministrazione Grosso nel settore della viabilità e quelle, esattamente un secolo prima, di Cavour in campo ferro-viario per far uscire allora il Piemonte dallo stesso rischio di isolamento.

Infine, sulle possibilità che un simile convegno possa fornire un contributo al dibattito in

corso sul tema della mobilità dei trasporti, potrebbe essere interessante esaminare l'evoluzione avvenuta in questi ultimi 150 anni tra la prima fase di sviluppo ferroviario, quella successiva, ad un secolo di distanza, di sviluppo quasi esclusivamente autostradale e la terza, quella attuale, di integrazione tra i due sistemi.

Su queste tre fasi di sviluppo della mobilità si potrebbe addirittura proporre di utilizzare l'occasione delle iniziative per celebrare il 2011 ricordando che le due precedenti evidenziarono rispettivamente lo sviluppo ferroviario (1911) e quello autostradale (1961).

La presente comunicazione è articolata in capitoli contenenti brevi considerazioni sui punti prima ricordati di possibile articolazione del Convegno.

Un primo capitolo sintetizza le motivazioni ed i primi risultati dello sviluppo della rete ferroviaria avviato da Cavour in Piemonte.

Un secondo capitolo sottolinea il rapporto tra la nuova rete ferroviaria ed il ruolo, quasi sempre di tipo subordinato, assegnato alla rete stradale.

Il terzo capitolo accenna alla situazione esistente in Torino e nell'Area Metropolitana alla vigilia dell'insediamento della Giunta Grosso con riferimento allo sviluppo produttivo e all'incremento della popolazione.

Nel quarto capitolo si ricordano brevemente quali erano gli obiettivi del Presidente Grosso, quali i progetti elaborati e quanti di questi riuscì a realizzare.

Il dibattito politico sorto in quegli anni in merito all'azione della Provincia ed il contenuto delle principali critiche avanzate è il tema del quinto capitolo.

Infine in un sesto capitolo si tenta di individuare quali potrebbero essere gli insegnamenti da trarre oggi da quella importante esperienza.

Si è inoltre inteso fornire, in particolare nel IV capitolo, alcuni riferimenti ai Verbali del Consiglio Provinciale (indicati con VCP e relativa data) riguardanti i singoli punti via via accennati.

Questo anche al fine di contribuire ad eventuali ulteriori approfondimenti di quel periodo utilizzando al meglio gli archivi della Provincia.

Cavour e lo sviluppo della rete ferroviaria in Piemonte

Il Piemonte, anche se partito in leggero ritardo rispetto al Granducato di Toscana e al Regno di Napoli, prima dell'unità d'Italia avviò un consistente programma di costruzioni ferroviarie comprese opere all'avanguardia nel mondo come il primo traforo dei Giovi e poi quello, eccezionale per l'epoca, del Fréjus.

Grazie a questo sforzo nel 1859 fu lo Stato che si presentò all'unità del paese con la rete più estesa, ma anche con una visione non solo europea, ma addirittura euroasiatica, di cosa una rete ferroviaria ben progettata ed il suo collegamento con il trasporto marittimo poteva significare per lo sviluppo di un territorio posto ai nodi dei grandi flussi di traffico.

Cavour fu certamente tra gli statisti della sua epoca quello che contribuì maggiormente e con lungimiranza allo sviluppo del nuovo sistema di trasporto, diventando un fervente sostenitore dello sviluppo ferroviario sin dall'inizio della sua attività politica.

Nel 1839 (a 29 anni) iniziò a scrivere articoli sulla «Gazzetta Piemontese» in favore del traforo del Fréjus mentre questo entusiasmo per il nuovo sistema di trasporto lo portò addirittura a paragonare l'invenzione della macchina a vapore a quella della stampa od alla scoperta dell'America.

L'attenzione posta alla necessità di sviluppare ferrovie in Piemonte era anche dovuta al fatto che le nuove ferrovie francesi favorivano Marsiglia a danno dei porti liguri ed occorreva con urgenza porvi rimedio collegando Torino contemporaneamente con il mare e con la Savoia attraverso il Fréjus.

L'ambizioso obiettivo esplicitato più volte da Cavour era però quello non solo di evitare al Piemonte un prevedibile rischio di isolamento, ma più in generale di far assumere all'Italia un ruolo di cerniera tra l'Europa e, tramite il Mediterraneo, con le Indie Orientali.

Riferendosi al ruolo delle ferrovie già nel 1846 scriveva che l'Italia, considerata come «un immenso promontorio» al centro del Mediterraneo «sembra destinata ad unire l'Europa all'Africa».

Quando il regno di Napoli avrà completato la rete ferroviaria sino all'estremità della penisola e «ci si potrà imbarcare a Taranto od a Brindisi, la distanza marittima che oggi occorre superare per recarsi dall'Inghilterra, dalla Francia e dalla Germania in Africa o in Asia sarà abbreviata della metà».

Cavour aveva ben chiaro cosa occorresse fare per strappare all'Austria il transito della «Valigia delle Indie», istituita nel 1835 per il traffico passeggeri e bagaglio postale in Inghilterra e che dal 1841 transitava nel Mediterraneo per il Mar Rosso in attesa del taglio dell'istmo di Suez.

L'Austria aveva ottenuto il passaggio da Ostenda a Trieste realizzando il primo valico ferroviario a Postumia nel 1857, migliorato poi nel 1867 con quello del Brennero.

Riteneva così di aver risolto lo scontro con l'Italia che precedentemente aveva firmato a Torino nel 1847 una convenzione con l'Inghilterra per lo scalo a Genova.

La quasi contemporanea apertura del canale di Suez e del traforo ferroviario del Fréjus favorirono nuovamente l'Italia, in particolare quando venne aperta la dorsale ferroviaria adriatica e lo scalo definitivo della «Valigia» divenne Brindisi e tale restò sino alla prima guerra mondiale, anche se prioritariamente per il bagaglio postale perché il traffico passeggeri fu dirottato, dopo il 1893, dall'istituzione dell'Orient Express.

«La Valigia delle Indie correva sul percorso più breve e naturale da Calais a Modane e a Brindisi e di qui attraverso Suez fino a Bombay. L'Occidente era collegato al lontanissimo Oriente dal traforo che era stato il sogno di Medail e la sfida di Cavour».

Può forse far sorridere oggi la battaglia di allora per accaparrarsi il tracciato della «Valigia delle Indie», ma occorre comprendere l'importanza che si assegnava non solo ai rapporti con l'area indiana, ma anche a quelli con la Cina, a cui si era imposta la rottura dell'isolamento commerciale solo nel 1842.

Tra i vantaggi che si intendevano raggiungere con il collegamento ferroviario di Torino ai porti liguri ed alla Francia vi era anche quello, mai abbastanza valutato, di importare carbone per l'industria e le ferrovie a prezzi meno proibitivi di quelli imposti dall'attraversamento delle Alpi o degli Appennini con carri a trazione animale.

Venne calcolato, ad esempio, che attraverso il valico del Moncenisio mediante carri era possibile trasferire nei due sensi attorno alle diecimila tonnellate/anno.

Per trasferire la stessa quantità con la nuova ferrovia erano sufficienti solo due settimane.

Nonostante una sensibile riduzione nei costi di trasporto il prezzo del carbone rimase però ancora alto, ad esempio mentre a Cardiff costava otto lire alla tonnellata a Torino raggiungeva le cinquantacinque lire.

Questo, per inciso, spiega la prevalenza dell'utilizzo della forza idrica prima e idroelettrica poi da parte dell'industria piemontese.

La volontà di Cavour di risolvere i problemi del Piemonte avviando imprese al limite del temerario emerge soprattutto nel progetto del Fréjus.

Occorre infatti sottolineare, per valutare correttamente la dimensione del traforo del Fréjus previsto da progetto in 12.220 metri di lunghezza, che nel 1858, all'inizio dei lavori di perforazione, le principali gallerie ferroviarie allora costruite in Europa erano quella dei Giovi (m. 2.650), anch'essa in Italia, e di Königsberg (m. 1.620) in Germania.

La rapidità con cui il Piemonte realizzò il programma di costruzione di strade ferrate e la dimensione, tra pubblico e privato, delle risorse impiegate indusse qualcuno, con un pizzico di ironia, a definire questo periodo come una sorta di «Risorgimento ferroviario».

Resta comunque il fatto che, anche come contributo all'esito favorevole delle guerre di indipendenza lo stesso Napoleone li ammise, dopo le battaglie di Solferino e S. Martino, che la vittoria era da attribuirsi essenzialmente al sistema ferroviario piemontese ed al Ministro Bona che, in brevissimo tempo, aveva consentito il trasferimento dell'esercito francese direttamente al fronte sorprendendo gli austriaci, molto più lenti nei trasporti a causa di una rete ferroviaria incompleta.

Sviluppo ferroviario e rete stradale

Lo sforzo in campo ferroviario attuato in Piemonte consentì un notevole salto di qualità nei trasporti in una regione che, rispetto al Nord Europa ed alla Francia, non era dotata neppure di canali navigabili.

Per contro i notevoli investimenti richiesti comportarono una inevitabile modifica nel ruolo delle strade viste essenzialmente come collegamento tra le stazioni ferroviarie ed il resto del territorio.

Questo ruolo «di chiara subordinazione rispetto alle ferrovie, tanto che ogni qualvolta i percorsi delle strade nazionali coincidevano con quelli ferroviari, erano le prime a subire un declassamento» era anche dovuto al fatto che, diversamente dalle strade ferrate, le strade erano «incapaci di produrre direttamente profitti». Caratteristica quest'ultima che consentì di avviare i procedimenti di «concessione» ai privati.

Inoltre, dopo l'Unità, lo Stato si impegnò essenzialmente nel tentativo di dotare anche le provincie meridionali di una rete stradale soddisfacente tanto che tra il 1861 ed il 1871 la somma spesa per le strade al Sud fu tre volte maggiore che al Nord e, sui 1075 milioni complessivamente investiti dal 1865 al 1924, ben 753 vennero destinati al Mezzogiorno.

Sino alla prima guerra mondiale però strade e ferrovie non furono realmente in opposizione tra loro, ma complementari, anche se gli investimenti ovviamente privilegiarono le seconde. Concetto di complementarità già espresso dal Cattaneo attorno al 1840 quando sostenne che solo lo sviluppo delle strade comunali poteva garantire il successo delle costruende ferrovie del Lombardo-Veneto.

La situazione di predominio ferroviario iniziò a modificarsi nel periodo tra i due conflitti quando il fascismo adottò una politica più favorevole alla viabilità togliendo, nel 1923, l'incompatibilità tra ferrovie e strade statali aventi lo stesso percorso e creando, nel 1928, la struttura per queste ultime (MSS), successivamente trasformata in ANAS.

Vennero in quel periodo costruite le prime autostrade tra le quali la Torino-Milano nel 1932 e la Genova-Serravalle.

Il vero capovolgimento a favore del sistema autostradale avvenne dopo il 1950. Infatti ancora nel 1947 venne istituita una commissione per la elaborazione del Piano Regolatore Generale delle Ferrovie da affiancare ad un analogo Piano Autostradale ipotizzando così, per queste ultime, soluzioni che non fossero direttamente concorrenziali con la rete ferroviaria.

Il piano elaborato dalla Commissione, che poteva considerarsi un positivo tentativo di coordinamento dell'intero sistema di trasporto di merci e persone, non venne però mai attuato.

Per contro con Aldisio prima (1950-1954) e Romita poi si consolidò la priorità del sistema autostradale adottando per queste ultime la modalità delle concessioni ai privati per la loro costruzione e gestione riesumando così lo strumento che aveva caratterizzato la prima fase di sviluppo ferroviario in Piemonte ed in Italia dopo l'Unità.

Per quanto riguarda poi l'avvio di timidi indirizzi a livello europeo occorre ricordare che poco prima dell'insediamento della Giunta Grosso, il 16/09/1950 vennero conclusi a Ginevra, sotto gli auspici della Commissione Economica per l'Europa dell'ONU, accordi per i principali «itinerari europei» tra i quali: la E21/a Ginevra - Bouneville - Monte Bianco - Aosta; la E21 Aosta - Torino - Savona - Genova; la E31 Lione - Modane - Torino - Milano - Venezia.

Erano queste sole indicazioni per «itinerari» la cui realizzazione era demandata alla volontà e capacità degli amministratori dei singoli paesi interessati.

Il «piano Aldisio» del 1952 presentato alla IX Conferenza della Strada di Stresa, tenne anche conto delle indicazioni di Ginevra prevedendo il completamento della Torino - Milano - Venezia e, per quanto riguarda il Piemonte, la «Torino - Piacenza» come grande strada a traffico misto e due «camionali» di raccordo con la rete autostradale: l'Aosta - Santhià e la Torino - Savona.

Il primo grande piano autostradale fu quello di Romita del 1955, che trasformò, rispetto al piano Aldisio, le tratte Torino - Ivrea e Ceva - Savona da camionali ad autostrade a pedaggio.

Torino e Area Metropolitana alla vigilia della Giunta Grosso

Sviluppo industriale ed esigenze di mobilità di merci e persone

Al suo insediamento l'Amministrazione Provinciale si trovò ad affrontare le nuove esigenze di mobilità per merci e persone drammaticamente aumentate e difficilmente risolvibili da eventuali potenziamenti del servizio ferroviario, comunque di competenza dello Stato e caratterizzati da programmi governativi che evidenziano sempre più la volontà di privilegiare la scelta autostradale.

L'industria torinese stava intanto puntando ad un rilancio produttivo ed ad un incremento delle esportazioni, in particolare, per quanto concerneva la grande industria, da parte di FIAT, Olivetti e Snia Viscosa.

Per la FIAT Valletta già nel 1946, in contrasto con le posizioni «stagnazioniste» del Presidente della Confindustria Costa, aveva sostenuto l'esigenza di una politica espansiva e non deflazionista da rafforzare, se necessario, anche con una «imposta patrimoniale fortissima».

Riteneva possibile, per il settore auto, produrre vetture di piccola cilindrata e questo in accordo con le imprese americane alla luce anche delle trattative con Ford e Generali Motor avviate addirittura dal Senatore Agnelli nel 1936-37 e sulla base delle quali la FIAT aveva deciso di costruire Mirafiori i cui lavori terminarono nel maggio 1939.

L'industria americana non avrebbe infatti contrastato la produzione di piccole auto come la «Topolino» e la «Balilla» da vendere in mercati lontani dagli USA ove, per i costi di trasporto ed il basso potere d'acquisto in quei paesi, poteva risultare impossibile esportare le auto americane di grossa cilindrata.

Valletta chiedeva però allo Stato e alle Amministrazioni Pubbliche interventi in grado di consentire «economie esterne» tra le quali lo sviluppo della rete stradale ed una migliore organizzazione del territorio.

Le previsioni di Valletta, almeno sino alla prima metà del 1951, sembrarono puntualmente verificarsi tanto che la produzione del 1949 aveva già superato quella del 1938 con 79.000 vetture, salite poi nel 1950 a 115.000 con l'esportazione attorno al 20% della produzione.

La produzione di quegli anni, salvo la «1400» uscita dopo il 1949, riguardava però due vetture il cui prototipo per la 1100E risaliva al 1938 e per la Topolino al 1936, anche se successivamente aggiornate.

I problemi nelle vendite emersero nella seconda metà del 1951 e nel primo trimestre del 1952 il calo di produzione rispetto a quello del 1951 fu del 24,3% e contenuto grazie al mantenimento delle vendite della «500 giardinetta».

Si poneva pertanto l'esigenza di progettare una nuova «vetturina» in grado di reggere alla concorrenza francese, tedesca ed inglese.

La Olivetti già alla fine del 1945 aveva incrementato l'export verso l'America Latina, grazie anche alla cessata concorrenza tedesca, e prevedeva di vendere ai paesi che stavano conquistando l'indipendenza dai precedenti regimi coloniali. Questi infatti necessitavano di macchine da scrivere, calcolatrici, perforatrici ed altre attrezzature d'ufficio per far fronte alle nuove esigenze amministrative.

Grazie al successo di questi programmi la Olivetti incrementò la produzione portando il personale da 4.000 dipendenti nel 1945 a 6.000 nel 1951 con una esportazione che raggiungeva poco meno della metà di quanto prodotto.

Anche la Snia Viscosa intendeva incrementare le proprie esportazioni di fibre sintetiche e nel contempo avviare la produzione di fibre artificiali.

Questa vivace ripresa nell'export del tessuto produttivo torinese portò, in termini di tonnellate, ad un incremento dal 1947 al 1951, anno di insediamento della Giunta Grosso, da 54.600 t a 93.000 t per auto ed autocarri, da 3.600 t a 4.000 t per macchine da scrivere, al raddoppio per i tessuti e da 3.161 t a ben 28.100 t per i filati mentre per i pneumatici si passò da 1.170 a 26.500 t.

A questo notevole incremento nel fabbisogno di movimentazione merci per l'export occorreva aggiungere non solo quello per altre imprese come acciaierie, RIV, Savigliano, Lancia, Westinghouse, Cogne, Incet, ma anche il fabbisogno dovuto alle importazioni di combustibili, materie prime e macchinario in buona parte utilizzando quanto previsto dal piano Marshall.

Il Piemonte utilizzò notevolmente i prestiti ERP per l'ammodernamento degli impianti (ed in particolare la FIAT) con addirittura, nei primi 15 mesi di applicazione, più del 33% del totale Nazionale contro il 21% della Lombardia, anche se nel dicembre 1951 la quota complessiva della nostra Regione scese al 25%.

Risvolto negativo di questa massiccia importazione di macchinari USA fu la chiusura ed il ridimensionamento delle imprese locali che producevano prodotti analoghi.

Questo incremento dell'export/import imponeva, come già ricordato, un miglioramento nelle comunicazioni sia attraverso le Alpi e sia verso i porti liguri.

Anche a quest'ultima esigenza non era in grado di rispondere la rete ferroviaria esistente tenendo conto che, per esempio, sulla Torino-Savona non si prevedeva neppure di ripristinare il tratto a doppio binario asportato dai tedeschi.

Incremento della popolazione e decentramento produttivo

Si ritiene opportuno a questo punto procedere ad un sintetico esame della situazione esistente nell'area metropolitana all'atto dell'insediamento della Giunta Grosso nel 1951 riguardante sia l'incremento di popolazione in atto e sia i primi significativi fenomeni di rilocalizzazione produttiva.

a - Incremento di popolazione nell'area metropolitana

Nel 1951 erano già percepibili le prime avvisaglie della profonda trasformazione che avrebbe coinvolto non solo il capoluogo, ma l'intera area metropolitana.

Gli incrementi produttivi già raggiunti e gli ambiziosi programmi di sviluppo di molte industrie locali lasciavano prevedere una fase di rilocalizzazione industriale che non poteva più trovare spazio, come avvenuto negli anni '20 e '30, all'interno del Comune di Torino.

Questa situazione avrebbe comportato un inevitabile incremento degli abitanti nei comuni della cintura come d'altra parte già indotto dallo stabilimento FIAT di Mirafiori verso i comuni di Beinasco, Orbassano e Nichelino.

L'incremento di popolazione nell'area metropolitana era però ricavabile anche dal semplice esame dei dati forniti dal censimento del 1951 confrontati con quello del 1936.

Rispetto all'incremento registrato in Torino del 12,91% (da 637.029 a 719.300 abitanti) la popolazione dei 23 comuni che avrebbero costituito il «Piano Regolatore Intercomunale» era infatti mediamente aumentata del 17, 17%, dato però che in molti comuni attorno al capoluogo raggiungeva il 24/25% (Moncalieri, Trofarello, Beinasco, Nichelino, Grugliasco, Rivoli) e punte del 34,5% a Venaria, del 33,2% ad Alpignano e del 31% ad Orbassano.

Comuni, questi ultimi che, probabilmente non per caso, verranno poi serviti dalla futura tangenziale.

Nel 1951 poteva forse in questi comuni ancora essere presente l'effetto dello «sfollamento» dal capoluogo durante il conflitto, ma nel periodo considerato vi fu anche un significativo incremento degli addetti all'industria sul totale della popolazione attiva che, rispetto al 59% di Torino, era mediamente del 70% con una punta del 81% a Venaria.

Maggior incremento di popolazione nella prima cintura proseguito, anche se in modo molto attenuato, nel decennio successivo (censimento 1961 con +41,2% a Torino e +44,25% negli altri 23 comuni) per esplodere però nell'ulteriore decennio (censimento 1971: +16% a Torino e +92,18% nei 23 comuni passati da 229.586 a 441.224 abitanti).

b - Decentramento produttivo nell'area metropolitana

Come già accennato il territorio del comune di Torino difficilmente era in grado di soddisfare l'esigenza di nuovi spazi per consentire l'ampliamento della capacità produttiva conseguente al processo di sviluppo economico che si era positivamente innescato.

A questa oggettiva difficoltà di reperire spazi nel capoluogo in grado di consentire non

solo ampliamenti, ma anche le necessarie modifiche tecnologiche al processo produttivo si aggiungeva, come da più parti osservato, la possibilità di effettuare fruttuose speculazioni di tipo fondiario.

Ricorda Castronovo che «ancora nel 1968, sui 315 comuni della Provincia, soltanto 7 avevano un piano regolatore (per poco più del 6% della superficie provinciale), 25 un piano regolatore in attesa di approvazione e gli altri si trovavano nella fase del piano di fabbricazione».

Il risultato fu che sul totale delle aree liberate in Torino entro l'inizio degli anni '70, la metà venne utilizzata per abitazioni ed uffici ed il 30% per insediamenti industriali.

Le imprese dalla vendita di queste aree ottennero le risorse per finanziare almeno in parte la rilocalizzazione.

Certo i fenomeni di profonda trasformazione dell'Area Metropolitana ed in particolare le conseguenze del rapido decentramento produttivo non erano ancora chiaramente percepibili nel 1951.

L'intera opera della Giunta Grosso deve pertanto essere valutata alla luce delle decisioni che furono assunte mentre era solo agli inizi la più profonda trasformazione mai avvenuta in quell'area.

Si trattava infatti di prevedere una crescita quantitativa e qualitativa dell'intero tessuto produttivo.

Per il settore auto si stava creando un duplice effetto dovuto all'incremento della produzione di vetture.

L'incidenza sull'indotto non era solo di tipo quantitativo, ma anche qualitativo perché la FIAT decise, con la produzione della «600» e poi della «500» di incrementare al 30/40% l'incidenza di accessori e semilavorati provenienti dall'esterno.

Per avere un fenomeno analogo occorrerà aspettare la metà degli anni '90 quando, con l'introduzione del «just in time», la FIAT incrementò questa quota attorno al 70% anche se purtroppo accompagnata da una riduzione della produzione di autovetture.

Si svilupparono in questo periodo stabilimenti come quelli, ad esempio, di Pininfarina a borgata Lesna nel 1958 e Bertone, ma l'espansione produttiva riguardò anche altri settori merceologici come gli elettrodomestici (Indesit, Castor, ecc.), i pneumatici (Pirelli, Ceat, Michelin), macchine utensili.

Nei 23 comuni della cintura gli addetti all'industria passarono da 51.991 nel 1951 a 73.184 nel 1961 ed a 126.587 nel 1971 mentre nello stesso periodo in Torino erano saliti da 201.729 a 276.445 dal '51 al '61 per scendere a 253.753 nel '71.

Presidenza Grosso: obiettivi e realizzazioni

Fu in questa fase che Giuseppe Grosso assunse la presidenza della Provincia dopo le elezioni del 1951, le prime nel dopoguerra che interessarono anche questa amministrazione.

Grosso, all'epoca professore di Diritto e preside della facoltà di Giurisprudenza, era considerato una sorta di politico «anomalo» che assolse al ruolo di Presidente della Provincia «con impegno costruttivo e grande rigore morale».

L'obiettivo che si pose fu esplicitamente quello di non limitarsi a gestire le poche competenze previste per la Provincia dalla legislazione allora vigente.

In particolare, per quanto concerneva la viabilità, oltre al potenziamento delle strade provinciali, affermò che occorreva porre i problemi delle «comunicazioni nazionali ed internazionali al cui centro sta Torino, (che) sono anche problemi nostri, nel senso che costituiscono problemi di esistenza per la nostra provincia e che dobbiamo farci per essi forza di stimolo e propulsione». (VCP 13/10/1952).

Si trattava di attuare contemporaneamente due obiettivi:

- a. accompagnare e favorire la ricostruzione e la ripresa economica;
- b. consentire lo sviluppo dell'area metropolitana nella quale erano già comparsi i primi segnali di rilocalizzazione industriale e di incremento di popolazione in alcuni comuni della prima cintura.

Occorre rilevare, per evidenziare l'esigenza di interventi sulla rete viaria che, come da più parti rilevato, il tracciato delle principali strade della Provincia del 1824 era ancora «facilmente sovrapponibile e comparabile» a quello della viabilità statale del 1959, a circa un secolo e mezzo di distanza.

Obiettivi posti da Grosso ancora più urgenti se si considera che l'amministrazione comunale di Torino, nell'elaborare il suo PRGC, intendeva soprattutto concentrarsi sui problemi interni alla città.

Questa impostazione emerge abbastanza chiaramente dalla «Relazione relativa alla parte pianeggiante» del Piano elaborato da Giorgio Rigotti nella quale, dopo aver preso atto dei problemi esterni ai confini comunali, si afferma però che «non abbiamo perso il contatto con la realtà contingente e nel piano abbiamo cercato di curare gradatamente, a cominciare dai più gravi, i mali che hanno colpito la città attraverso i tempi».

I problemi riguardanti l'area metropolitana saranno inseriti in un secondo tempo nel piano intercomunale di cui è già stata data l'autorizzazione ministeriale (Decr. 17 /02/54) e in terzo tempo nel piano regionale di più ampia portata».

L'assunzione di questo ruolo nei riguardi della cintura esterna di Torino da parte della Provincia venne ricordato vent'anni dopo al Convegno sulla «Area Metropolitana di Torino» (30/09-01/10-1972) nella relazione introduttiva del Presidente Elio Borgogno dal significativo titolo: «Le funzioni della Provincia nella pianificazione sub-regionale con particolare riferimento all'area metropolitana».

Nella relazione si afferma che «da circa vent'anni a questa parte la Provincia si è trovata ad operare in un campo non coperto da nessuno, ma che viene progressivamente assumendo un'importanza fondamentale ad un punto tale da costituire il centro dell'attività stessa

dell'Ente. Mi riferisco ai fenomeni di interdipendenza territoriale, per cui i Comuni si sono gradatamente trovati coinvolti».

«Di fronte a questa situazione ed all'aggravarsi delle carenze strutturali e funzionali dello Stato, la Provincia di Torino ha operato lungo due linee.

La prima è stata quella di investire in settori che dimostravano la necessità di intervento quali le grandi vie di comunicazione in rapporto alle quali occorreva scongiurare il rischio di un soffocamento non solo del capoluogo, ma dell'intera regione che vent'anni fa pareva condannata, dalla sua posizione geografica, ad un ruolo subalterno».

«Questa è la logica che ha suscitato i nostri interventi sul territorio, ad esempio in ordine al decongestionamento dell'area metropolitana - come nel caso delle tangenziali - o rispetto ai problemi di nuovi insediamenti come la FIAT a Candiolo».

Borgogno prosegue ricordando che questa azione ha consentito di cogliere successi (e «quello meno discutibile mi pare possa individuarsi nel settore delle grandi vie di comunicazione»), ma ha anche «presentato tutti i limiti di un procedere che è sorretto dalla volontà politica, ma non dispone di un adeguato supporto istituzionale ed operativo».

Analizzare il periodo della Presidenza Grosso alla luce essenzialmente di quanto operato nel settore delle vie di comunicazione non deve però far dimenticare gli interventi in molti altri settori tra i quali quelli volti sia a fornire strumenti per analizzare e conoscere la realtà del territorio e sia per coordinare l'operato delle amministrazioni pubbliche dell'intero Piemonte.

Sulla creazione di strumenti per studiare le realtà basti ricordare la costituzione, unitamente ad Aldo Valente, dell'IRES nel 1958 (VCP 16/07/1958) che successivamente divenne organismo a livello regionale (VCP 14/11/1966).

Sul coordinamento delle Amministrazioni Pubbliche la Provincia organizzò nell'aprile 1961 un convegno dal significativo titolo «La Provincia di Torino nel quadro dello sviluppo regionale» nel corso del quale Grosso sostenne la necessità di attuare l'istituto regionale così come previsto dalla Costituzione.

Lo stesso Grosso aveva, qualche anno prima, avanzato la proposta che, in attesa della Regione, le Province dovessero coordinarsi anche attraverso assemblee congiunte dei consigli provinciali del Piemonte.

Significativo il fatto che questa proposta venne ricordata e rilanciata dal PCI in un convegno del 1959 (R. Bertotti) e nella stessa occasione A. Todros sostenne che, su questa linea, occorreva utilizzare l'unione delle Province piemontesi per riprendere ed ultimare il Piano Territoriale Piemontese (disciplinare firmato nel 1947 e con decreto del 1958 n° 1199 autorizzato poi dal Ministro Tupini) ed inoltre potenziare «su scala regionale» l'IRES.

Un discorso a parte meriterebbe il travagliato iter del Piano Regolatore Intercomunale (PRI) ed il suo fallimento perché approvato solo da una minoranza dei 23 comuni interessati.

Piano che non coinvolse la Provincia, ma coordinato dal Comune di Torino e che almeno lasciò in eredità alcuni elementi come ad esempio il sistema tangenziale ed il CIM oltre all'inserimento, nell'annuario statistico edito dal capoluogo, dei dati riguardanti i 23 comuni del PRI.

Autostrade e Trafori

L'intervento di Grosso nel settore delle autostrade e dei trafori alpini è chiaramente tra quelli che travalicano le limitate competenze che la legge assegnava alle Provincie.

Pesava inoltre, sul piano politico, il dibattito avvenuto alla Costituente sull'opportunità o meno di mantenere le province, con argomentazioni a sostegno della poca utilità di questo istituto che erano già emerse nel ventennio fascista.

Infine si trattava di sopperire ad una sorta di «latitanza» dello Stato, più volte denunciata anche dal Sindaco di Torino Peyron, da Quarello e da altri amministratori locali, cercando aiuti finanzia da banche e privati.

Era inevitabile però che su quest'ultima scelta si sarebbe aperto un vivace scontro politico. Occorre ricordare che la necessità di intervenire sulla viabilità verso il mare e attraverso le Alpi era già emersa nel 1945 all'atto dell'insediamento della Deputazione provinciale presieduta da Bovetti.

In quella occasione il prefetto Pier Luigi Passoni ricordava che per fare uscire il Piemonte e Torino dall'isolamento occorreva, tramite le comunicazioni stradali, «intensificare i rapporti con le altre regioni d'Italia e, attraverso gli scali marittimi ed i valichi alpini, con le altre Nazioni».

Ricordava inoltre che il fascismo aveva soppresso l'Ente portuale Torino -Savona sorto per iniziativa del sindaco Frola.

Anche il sindaco di Torino Coggiola aveva posto la necessità di collegare i porti liguri e Torino con la Svizzera tramite il traforo del S. Bernardo.

La preoccupazione era che il traffico dalla Liguria alla Svizzera si spostasse verso Alessandria o addirittura Milano a causa dei molti progetti in corso.

La Deputazione Provinciale promosse il consorzio portuale Savona - Piemonte con l'obiettivo di realizzare un collegamento autostradale verso Torino secondo un progetto che stava elaborando la FIAT.

Intanto nel 1946 si costituì una apposita commissione per studiare un «Piano Regolatore Provinciale» che avanzò alcune proposte tra le quali una «camionale» Torino - Alba - Savona ed un tunnel nella collina torinese.

Inoltre, alla fine degli anni '40, l'ufficio tecnico provinciale ipotizzava la formazione di due anelli concentrici attorno al capoluogo ponendo, per la prima volta, l'obiettivo di portare fuori città il traffico di transito superando così la tradizionale convinzione che il mantenerlo all'interno significasse ottenere vantaggi, ad esempio per le attività commerciali.

a - Autostrada Torino - Savona

La FIAT aveva costituito nel 1950 la «Spasis» (Società per azioni sviluppo iniziative stradali) a cui intendeva far partecipare anche la Deputazione Provinciale.

Il problema venne ripreso nel 1952 sotto la presidenza Grosso con opposizione, pur con motivazioni diverse, della sinistra e di parte della destra.

La partecipazione della Provincia avvenne con una quota di minoranza che consentiva però alla FIAT di accedere alle sovvenzioni dello Stato perché la presenza degli enti locali forniva all'iniziativa la caratteristica di pubblica utilità.

Il piano autostradale di Romita (legge 463 del 21/05/1955), che prevedeva i finanziamenti per i molti progetti esistenti, consentì di sbloccare la situazione e pochi mesi dopo (dicembre 1955) la FIAT promosse la costituzione della S.p.a. per la costruzione e gestione della Ceva - Savona con una partecipazione di minoranza della Provincia.

Interessanti a questo proposito le osservazioni dell'allora consigliere provinciale Carlo Donat Cattin che evidenziò come la FIAT, con una partecipazione di un miliardo e cento milioni, grazie ai finanziamenti pubblici ed a sottoscrizioni obbligazionarie dei «soliti gruppi» e del «solito cartello di banche» avrebbe controllato l'intera operazione.

Occorre rilevare che l'importanza che si assegnava alla prima parte del collegamento autostradale Savona - Torino derivava dal fatto che, assieme al traforo del S. Bernardo, questa era intesa come parte dell'asse europeo Nord - Sud denominato «7° meridiano» in grado di collegare i porti liguri con Svizzera e Germania (Francoforte) per giungere sino ad Amburgo.

La Ceva - Savona venne inaugurata il 27 gennaio 1960 (VCP 17 /02/60).

b - Trafori del S. Bernardo e del M. Bianco e Autostrada Torino - Ivrea

Il dibattito in sede europea che portò poi nel 1950 alle decisioni di Ginevra che prevedevano la E21, aveva dato luogo ad alcune proposte, tra cui quella di Lora Totino del 1946 su di un traforo autostradale sotto il M. Bianco. Analoghi progetti vennero presi in considerazione anche per il S. Bernardo ed, in questo caso, ad oltre un secolo da un primo tentativo di scavo avviato dal Regno di Sardegna a 2.350 m. di quota.

Per il S. Bernardo si presero in esame due progetti, uno di 6 km a 1.850 m. di quota ed uno di 15 km a 1.600 m. di quota.

Venne scelto il primo, anche perché non esistevano allora esperienze di ventilazione per gallerie stradali molto lunghe.

Si utilizzò però una soluzione di compromesso con strada coperta in modo da far scendere artificialmente la quota di imbocco di 300 metri.

La Provincia partecipò (22/11/1957) alla costituzione della «Società Italiana per il traforo del Gran S. Bernardo» (SITRASB) con il 17,5% del capitale ed il traforo venne aperto il 19 marzo 1964.

Per il Monte Bianco la Provincia, unitamente al Comune di Torino, partecipò al capitale azionario della società nata per la sua costruzione e l'opera, iniziata nel 1959, fu inaugurata il 16 luglio 1965 alla presenza di De Gaulle e Saragat.

Il traforo, lungo 11.600 m., restò per 15 anni, sino all'apertura del Fréjus, quello autostradale più lungo del mondo.

Ovviamente la progettazione dei due trafori in Valle d'Aosta non poteva essere disgiunta da quella dell'autostrada in grado di collegarli con Torino.

Nel 1953 l'Ufficio Tecnico della Provincia predispose il progetto esecutivo per la Torino - Ivrea ed il 22 maggio 1954 il Consiglio Provinciale approvava la costituzione dell'Ativa sottoscrivendo il 50% del pacchetto azionario, il Comune di Torino il 20%, il 14% tra il Comune di Ivrea, la Valle d'Aosta e la Camera di Commercio.

Il rimanente 16% fu sottoscritto da imprese private (FIAT, Olivetti, Unione Industriale).

L'autostrada Torino - Ivrea venne aperta al traffico il 17 luglio 1960, prima pertanto dei trafori, ma assolvendo così intanto al compito di collegare il Canavese.

c - Autostrada Torino -Piacenza

Il notevole impegno finanziario richiesto dalla costruzione della Torino -Piacenza era giustificato dal fatto che consentiva contemporaneamente di realizzare un collegamento con Genova (attraverso la camionale da Serravallo) e con l'autostrada del Sole per il centro-Sud d'Italia, ma anche di favorire lo sviluppo di alcune aree depresse del Piemonte nelle province di Asti ed Alessandria.

Per questa autostrada Grosso chiedeva però un notevole intervento dello Stato sostenendo che mentre «il traforo del Gran San Bernardo lo costruiamo con finanziamento locale (erano preventivati sette miliardi, ne spenderemo 10)» e inoltre «abbiamo chiesto la concessione per il Fréjus anche in territorio francese: spenderemo quattordici miliardi. Non possiamo affrontare con le sole nostre forze la Torino -Piacenza, perché costerà 50 miliardi.»

L'autostrada doveva essere inclusa dalla legge n° 720/61 tra quelle in concessione con contributo statale, ma alcuni conflitti tra le regioni interessate e la successiva crisi economica del 1963 portarono al blocco dei mutui obbligazionari per le autostrade in concessione.

La realizzazione era stata affidata alla Satap, la cui costituzione era avvenuta nel 1960 con l'adesione di amministrazioni pubbliche piemontesi, liguri ed emiliane, alcune casse di risparmio, l'INA, la FIAT e la Centrale (VCP 29/3/60).

Comunque i lavori poterono iniziare il 30/6/1964 ed il primo tratto sino ad Asti venne aperto il 30/12/1968 e sino a Piacenza il 15/12/1972.

d -Traforo del Fréjus

I collegamenti autostradali tra il Piemonte ed i paesi al di là delle Alpi non potevano considerarsi esauriti con i due trafori in Valle d'Aosta.

Questi realizzavano, con il S. Bernardo, l'asse Nord-Sud tra i porti liguri ed il Nord Europa (il «7° Meridiano») e con il Monte Bianco la direttrice E21 ipotizzata a Ginevra nel 1950.

Si andavano però sviluppando i rapporti commerciali con il bacino del Rodano ed in particolare con la Regione Rhone-Alpes che nel 1969 arrivò ad acquisire dal solo Piemonte

(autoveicoli ed impianti meccanici) il 22.6% delle sue importazioni.

Si trattava pertanto di porre in cantiere la realizzazione della E31 da Lione a Torino e Venezia o, con l'ottica di oggi, un «Corridoio 5» autostradale.

La Provincia aveva già evidenziato l'opportunità di questo collegamento anche per evitare che la nuova galleria autostradale del Gottardo potesse drenare l'incremento di traffico che la vecchia ferrovia del Fréjus, ancora a binario unico nei 25 Km tra Bussoleno e Salbertrand, non poteva soddisfare.

Il 14/12/1956 venne costituito a Torino il «Sindacato per la costruzione di una galleria stradale sotto il Fréjus» con presidente il conte E. Marone e vice l'assessore provinciale Felice Bardelli (VCP 21 luglio 1960).

Il governo francese non sembrava però disposto a finanziare la sua parte dell'opera, anche se le comunità locali d'oltre Alpe concordavano sulla necessità di realizzare il traforo.

Nel 1960 venne creata la Sitaf con sede presso la Provincia e capitale suddiviso per un terzo tra Provincia e Comune di Torino, un terzo tra CRT, S. Paolo e Camera di Commercio, un terzo tra FIAT, Toro Assicurazioni, Banca Popolare di Novara, Ceat, Michelin, SAI (VCP 21/7/1960 e 5/7/1960).

Banche e capitale privato avrebbero dovuto garantire il finanziamento dell'opera compresa la parte francese, ma anche in questo caso la recessione del 1963, che colpì la stessa FIAT, modificò il programma. Si riuscì però a coinvolgere un consorzio di grandi banche europee comprendente anche Mediobanca (VCP 10/11/65) consentendo così, dopo i primi sondaggi per il traforo iniziati il 3 ottobre 1964, a firmare, nel 1966 un accordo tra le commissioni di coordinamento italiane e francesi (VCP 4/7 /66).

Solo nel 1973 l'ANAS approvò il progetto che prevedeva una spesa di 70 miliardi di lire per il traforo da suddividersi tra Italia e Francia e 100 miliardi per l'autostrada.

e -Sistema tangenziale

Come già accennato in precedenza, a fine anni '40 gli uffici Tecnici Provinciali ipotizzarono due anelli stradali attorno a Torino.

Negli anni immediatamente successivi lo sforzo per realizzare una rete autostradale in grado di collegare il Piemonte con Francia e Svizzera, i porti liguri e la Lombardia fece passare in secondo piano i progetti legati alla viabilità attorno al capoluogo.

D'altra parte in Italia si stava attuando una sorta di «1ª fase» dello sviluppo autostradale tesa a risolvere i collegamenti tra le grandi aree metropolitane senza affrontare l'ingresso del flusso veicolare in queste ultime.

Solo in un secondo tempo si aprì una «2ª fase» che si preoccupò di raccordare, con anelli tangenziali, i diversi accessi ai grandi centri abitati e questo perché reso necessario dal vertiginoso aumento delle immatricolazioni di veicoli.

Questo ovviamente è valso anche per il Piemonte ove è stato particolarmente significativo l'incremento verificatosi in Provincia di Torino.

Dai 100.000 veicoli immatricolati al 3/9/1949 si passò ai 200.000 al 8/3/1956 per salire poi a 300.000 al 10/10/1959, a 400.000 il 5/9/1961, a 500.000 il 22/1/63, a 600.000 nel gennaio

'64, a 700.000 il 22/4/1965, 800.000 il 24/5/1966, 900.000 il 10/5/1967 ed infine un milione (A 00000) il 12/4/1968.

Il PRGC di Torino, reso esecutivo nel 1959, ma ovviamente elaborato negli anni precedenti, prevedeva il seguente sistema di 4 tangenziali esterne.

- a. Tangenziale SUD: per i collegamenti dei porti liguri con Torino e la Francia attraverso la valle di Susa (sede stradale 21 metri)
- b. Tangenziale NORD: intesa come prolungamento della autostrada di Milano verso la Francia (S.S. n. 25) ed al servizio anche del nuovo quartiere della Falchera (sede: 21 metri)
- c. Tangenziale NORD-EST: proveniente dalla zona collinare (cosiddetta camionale Pino-Chieri), attraverso il nuovo «ponte-diga» per allacciare il «quadrifoglio» autostradale per Milano e Aosta (in progetto). (sede: 21 metri)
- d. Tangenziale OVEST: di sezione doppia rispetto alle altre (42 metri) «è la più importante tra le tangenziali a traffico selezionato e deve assorbire un traffico tangenziale alla città ma ancora a carattere urbano. Essa rappresenta in quasi tutta la sua lunghezza la strada - limite dell'espansione cittadina in quella direzione».

Era in parte già prevista come «radiale FIAT» nel precedente PRGC e praticamente coincide con l'attuale progetto di Corso Marche.

Si prevedeva poi una sorta di quinta tangenziale (tangenziale Est) «a traffico selezionato con carreggiata veloce che ricalca in parte il tracciato di Corso Moncalieri».

Questa impostazione settoriale per singolo tronco, anziché come semi-anello attorno al capoluogo, può probabilmente spiegare, almeno in parte, i gravi errori progettuali effettuati successivamente dall'Ativa che, anche in assenza della tangenziale Ovest (C.so Marche), interpretò la tangenziale Nord come collegamento diretto dal lato Milano verso la futura autostrada della Valle di Susa e realizzando il collegamento con la tangenziale Sud a Bruere (Rivoli) con un'unica carreggiata per senso di marcia.

Situazione assurda e pericolosa parzialmente corretta dopo il 1985 con il raddoppio delle carreggiate di collegamento e solo recentemente sistemata definitivamente come tangenziale continua e regolare uscita sul lato destro per la Valle di Susa.

Anche la progettazione della tangenziale ha cronologicamente seguito le fasi di sviluppo della rete autostradale in Italia. Infatti, come è stato rilevato, «dopo la costruzione della Torino - mare, dei trafori valdostani e della Torino - Ivrea, con la Torino - Milano raddoppiata nel 1962 e l'avvio della Torino - Piacenza, l'inevitabile punto di arrivo per i programmi viari non poteva che essere la costruzione di una tangenziale capace di offrire quel corridoio stradale di attraversamento nord-sud della città».

I lavori per la tangenziale iniziarono il 17 maggio 1964.

A proposito delle due «fasi» con cui schematicamente si può suddividere il processo di sviluppo autostradale in Italia (collegamento delle grandi aree urbane, sistemi tangenziali) possiamo, come curiosità, ricordare che la Provincia di Torino, con l'accordo di programma con l'Ativa della fine degli anni '90, ha aperto una sorta di «terza fase» imponendo la realizzazione di tre interventi di viabilità normale tesi a realizzare un «alleggerimento» degli effetti negativi recati dall'aggiramento, da parte dell'utenza della tangenziale, della barriera di pedaggiamento.

f - Progetti non realizzati

Durante la presidenza Grosso vennero avviati, direttamente od in collaborazione con altri Enti, progetti per ulteriori trafori od autostrade, mai realizzate anche se Oberto, succeduto a Grosso, continuò nei tentativi di concretizzare queste proposte.

Tra questi progetti si ricordano:

Trafo del Colle della Croce (VCP 31/5/66)

Trafo del Ciriegia

Trafo Colle della Scala

Autostrada Piemonte - mare (Ceva - Garessio - Finale L).

Interventi sulla viabilità provinciale

Un aspetto meno noto tra i diversi problemi che dovette affrontare l'amministrazione Grosso è senz'altro quello che riguarda la rete stradale provinciale.

Questo sia dal punto di vista gestionale per il notevole incremento delle strade di competenza e sia però per quanto di nuovo venne progettato e costruito al fine di migliorare la situazione esistente in particolare in prossimità dei centri abitati.

Il notevole incremento delle strade avvenne soprattutto a seguito della Legge n. 126 del 12/02/58 che riguardava la nuova classificazione della viabilità nazionale.

La legge consentiva finalmente di razionalizzare una situazione che si trascinava dal 1908 quando si ipotizzò il passaggio alla Provincia di ben 1600 km di strade, comprese quelle a carattere intercomunale che, pur mantenendo la proprietà in capo ai comuni, dovevano essere gestite dalla Provincia.

Nel 1951 la rete delle strade provinciali era di 649 km a cui si dovevano aggiungere 1009 km di strade comunali gestite dalla provincia, salite a 1290 km nel 1952 (VCP 13/10/53).

Il Consiglio Provinciale deliberò il 1/9/58 la provincializzazione delle strade intercomunali già direttamente gestite in aggiunta all'acquisizione di altre comunali per un totale di 1.737 km che venne portato a 1826 km con una ulteriore acquisizione del 12/12/1959.

Contemporaneamente l'ANAS predisponendo la statalizzazione di 13 strade provinciali per complessivi 281 km.

Lo squilibrio tra acquisizioni e cessioni fu commentato in modo ironico da Grosso nel Consiglio del 1/9/58 sottolineando che, non a caso, la legge prevedeva il passaggio allo Stato di «alcune» strade provinciali e «molte» comunali alla Provincia.

Nonostante questo aggravio nelle spese di gestione ed il contemporaneo intervento su autostrade e trafori la Provincia, che aveva varato nel 1952 un apposito piano per migliorare la viabilità minore, intervenne anche con nuove costruzioni.

Tra queste si ricordano la direttissima per Lanzo (aperta poi al traffico il 13/9/65), la variante di Villastellone, le circonvallazioni di Chieri, Carmagnola, Noie, Gassino, Moncalieri, Caluso e una sorta di «trasversale» a Sud del Capoluogo da Carignano verso Orbassano.

Intanto l'ANAS aveva aperto nell'ottobre del 1956 il traforo del Pino (iniziato il 16/11/51) e

relativa variante, mentre il 22/6/54 venne aperta la «radiale» dalle Molinette a Moncalieri. Nel 1962 la Giunta Provinciale approvò un piano di ampliamento e ammodernamento di 850km di ex strade comunali.

La spesa prevista per il periodo 1960-65 era di 10 miliardi con un contributo dello Stato del 50%, ma che, secondo alcuni, avrebbe comportato «un impegno assai oneroso per il bilancio provinciale, a scapito di una spesa indirizzata ai servizi sociali».

Trasporto aereo: Caselle

Nell'immediato dopoguerra si aprì il dibattito sul come dotare Torino di un moderno aeroporto. Prima del conflitto oltre all'attuale aeroporto al «Campo Volo», vi era il «Gino Lisa» a Sud della città nei pressi del Sangone ed una struttura militare a Venaria.

Emersero, tra le altre, due ipotesi: Caselle o S. Francesco al Campo, posto in posizione sopraelevata con migliori condizioni di utilizzo in caso di futuri prolungamenti di piste e minori probabilità di presenza di nebbia.

Tra le ragioni che favorirono Caselle, oltre alla presenza di un aeroporto militare inaugurato il 17/7/1937 ed alla vicinanza alla città, vi fu anche l'impossibilità di ottenere l'assenso dell'autorità militare per i terreni utilizzati come «campo tiri» e l'interesse della FIAT ad utilizzare la pista del nuovo aeroporto per i velivoli di propria costruzione.

La provincia partecipò, con una quota del 75%, al capitale della Sagat e l'aeroporto entrò in funzione il primo agosto 1954 con un regolare servizio Torino -Roma.

Presto emerse l'inadeguatezza dell'impianto in particolare per consentire l'operatività dei nuovi aviogetti, tanto che nel 1961 si avviarono i lavori per il primo ampliamento.

La «direttissima» per Caselle venne aperta il 14 maggio 1964.

Sempre nel campo del trasporto aereo il PRGC di Torino del 1959 prevedeva anche due eliporti presso la stazione Dora e la confluenza tra i corsi Leone e Mediterraneo su piattaforma sopraelevata e relative autostazioni (Nord e Sud) sottostanti.

Oltre al mantenimento del «Campo Volo» si ipotizzava una struttura per aerotaxi «probabilmente a Grugliasco», mentre le esigenze militari potevano essere soddisfatte «dal campo della Venaria».

In campo elicotteristico venne effettuato un tentativo di servizio con Milano da Piazza d'Armi, inaugurato l'otto aprile 1960, ma sospeso dopo pochi giorni.

Trasporto su ferro

Il presidente Grosso si trovò ad operare in un periodo nel quale il trasporto su ferro veniva notevolmente ridimensionato non solo da parte delle FS, ma anche nella rete delle ferrovie secondarie e tramvie intercomunali destinate a sparire rapidamente.

a - Ferrovie

Un piano provinciale del 1952 per la costruzione e l'adeguamento delle infrastrutture esistenti prevedeva il ripristino della Cuneo -Nizza, anche se fuori dell'ambito territoriale di competenza.

Intanto una legge del 1957 che stabiliva la soppressione, come «rami secchi», delle linee con spese d'esercizio che superavano di tre volte gli introiti, indicava per il Piemonte la soppressione di 939 km (su un totale nazionale di 5270 km) e questo nonostante che fossero già chiuse la Bricherasio - Barge, la Cuneo - Boves, la Moretta - Cavallermaggiore, la Busca - Dronero.

Nell'area torinese dovevano chiudersi addirittura la Torino - Torre Pellice (54 km), la Airasca - Cuneo (67 km), la Trofarello - Chieri (9 km), la Susa - Bussoleno (8 km), la Chivasso - Asti (51 km).

Al di là dei «rami secchi» esisteva anche il problema del peggioramento del servizio rispetto all'anteguerra come ad esempio sulla Torino - Savona o su altre linee per il non completo ripristino dei danni bellici.

b - Tramvie extra urbane

Si stava intanto realizzando un rapido smantellamento della fitta rete di tramvie extra urbane molte volte motivato con la possibilità di allargare le sedi stradali interessate.

Emblematico il caso del dibattito aperto sulla Torino - Rivoli.

In un convegno a Rivoli il sindacato chiese la trasformazione in metropolitana sotterranea sino alla Venchi Unica ed in trincerone sino a Rivoli.

La trasformazione con filobus avvenne il 12/11/1955 ed il 22/5/1956 si aprì il raddoppio di Corso Francia.

Altro dibattito interessante fu quello sulla unificazione di ATM/SATTI/To-Rivoli richiesto inutilmente dal sindacato (64) anche se «il primo e forse unico tentativo di fusione fatto qui a Torino risale quando assessore alle aziende municipalizzate era l'ing. Porcellana».

Occorre rilevare che anche il PSI aveva chiesto nel 1953 l'unificazione delle tre aziende (VCP 17/12/1962).

Per contro, negli «Indirizzi programmatici dei Trasporti nel comprensorio torinese» (Marzo 1974) l'assessore Magliano confermava la decisione di «operare non per unificazione ma per diversificazione dei compiti da assegnare all'ATM, alla SATTI ed alla Torino - Rivoli».

Idrovie

Il problema della navigazione interna tramite idrovie, molto sviluppato nell'Europa del Nord ed in Francia, fu per lunghi anni oggetto di intenso dibattito e di relativi progetti, ancora presenti all'atto dell'insediamento della Giunta Grosso.

L'archivio storico della Provincia contiene una interessante documentazione in proposito e lo stesso progetto di uso plurimo delle acque di inizio '900, primo in Europa, prevedeva la costruzione di 5 grossi bacini (realizzati poi dalla AEM) in Valle Orco non solo per produrre elettricità e favorire l'irrigazione, il rimboschimento e l'assetto idrogeologico, ma anche, attraverso la regolazione del deflusso dell'Orco, giovare «all'attuazione della navigazione del Po, nel quale esso sbuca».

Tra le idrovie previste vi era quella di «Venezia - Lago Maggiore - Svizzera» con derivazione per Torino presa in considerazione dal PRGC del 1959 del capoluogo che prevedeva la sistemazione del porto-canale «in territorio di Settimo a nord-est delle nuove grandi zone industriali sistemate oltre la Stura».

La Provincia era però interessata anche ad un eventuale collegamento con i porti liguri in modo da interconnetterli con la Pianura Padana e, attraverso il Lago Maggiore, con Svizzera ed Europa Centrale e consentire loro di entrare così in concorrenza con i porti del Nord - Europa.

Venne pertanto costituito un «Comitato per le idrovie del Piemonte e della Liguria» formato dalle province delle due regioni e dagli Enti portuali di Genova e Savona (VCP 30/3/1966). L'intento era quello di attuare il progetto per l'idrovia Torino Novara del 1923 aggiornato nel 1943 e ancora nel 1957 sotto la Presidenza Grosso.

Dibattito politico e critiche alla presidenza Grosso

L'importanza e la dimensione delle scelte effettuate da Grosso ed anche le modalità attraverso le quali riuscì a realizzarle aprirono inevitabilmente un acceso dibattito entro e fuori il Consiglio, che proseguì anche dopo la sua elezione a Sindaco di Torino ed ancora negli anni successivi.

Programma autostradale e paventati rischi per la viabilità normale ed il trasporto pubblico

Una critica che venne avanzata al programma di Grosso su autostrade e trafori riguardò il pericolo di una possibile penalizzazione della qualità della rete viabile normale e del sistema del trasporto pubblico.

Un accenno ai contenuti di questo dibattito furono ancora presenti nel dibattito svoltosi al già ricordato Convegno sulla «Area Metropolitana di Torino» organizzato dalla Provincia il 30/9 e 1/10/72.

Nella relazione introduttiva il presidente Borgogno sottolineava che «da circa 20 anni» la Provincia ha operato «in un campo non coperto da nessuno» ed in particolare, di fronte all'aggravarsi delle carenze strutturali è intervenuta anche sulle grandi vie di comunicazione per scongiurare il rischio di isolamento «non solo del capoluogo, ma dell'intera regione». Detragiache, direttore dell'IRES, indicava le linee sul come dovrebbe essere organizzata l'area metropolitana: «moltiplicare sul territorio metropolitano i luoghi di centralità riducendo, in questo modo, la pressione sull'unico centro e, quindi, facilitandone il decongestionamento». Il convegno fece emergere, a vent'anni dall'inizio dell'esperienza Grosso, alcuni elementi che mettevano in guardia dai pericoli esistenti e nel contempo ponevano l'esigenza di adeguare le scelte ad una realtà ormai diversa da quella di allora.

Interessante il fatto che alcune di queste considerazioni fossero fatte da due partecipanti al convegno, Dezani e Bajardi, appartenenti alla DC ed al PCI che avevano, rispettivamente nei Consigli Comunali di Torino e della Provincia, posizioni di maggioranza e opposizione.

Dezani sottolineava che era «motivo di giusto vanto» quanto fatto negli anni precedenti in termini di viabilità realizzando i trafori del Gran S. Bernardo e del M. Bianco, le autostrade della Valle d'Aosta, di Savona, di Piacenza, le tangenziali e l'avvio del Fréjus.

Proseguiva sostenendo che «rimane però il pericolo della mitizzazione stradale, è un pericolo dal quale ci si deve guardare anche perché potrebbe distogliere l'attenzione da altri problemi altrettanto e più importanti, la cui risoluzione non può attendere altro tempo. Ciò che voglio dire quando accenno ad una mitizzazione stradale è semplificabile nelle seguenti proposizioni: che si continui a credere quasi per inerzia che sia sufficiente un'autostrada, le superstrade, le grandi strade, le circonvallazioni che alla prova dei fatti giovano soltanto a risolvere temporaneamente problemi locali di traffico, senza mai creare per se stesse quelle infrastrutture economiche e sociali che sono il vero sostanziale sostegno della vita di una comunità civile». Dezani proseguiva ricordando la necessità di «impedire guasti e speculazioni» nei nodi di innesto tra viabilità ordinaria e tangenziale, ma anche che «priorità assoluta al trasporto pubblico e blocco della politica autostradale vanno di pari passo; poiché non si può fare tutto in una sola volta».

Bajardi, concordando con la posizione espressa da Dezani, sottolineava la necessità che la presenza della tangenziale non crei «nuovi problemi di congestione e di espansione a macchia d'olio nell'area torinese» ed evidenzia come occorra intervenire sulle cause che hanno «fatto crollare la velocità commerciale» dei mezzi adibiti al trasporto pubblico.

Elementi di critica sulla politica autostradale condotta in Italia nel dopoguerra emergevano anche in pubblicazioni degli stessi anni del Convegno del 1972.

Italo Insolera infatti, scrivendo il capitolo sull'urbanistica per la Storia d'Italia Einaudi proprio in quel l'anno, ricordava che a differenza di Francia ed Inghilterra, «dove le autostrade sono arrivate tardi e la rete non autostradale è stata conseguentemente mantenuta ad alto livello» in Italia «invece, le autostrade hanno finito con l'assorbire la stragrande maggioranza dei fondi sia pubblici che privati».

In tal modo si è sacrificato «non solo la viabilità statale, provinciale e comunale, ma anche le ferrovie, decadute in modo impressionante dopo il 1950. In realtà la politica autostradale è stata condizionata dall'industria automobilistica e cementiera».

La scelta del periodo 1950-1970 in favore delle autostrade «corrisponde, a un secolo di

distanza, alle scelte politiche del periodo della formazione della grande rete ferroviaria (1860-80 circa)».

Insolera prosegue rilevando i guasti di tipo urbanistico creati in Italia da una progettazione auto-stradale che proponeva «tracciati che garantivano facili flussi di traffico esistente» ed affiancando pertanto le ferrovie e le principali strade statali.

Osservazioni queste valide per l'intero territorio nazionale, ma probabilmente meno per la realizzazione della rete autostradale piemontese di quegli anni.

Pur restando valida l'osservazione dell'anticipo delle realizzazioni autostradali rispetto alla Francia, chiaramente evidenziato da una pubblicazione IRES del 1999 sulle «reti di trasporto in Piemonte», la rete piemontese, salvo quella che percorre le valli montane, non sembra ripetere l'errore di affiancare strada e ferrovia come emerge dall'analisi del tracciato della Torino-Ivrea e della Torino - Ceva.

Eccessivo coinvolgimento dei privati?

Grosso venne accusato durante il suo mandato, e questa accusa viene sovente riportata anche nella pubblicistica più recente, di aver coinvolto eccessivamente, oltre alle banche, anche l'industria locale per consentire il finanziamento delle opere progettate.

La prima polemica emerse nel 1952 per la realizzazione della Torino - Savona e conseguente partecipazione della Provincia alla «Società per azioni sviluppo iniziative strada! (Spais) creata dalla RAT nel 1950.

Gli attacchi vennero da una parte della destra che riteneva l'iniziativa non rientrando nei compiti istituzionali della Provincia e da sinistra perché anche una sottoscrizione pubblica di minoranza consentiva alla FIAT di accedere ad un finanziamento statale pari anche al 40% del costo.

Nel 1955 la FIAT promosse una nuova società per la Ceva - Savona e la Provincia partecipò con una quota di minoranza (VCP 31/1-1/2-1956) consentendo l'erogazione dei finanziamenti pubblici, come già ricordato riportando le dichiarazioni di Donat Cattin in Consiglio Provinciale.

La polemica riprese anche per altre iniziative, compresa la costituzione dell'Ativa.

Grosso sostenne sempre che, in presenza di un disinteresse dello Stato, denunciato in quegli anni anche da altri amministratori, tra i quali Peyron e Quarello, il ruolo degli enti locali doveva essere quello di mobilitare le risorse economiche locali per consentire di far uscire il Piemonte dal rischio di isolamento.

Grosso ebbe più volte occasione di ribattere a questo tipo di accuse come quando nel 1960 (VCP 17/2/60), rispondendo al fatto che sulla Ceva - Savona la FIAT non aveva dato posti di responsabilità al Presidente della Provincia sostenne che l'azienda automobilistica gli aveva offerto il posto di Vice-Presidente e «anche per la Torino - Ivrea - Valle d'Aosta io non ho voluto seguire la prassi che era stata seguita da altri Presidenti di Provincia».

Meglio che nei consigli di amministrazione partecipassero gli Assessori perché «chi si è battuto come investito dalla carica pubblica per la soluzione di un problema, di cariche nella società che ne derivano non ne abbia. Quindi se io non ho la vice presidenza o la presidenza

di questa società è precisamente per un principio, perché non la voglio».

Lo stesso Moraglio, nelle conclusioni al recente libro sulla viabilità della Provincia di Torino tenta di rispondere alle critiche di eccessiva subordinazione agli interessi dei privati in generale e della FIAT in particolare.

Ricorda che è indubbio che il programma autostradale possa essere stato influenzato dai «prosaici interessi economici correlati al settore del trasporto privato - propri delle case automobilistiche e dell'industria dei cementi, delle gomme e del petrolio» che «sostennero programmi viari e autostradali sovradimensionati, se non ai bisogni di mobilità, quanto meno alla disponibilità di risorse di cui ovviamente vennero privati altri sistemi di trasporto» e alcuni altri settori come scuole ed ospedali.

Tutto questo deve però essere visto «sotto la luce» di una azione pubblica di supporto allo sviluppo industriale che coincideva con «i progetti dei maggiori gruppi industriali».

Comunque «la disponibilità a supportare gli interessi della FIAT non deve però essere ricondotta ad un servilismo sciocco e consapevole».

A mezzo secolo di distanza un Convegno su questi temi dovrebbe perciò essere in grado di valutare con più equilibrio il valore delle scelte effettuate in quegli anni.

Quali insegnamenti oggi da quelle esperienze passate

Un contributo che il Convegno potrebbe fornire all'attività odierna può scaturire dal tentativo di valutare, alla luce di una realtà completamente diversa, quali potrebbero essere le migliori scelte da effettuare utilizzando il metodo di analisi e di interpretazione della realtà di allora e la capacità di trarre profitto dalle novità che andavano profilandosi in quegli anni.

Questo, tra l'altro, sarebbe anche coerente con uno dei già ricordati obbiettivi delle future celebrazioni dei 150 anni dell'Unità d'Italia: «Utilizzare il passato per il futuro».

Senza forzare eccessivamente la realtà odierna si potrebbe affermare che si stanno nuovamente creando condizioni che paiono riproporre situazioni non molto dissimili a quelle presenti ai tempi di Cavour e di Grosso.

Il «sogno eurasiano» di Cavour tendente ad assegnare un importante ruolo al Piemonte e all'Italia fu certamente dovuto all'intuizione sulle potenzialità che si andavano affermando non solo con il possibile sviluppo della rete ferroviaria, ma anche con la navigazione a vapore e la quasi concomitante apertura del Fréjus e del canale di Suez in grado di far assumere al Mediterraneo ed ai porti liguri quel ruolo che avevano perso nei secoli precedenti anche rispetto ai paesi dell'Estremo Oriente.

Analogamente Grosso, pur coprendo un ruolo apparentemente meno strategico di Presidente di Provincia, si pose non solo l'obiettivo di dotare il territorio di infrastrutture in grado di favorirne lo sviluppo e impedirne un pericoloso congestionamento, ma anche quello, al di fuori delle competenze che la legislazione gli affidava, di superare un ricorrente pericolo di isolamento in funzione delle nuove forme di trasporto sia verso l'Europa sia verso il mare.

Le novità che si vanno profilando oggi sembrano indicare la possibilità di cogliere, come 150

anni fa fece Cavour e 100 anni dopo Grosso, nuove occasioni di sviluppo per il nostro territorio se capaci di interpretare la realtà come fatto allora.

La realizzazione oggi del «Corridoio 5» e conseguente raddoppio del Fréjus mentre sono avviati lavori per consentire il transito attraverso il canale di Suez di navi con stazza doppia rispetto alle attuali.

Uno sviluppo di paesi come Cina ed India che lasciano prevedere un incremento del flusso di traffico verso il Mediterraneo, almeno sino a quando mutamenti climatici rendano praticabili le rotte attraverso l'Oceano Artico che favorirebbero nuovamente i porti dell'Europa del Nord. Il potenziamento dei porti liguri che necessita però di attrezzare le aree di retroporto in Piemonte e questo riguarda non solo i più noti progetti per Genova, ma anche quelli di Savona - Vado.

Per questi ultimi infatti si è appena avviato il progetto a Vado di una piattaforma multipurpose di oltre 210.000 m² che ospiterà principalmente il traffico container del colosso danese Maersk oltre a quello di carbone e prodotti petroliferi.

L'obiettivo, per il sistema portuale di Savona - Vado è quello di portarlo «nel giro di pochi anni a essere uno dei maggiori scali per container italiani. Non solo. Se il piano fosse realizzato l'intero sistema dei porti liguri acquisirebbe un peso senza precedenti e senza eguali in Italia.»

Per inciso, a proposito del carbone occorre ricordare che già il Piano Energetico Nazionale del 1981 individuava in Vado Ligure un futuro terminal carbonifero «in grado di ricevere navi di grande stazza fino a 150 Tpl» per rifornire buona parte della pianura padana con un piazzale di 100.000 m² ed un «carbodotto» a nastro trasportatore chiuso per il trasferimento del combustibile «nel parco di stoccaggio di San Giuseppe di Cairo per un percorso di 17 km circa».

Ipotesi poi accantonata a favore del gas, ma che il lievitare dei prezzi degli idrocarburi e l'eventuale successo negli esperimenti di confinamento della CO₂ potrebbero riproporre tra qualche anno.

A questi elementi di novità se ne potrebbero aggiungere altri come ad esempio la «riscoperta» del trasporto ferroviario di container con la recente inaugurazione della linea Pechino - Amburgo in grado di compiere il percorso in due settimane rispetto ai 32/36 giorni per via mare ed a prezzi competitivi.

Non sfugge che questo percorso di 10.000 km, definito il «ponte terrestre euroasiatico», che sarà attrezzato con 18 stazioni specializzate per le merci, potrebbe agevolmente a Kiev essere allacciato al «corridoio 5» e collegare pertanto anche la pianura padana. Certo la realizzazione di tutto questo renderebbe ancora più penosa la situazione delle ferrovie Savona - Torino o Cairo Montenotte - Alessandria come già evidenziato 25 anni fa dallo stesso PEN 81.

Oltre però a questi problemi che riguardano il ruolo del Piemonte in un mondo «globalizzato» potrebbe essere interessante porci anche il problema di come Grosso, pur avendo probabilmente chiara la necessità di coniugare la realizzazione delle opere viabili con la creazione di strumenti in grado di favorire una corretta programmazione dello sviluppo territoriale non riuscì, salvo la creazione dell'IRES, ad attuare alcune sue proposte.

Situazione ulteriormente aggravata anche dal fallimento del P.R. Intercomunale.

Mancavano inoltre allora strumenti introdotti successivamente a livello regionale (PTR) e

provinciale (PTC).

Problemi ancora presenti oggi come dimostra ad esempio l'annoso dibattito sulla attuazione della «Città» od «Area» Metropolitana.

Infine ultimo accenno alle possibilità potenzialmente offerte dalle celebrazioni per i 150 anni dell'Unità d'Italia.

Quelle del 1911 come ricordato, testimoniarono il trionfo del trasporto ferroviario con addirittura un plastico della AEM che, oltre all'impianto idroelettrico di Chiomonte, comprendeva anche «la zona in cui si dovrebbe aprire il nuovo tunnel di base, a miti pendenze, da Modane a Exilles, e sotto questo aspetto il plastico sarà molto notato dalla Francia interessata con l'Italia all'apertura della nuova galleria internazionale».

Come si può notare a distanza di un secolo dobbiamo ancora risolvere in campo ferroviario problemi già presenti un secolo fa, compresa la necessità di costruire una sorta di «gronda nord» per alleggerire il nodo di Torino.

Con i «fasti di Italia 61» si celebrò il «miracolo economico» compreso pertanto lo sviluppo della motorizzazione di massa e quello conseguente della rete autostradale e dei relativi trafori.

Il 2011 potrebbe diventare l'occasione per affrontare le scelte riguardanti la «mobilità sostenibile» per merci e persone.

Scelte necessarie per il ripristino di un corretto equilibrio tra gomma e ferro ed il rilancio del trasporto pubblico non solo mediante progetti che riguardino l'area metropolitana ristretta, ma anche con il Servizio Ferroviario Metropolitano che può coinvolgere l'intera provincia e parte della regione.

Obbiettivo importante, ma che richiederà anche una analisi sugli effetti, come a suo tempo avvenne con il sistema di tangenziali, che questo nuovo sistema di trasporto potrebbe avere su una diversa localizzazione abitativa in un territorio ben più ampio della tradizionale «area metropolitana».

STRALCIO DAL CONVEGNO DEL 31-01-2004 «ELIO BORGOGNO, L'IMPEGNO ISTITUZIONALE E POLITICO»

Intervento di Giuseppe Cerchio

Beppe Cerchio Vice Presidente del Consiglio Provinciale: «Cari amici, mi è stato affidato il compito di ricordare una figura, un personaggio che in questa aulica sala del Consiglio Provinciale, sul territorio provinciale, su quello regionale e non solo, ha rappresentato per lunghi anni un punto di riferimento per le autonomie locali, per la Provincia di Torino in particolare.

Il 3 febbraio del '98 in questa aula del Consiglio Provinciale, l'allora Presidente del Consiglio Marchiari, chiuse il ricordo di Elio con questa battuta: «è stato uomo pubblico Borgogno di grande spessore, un protagonista e mi auguro che non si offuschi la sua memoria e il suo ricordo». Erano circa le ore 16:30 del 3 febbraio del '98. Poche ore prima, nel primissimo pomeriggio, alcuni di noi, molti di noi, amici, colleghi di partito, avversari politici, collaboratori della Democrazia Cristiana, il suo partito, e tanti avevano affollato la chiesa del Fioccardo ai confini fra Moncalieri e Torino, per rendere omaggio a Elio Borgogno, il terzo Presidente della Provincia di Torino dopo Giuseppe Grosso e Gianni Oberto.

Una delle poche assenze per la verità, quel 3 febbraio del '98 alle esequie, fu quella del gonfalone della Provincia di Torino, una colpevole dimenticanza, subito giustamente notata da molti quel pomeriggio. C'era il gonfalone del Comune di Moncalieri, mancava però quello della Provincia di Torino, l'ente del quale per 25 anni, fu Presidente, Vice Presidente, Capogruppo, Consigliere Provinciale, Assessore al personale e quant'altro. La dimenticanza fu in realtà non solo formale, ma sostanziale. Molto bene ha fatto ora la Consulta degli Amministratori e dei Consiglieri Provinciali, decollata da alcuni anni, molto bene ha fatto il suo Presidente, collega ed amico Canavoso ed il direttivo della Consulta, a proporre stamane, a sei anni dalla scomparsa, il ricordo di Elio Borgogno, il suo impegno istituzionale e sociale. Amministratore concreto Elio Borgogno ha portato in questa aula consiliare, nel territorio della Provincia e fuori, più di una testimonianza della sua intelligente azione di amministratore, che non amava solo dichiarare idee e concetti, ma amava applicarli e renderli concreti. Amministratore, Borgogno che dopo i primi quattro anni di Consigliere presso il Comune di Torino, ha affrontato, nei suoi 25 anni di presenza attiva in Provincia, i temi di fondo sui quali in particolare in quegli anni, la Provincia era chiamata per titolarità ad operare, dall'assistenza, all'istruzione, alla viabilità. Ha operato certamente con passione, con intelligenza, ma anche con il coraggio d'avere coraggio, e non è un bisticcio di parole, me lo consentirete, perché negli anni nei quali a Torino e nel torinese per effetto dell'immigrazione interna, dal Mezzogiorno d'Italia o dal Veneto, si incrementò in misura non indifferente la presenza della scolarità, Borgogno seppe dare risposte ai giovani con la ristrutturazione, il rilancio o la ripresa di costruzione di nuove scuole, anche in tempi non facili per le finanze dell'Amministrazione Provinciale.

Amministratore peraltro attento nel guardare ai nuovi processi di cambiamento in tema di assistenza, a partire dal superamento dei manicomi, all'attivazione delle grandi opere stradali, proseguendo alcune delle intuizioni iniziali, che già il primo Presidente della Provincia Giuseppe Grosso ebbe, per cercare di sdoganare il territorio della Provincia di Torino e metterlo all'interno dei rapporti di comunicazione e di mobilità. C'è più di una testimonianza autorevole, anche in questa sala, di Dirigenti che hanno tradotto in termini operativi quelle che erano le intuizioni di Elio Borgogno in tema di grande viabilità.

E ci furono al tempo stesso Segretari Generali, dal compianto Cicotero a Prati, che seppero tradurre in termini giuridici e amministrativi quelle che erano le intuizioni su questi grandi temi, proposti a Borgogno. Gianni Bisio, successivamente da molti definito il 46° Consigliere Provinciale, cronista attento e giornalista del quotidiano La Stampa, Giorgio Ardito e Luigi Ricca avranno modo, soprattutto perché hanno vissuto il rapporto diuturno, quotidiano con Elio Borgogno parlare di Elio nel suo ruolo di amministratore attento. Io non ho avuto la fortuna di essere stato nell'Ente Provincia quando lui era amministratore, ma per una militanza comune all'interno della forza politica che ci ha unito, per i rapporti intensi che abbiamo avuto in tante fumose riunioni in via Carlo Alberto a Torino, sede storica della Democrazia Cristiana, voglio accennare ad un fatto che ha segnato, una epoca di attenzione ai problemi dei servizi sociali, allo scandalo della psichiatria, degli ospedali psichiatrici, quello dei ricordi di Villa Azzurra, dove erano relegati i minori nel reparto di Grugliasco; alle due grandi intuizioni che fecero storia, e anticiparono al tempo stesso le grandi riforme; la 180 del '78, oppure la 833 sulla riforma sanitaria. I colleghi ricorderanno certamente quella che fu la costituzione della C.T.A., la Commissione Tecnica Amministrativa fatta da politici e tecnici, fatta da politici come Bajardi, Sabatini, e fatta da tanti tecnici, Zanalda, il medico provinciale Fierro, Ramella del Mauriziano, Fiandaca, i Cagno, lo stesso dott. Prati, cito a memoria nomi e potremmo citare altri che da un ruolo politico e da un ruolo tecnico, seppero individuare e indicare, sotto l'intuizione di Elio Borgogno, quella che fu una soluzione non indifferente ai problemi della psichiatria.

L'acquisto del Maniero, delle due ville in collina, la residenza in sostanza dove furono trasferiti i bambini di Villa Azzurra, dove per nuclei di 4-5-6 ragazzi a livello di nuclei familiari con medici psichiatri, assistenti, educatori, si determinò quella che di fatto poi fu una soluzione non indifferente a questi temi con l'intuizione della territorialità. Quindi il decollo di ambulatori, di dispensari, di comunità residenziali, di centri diurni, anticipando in sostanza quelle che poi nel '78 furono appunto le grandi riforme della legge 180 e della 833. Protagonista Elio Borgogno e manager attento anche negli altri ruoli ricoperti dalla Presidenza della Banca Subalpina, alla Presidenza dell'Autostrada SATAP, ad altri ruoli che ebbe modo di coprire con attenzione e concretezza.

In stagioni non facili e di incertezza anche per la sopravvivenza dell'ente intermedio, seppe Elio Borgogno, con autorevolezza conferire alla Provincia spazi e credibilità significativi, lanciando già allora messaggi forti sulle autonomie.

Pragmatico e concreto non disdegnò di affrontare ed agganciarsi anche ai temi della politica culturale. Uomo di potere, ma con il gusto del dialogo con tutti e con tutto, personaggio non del piccolo compromesso, ma della mediazione intendendo alta mediazione, non la bassa mediazione del piccolo e del basso cabotaggio, ed è questo uno dei grandi meriti della

capacità di Elio Borgogno come amministratore e come politico.

Amministratore che si faceva particolarmente ascoltare in questa sala dai colleghi, amici o avversari che fossero. Lo ascoltavano sempre e sovente con profonda attenzione in ammira- to silenzio quel silenzio attento che solitamente non si registra nelle sale sempre più affollate da persone non sempre addette ai lavori, confuse assemblee consiliari che in questi anni ci hanno visto molte volte poco attenti ai problemi, ancorché in queste aule antiche ed auliche. Amministratore fermo, pacato, al tempo stesso cortese nei modi, furbo, veniva definito «La Volpe», nel senso più autenticamente positivo del significato.

Amministratore sì, Elio Borgogno ma fu anche apprezzato uomo politico, amministratore e politico, vi è tanta sintonia ovviamente, capace di grandi intuizioni.

Giovanissimo frequentò la segreteria nazionale di un cavallo di razza, Amintore Fanfani, e sollecitato, ritornò a Torino e in Piemonte per lanciare presenze attive all'interno della Democrazia Cristiana subalpina.

Lo ricordo io, di circa 8 anni più giovane di lui, nel suo forte impegno nel partito del quale fu più volte Segretario cittadino torinese e regionale. Lo ricordo imponente nei suoi classici abiti scuri, con i suoi splendidi occhi azzurri frequentare assiduamente il secondo piano della storica sede della Democrazia Cristiana di via Carlo Alberto, luogo dove molti come lui, come il sottoscritto, come altri, si sono formati politicamente all'interno del partito della Democrazia Cristiana.

Nella stagione dei tanti cambiamenti, di un bipolarismo molto ancora imperfetto, di un bipolarismo alla mediterranea o all'italiana se mi passate termini poco ortodossi, un po' di nostalgia me la consentirete e me la concedete, la concedete a chi, come il sottoscritto non è più giovane.

Ricordo Borgogno come politico dalla resistenza fisica eccezionale, unita a lungimiranza politica non comune, e come i personaggi significativi: molto genio, un po' di sregolatezza, a partire dalla buona cucina e quant'altro.

Uomo di centro, giovanissimo democristiano iscritto se ricordo bene, alla 21ª Sezione di Torino, alla storica Sezione di via Vassalli Eandi faceva riferimento all'interno del Centro Democristiano, (componente detta dei Fanfaniani) a quegli amici che allora erano Aurelio Curti, Gian Aldo Arnaud, alla partecipazione ed agli approfondimenti negli scritti e nelle riviste di quella che era la componente di «Nuove Cronache», a «Note piemontesi», a «Piemonte cronache». Fu ripetutamente eletto all'interno del Consiglio nazionale della Democrazia Cristiana.

Ecco io lo ricordo così, nella sua totalizzante azione quotidiana all'interno sia dell'Amministrazione Provinciale che del suo partito nella stima reciproca, nel rapporto quotidiano con le altre forze politiche, sia che fossero alleati od oppositori, e lo ricordo nelle battaglie all'interno anche del suo schieramento politico con tanti amici che sono presenti qui. Credo di dover terminare lasciando ad altri che hanno vissuto soprattutto in questa aula il rapporto diretto con Elio Borgogno, ulteriori momenti e spaccati del suo ricordo, dai dirigenti, ai funzionari dell'Amministrazione Provinciale, agli amici di partito, agli avversari, a quanti hanno avuto a cuore il ricordo di una persona che è stata persona non comune. Credo di dover chiudere rilevando come in una stagione quale quella che viviamo oggi, oggettivamente di grande disorientamento spesso crescente, Elio Borgogno posso dire abbia dato a noi, ha dato almeno

a me, lezioni significative, numerosi esempi di efficientismo costruttivo, quale politico attento e quale politico a tutto tondo.

Le grandi ideologie che hanno segnato il '900 sono certamente tramontate con il loro strascico di errori ed anche di orrori, e spesso sembra a volte che ad essi errori ed orrori debba tener dietro solo la crisi di una politica ridotta alla difesa di meschini interessi. Elio Borgogno non ha certamente cavalcato questa stagione, ha cavalcato una stagione di grande attenzione, lo ricordiamo con attenzione a sei anni della sua scomparsa, lo ricordiamo con tanti amici e lo ricordiamo con la vedova che ringraziamo per essere qui presente ed alla quale vogliamo dedicare una attenzione e una stretta di mano cortese e cordiale».

STRALCIO DEL CONVEGNO DEL 16-11-2001 «50° ANNIVERSARIO DELLA PRIMA ELEZIONE DIRETTA DEL CONSIGLIO PROVINCIALE»

Intervento del Presidente Emerito della Repubblica Oscar Luigi Scalfaro

Saluto il Presidente e il Consiglio Provinciale, la Presidente della Provincia Bresso, che mi hanno invitato e che lo ritengo di grande garbo, sono venuto molto volentieri. Non porto nessuna saggezza giuridica, malgrado io sia magistrato e abbia 46 anni, di vita parlamentare, a cominciare dall'Assemblea Costituente.

Porto soltanto il peso degli anni che mi hanno fatto vivere episodi vari, vorrei dire anche le avventure della Provincia. Quindi le poche cose che cerco di dire sono pensate come ricordi del momento. Confesso anche che ho seguito con estrema attenzione gli interventi, ma non son voluto andare a cercare gli appunti dell'Assemblea Costituente, ho preferito lasciarmi andare ai ricordi.

È vero che questo quando lo dice una persona ultraottuagenaria è pericoloso, perché quando cominciamo con i ricordi finisce la trasmissione: i danni sono incalcolabili.

C'è invece un fatto, anche se non sono un drago del ricordo, ricordo delle cose che, in un certo, senso, mi hanno colpito e dirò grazie per i discorsi che avete fatto.

Adesso se io dicessi di non averli ascoltati, direi che mi sono distratto, alla mia età ci si può permettere il lusso di qualche verità, non molto piacevole, invece li ho ascoltati con molto interesse. Così come ho ascoltato quello che ha detto il Presidente della Regione, politicamente importante, molto. E come ho detto altre volte, è per merito suo non ne ho meraviglia, ha presentato il meglio di sé per riserbo, equilibrio, saggezza, in momenti non facili, e di queste bisogna darne atto Signor Presidente della Regione. Lo ha dimostrato ancora in modo particolare prendendo posizioni anche libere, non è piccola cosa in questo nostro mondo di partiti, di impostazioni a volte ideologiche, perché è vero che quando si va presentando, realizzando, attuando, ha bisogno di attenzione, per sommare tutto ciò che c'è di positivo, eventualmente apportare qualche correzione, che serva sempre più affinché Comune, Provincia, Regione e Stato siano al servizio del cittadino e vi sia grande armonia in questo intreccio e in questa scala di responsabilità come ci indicava il nuovo 114 il prof. Di Giovine poc'anzi.

Questa partecipazione, ci diceva il Presidente, della Regione, dei sindaci, dei presidenti della Regione, cioè di ogni visione, di ogni parte, per creare il meno danno allo Stato. Perché alle volte costruendo enti si pensa di far bene, poi il cittadino se li deve vivere tutti in un colpo solo, e dico grazie e faccio tanti auguri per questa sua responsabilità. Come dico grazie al professore che certamente pubblicherà questo Suo studio di oggi, così completo e avremo il piacere di rileggerlo ancora con attenzione.

All'Assemblea Costituente si discuteva con grande passione perché si doveva scrivere la nuova Carta Costituzionale, che è la Carta per la vita tranquilla di tutti i cittadini, di tutta la nostra

gente della quale abbiamo l'onore di farne parte, e ogni tema portava una serie di discussioni. Su un punto noi siamo stati mandati perché è risorta la libertà, sangue, sacrificio, dolori e sofferenze, è risorta, e al centro di questa Carta che usavamo per scrivere c'era la persona, l'uomo. È importante. E si è arrivati a un certo punto alla distribuzione territoriale, e come è stata presentata a noi giovani?

Avendo un territorio l'Italia, che non è certo di un'ampiezza sconfinata, ricordo qualche anziano che ha detto «non siamo in Canada», Comuni, Provincia, Regione e lo Stato.

Qui decidiamo, fu il discorso che girava fra di noi, perché dovevamo, specie noi giovani, digerire talune cose: o la Regione o la Provincia.

Cosa devo dire con confessione pubblica: il mondo dei giovani del quale facevo parte, nel quale vivevo, all'ultimo aveva una specie di indifferenza, perché ciascuno di noi era legato al proprio Comune, non c'è dubbio.

Il Comune è nelle vene della storia del Popolo Italiano ed è nelle vene dei singoli.

La Provincia... poi questa Provincia che era nata da non molto; poco conosciuta, e che aveva a capo questo Preside. Avevamo il Preside a scuola e facevamo fatica... Poi nomi difficili con i quali nacque questo «gruppo di persone e dintorni», poi cambiò, appunto la Provincia. La Regione trovava tra di noi personaggi che erano stati parlamentari prima del fascismo e c'è non si erano impegolati con la dittatura. E questi dicevano la Regione ma a questo non sollecitava spasimi, sentimenti, non subivamo questo fascino... la Regione.

Non ne parlavamo nel partito della Democrazia Cristiana. C'erano quelli che erano stati gli allievi della scuola Sturziana, una scuola di prima grandezza, che aveva un tema: l'Autonomia, l'autonomia che serve a recuperare alla periferia cercando di togliere con forza di legge e con qualche iniziativa fuori del giusto e del lecito, con forza di legge, questo accentramento dello Stato recuperando... ma non c'era più lo stato dittatoriale, non c'era molto da recuperare... La discussione fu lunga anche all'interno dei singoli gruppi parlamentari, noi sentivamo, allora non c'erano distinzioni e anche fra i giovani parlamentari dei vari partiti c'era un dialogo cordiale, simpatico e a volte un po' goliardico, un po' universitario. Si ebbe la sensazione, è stato detto, che la Provincia avesse perso la battaglia.

Comune, Regione, Stato. Beh, sembrava anche una cosa abbastanza equilibrata, senonché, ecco così come lo ricorda il sottoscritto, senonché ad un certo punto, nel pieno della discussione volgendo al termine arrivò un OdG che diceva «Visto, considerato e ritenuto... la Provincia rimane».

Tutte le Assemblee sanno che ci sono dei momenti, si tratta di avere il fiuto per sceglierli bene in cui l'Assemblea di colpo vota tutto. Fu un momento così.

C'era però un retroterra, e noi giovani l'abbiamo sentito, qual era il retroterra? I Comuni erano risorti, Assemblea Costituente 2 giugno 1946, elezioni dei parlamentari che dovevano scrivere la Costituzione, ma nel marzo, quindi qualche mese prima, c'erano state le votazioni perché risorgessero i Comuni, ed è una pagina che io ricordo sempre con commozione perché si è visto lo Stato distrutto totalmente dalla dittatura, dalla guerra e dalla guerra interna, quella che noi chiamiamo giustamente di Liberazione, ma che io dico sempre ha visto i fratelli contro i fratelli. Non c'è dubbio che le piaghe e le sofferenze ogni tanto riemergono, c'era un Popolo che non sapeva più che cosa fosse lo Statuto Albertino. Val la pena di citarlo qui, crollato sotto i colpi della dittatura, le stesse istituzioni della dittatura, non poche, crollate

con la dittatura, chi siamo? L'inizio vorrei dire naturale, spontaneo, splendido, i Comuni. Questa storia gloriosissima dei Comuni d'Italia, poi l'Assemblea Costituente. Questo senso dell'autonomia.

Le Province rimasero in gestione commissariale. Nessuno pensò votando il Comune di far votare le Province. Non si sapeva bene ancora che cosa, fossero state davvero e che cosa dovevano prepararsi a diventare. Io dico che l'impressione che abbiamo avuto noi giovani, impressione che partiva dai fatti, le Province erano tutte a regime commissariale e i commissari in gran maggioranza erano della Democrazia Cristiana, e i commissari prepararono l'ordine del giorno, trovarono persone d'accordo, arrivò l'OdG in questo momento di seduta in cui dal momento dei grandi non si passa a dolcezze... e la Provincia fu salva. Noi abbiamo detto qui c'è una salvezza più dei Commissari che della Provincia, comunque può darsi che sia stata una storica malignità di giovani.

Un punto vale la pena di richiamare l'art. 5, quante volte l'avrete letto, «La Repubblica una e indivisibile riconosce e promuove le autonomie locali».

Vedete, per uno che ha vissuto, a cominciare da 27 anni, l'Assemblea Costituente è che ci è andato con una certa profondità di convinzione e che ha visto persone che aveva studiato nel libro di terza elementare, se c'è qualcuno della mia epoca storica o preistorica, alle Elementari c'era un libro che si chiamava il libro dei medaglioni, perché in tondo c'era il volto di Cavour, di vari. Re d'Italia, Vittorio Emanuele II il re soldato, Vittorio Emanuele II il Padre della Patria, Umberto I, il Re buono, poi Mazzini e poi ad un certo punto c'era Vittorio Amedeo Orlando, presidente del Consiglio della Vittoria, ma il 25 giugno 1946, prima seduta di Assemblea Costituente, io che avevo avuto quel libro in terza elementare, avevo Vittorio Amedeo Orlando che presiedeva la seduta dove c'ero anch'io. Mi fece tale impressione che quando finì la seduta lasciai uscire tutti e poi mi misi sotto la scaletta della presidenza della Camera, quando, scese Orlando - perché s'era fermato per firmare i verbali - gli dissi «scusi presidente è possibile, è permesso che le stringa la mano?» Lui professore di Università da tanti anni, trattava con semplicità con i giovani, mi disse «Lei chi è?» Ho detto «guardi che il mio cognome non le dice assolutamente nulla, io mi chiamo Scalfaro. Io sono un giovane che ha conosciuto Lei nel libro di terza elementare. Vede Presidente per me Lei esce da questo libro, avevo otto anni, adesso ne ho 27, nel toccarla, lei esce dal mio libro».

In quella Assemblea le discussioni colpivano, facevano impressione, perché quando uscì questo verbo nell'art. 2 «La Repubblica riconosce e garantisce i diritti inviolabili della persona», allora ogni dittatura cade.

Riconosce, allora chi mi dà i diritti? I diritti li ho di forza mia, questi diritti, che noi chiamiamo primigeni, diritti iniziali, non li abbiamo. Altro sono i cosiddetti diritti riflessi, per cui tu Stato, me li dai, quindi se tu sei titolare li togli, li sospendi ad libitum... no.

Non solo ma tu Stato non sei un prius, prima ci sono io, essere umano, se non ci fossi prima io tu non ci saresti, tu nasci dalla persona e se hai un compito tu, Stato, -hai il compito di pensare alla persona che ti ha messo al mondo per questa capacità di convivenza pacifica, organica, che rispetta i diritti e che si dà da fare soprattutto per i più deboli e per i più marginali, questo è lo Stato secondo la persona, questa è la forza umana che c'è dentro. Questa è la humanitas che rende ricco il diritto. Allora per queste cose nasce l'autonomia.»

L'art. 5 ripete lo stesso verbo. Il collegamento, questi sono i punti di meditazione della

Costituzione, il collegamento fra l'art. 2 «lo Stato riconosce» che contiene tutti questi principi ai quali ho fatto cenno ed è lo stesso principio dell'art. 5, questa autonomia.

Basterebbe rileggere i documenti dell'Assemblea Costituente, io son sempre stato particolarmente colpito dalla relazione di Lapira su persona e Stato, dove le cose che ho accennato adesso sono scritte con autorevolezza e dottrina; nella conclusione, parlando dei diritti dice «ci sono i diritti individuali». Questi diritti sono inquadrabili storicamente nella fine '700 - Rivoluzione Francese, che non ha inventato i diritti, no, li ha ripresi e li ha rilanciati al mondo per ricordare la persona.

Ci sono i diritti sociali, il diritto al lavoro, il diritto al riposo, una serie di diritti, scrive Lapira, ancora riconosciuti in qualche nuova costituzione, ma bisogna aggiungere i diritti comunitari, le comunità. La comunità di studio, la comunità familiare, la comunità delle categorie di lavoro, la comunità territoriale. Questa affermazione di diritti è una pagina nuova nel diritto costituzionale e nelle carte costituzionali. Ed ecco la Provincia.

La Provincia ha avuto un momento tragico all'inizio e sembrava già sepolta. Ha avuto il secondo momento tragico, lo abbiamo sentito nelle relazioni dettagliate, nel momento in cui è nata la Regione a Statuto Ordinario, della Provincia a un certo punto, per dirla in modo familiare, ci si chiedeva «ma che cosa ci sta a fare e cosa fa?»

Da lì tutto il processo fino alla legge del '90 che ha un punto fondamentale: «desidero fare in modo che il dettato costituzionale sia applicato».

Quante volte noi ci affacciamo a fare riforme e non pensiamo - lo dissi quando si discusse la prima volta sulle riforme con la Commissione presieduta dall'on. Bozzi, consigliere di Stato, deputato del Partito Liberale, uomo di grande preparazione - che prima di riformare dobbiamo guardare se questo articolo è applicato.

Perché diversamente facciamo come il medico che ha dato una medicina, non si informa se il malato l'ha presa o comunque assunta seguendo una certa prescrizione, e non vedendo un effetto, la cambia e magari quello non l'aveva mai presa.

Quante volte si fanno le riforme, ma se non è maturato un pensiero, cosa si riforma? Quando si fa la costituzione non si fa un articolo che durerà sei mesi, penso che durerà 100 anni, questa è la Costituzione, se c'è serietà e responsabilità.

Allora questa legge del 1990 ha voluto dire «desidero fare il punto» poi abbiamo sentito dal prof. Di Giovine tutto ciò che è passato fino al '99 per cui quando noi leggiamo per un momento l'elencazione delle competenze della Provincia oggi certamente possiamo dire che la Provincia è arrivata ad un momento di maturità e ha dimostrato di essere idonea a portare avanti questa maturità.

Qui possiamo fare gli elogi a chi è responsabile oggi ma, soprattutto, gli elogi a chi è stato responsabile ieri in momenti difficili. Qui so che si daranno medaglie, è sempre un momento commovente.

Vorrei esprimere un grazie come cittadino per quelli che si sono interessati della cosa pubblica. Grazie per quante volte hanno dovuto ingoiare amaro, grazie per quante volte si son trovati contro quelle persone dalle quali si aspettavano appoggio, grazie per avere ingoiato per servire la Patria anche in un'amministrazione di questo genere che sembrava non avesse fiato per andare avanti. Grazie, un grazie umano, un grazie ricco, un grazie sentito perché questo; credo, è il senso della cerimonia di oggi e quando noi vogliamo vedere se è vero che

quel riconosce era il crollo di ogni dittatura dobbiamo solo pensare che il collegamento tra l'art. 2 e l'art. 5 della Costituzione è un collegamento intenso, interiore.

Basta pensare che il fascismo nel momento in cui ha detto no alla libertà di stampa, alla libertà di parola, alla libertà di associazione, ha chiamato il sindaco podestà e lo ha nominato dall'alto. Ha detto no a questa autonomia che discende direttamente dalla dignità della persona umana.

Ho finito, per vostra salvezza, il mio intervento.

Può un parlamentare dell'Assemblea Costituente esprimere qualche auspicio?

La Regione è stata pensata con una visione strategica, non vi è dubbio. Come ente il più vicino immediatamente allo Stato, per alleggerire lo Stato da un centralismo patologico, non per togliergli ciò che è connotazione di uno Stato unitario.

La Regione ha, e penso che sempre più avanti avrà, un potere specifico estremamente qualificato; potere legislativo, certo nei limiti della competenza legislativa primaria dello Stato, che è, ripeto, unitario, e quindi nella propria rispettiva competenza territoriale.

La competenza di fare, la competenza di agire, la competenza di operare, sono più specificamente competenze della Provincia, che ha un rapporto particolare e diretto con i Comuni e, quindi, con i cittadini.

Io auguro, alzo auspicio che si spenga, se c'è - ma qualche volta riemerge - che non vi sia mai la contesa sulle competenze. Se si va alla Corte Costituzionale il maggior numero di udienze sono la contesa di competenze Regione-Stato e Stato-Regione.

Un antico magistrato, servitore dello Stato si sente di dirlo, non c'è nulla di più, povero di intelligenza e di più dannoso per gli amministratori, i cittadini, che le contese sulle competenze, anche quando in particolare le fanno i ministeri o peggio le fanno i ministri di qualsiasi tempo. Che nessuno turbi, ultimo auspicio, di chi crede fortemente nelle autonomie, come espressione di, diritto e di dignità della persona, nessuno leda, nessuno ferisca, nessuno mortifichi, l'autonomia dove c'è e com'è. Perché è la vera, essenziale e insostituibile ragione d'essere di Province e di Comuni. L'art. 5 della Costituzione «La Repubblica è una e indivisibile, riconosce e promuove le autonomie locali» ha diritto al rispetto sostanziale. Ha diritto soprattutto a una lealtà assoluta.

Profili dell'autonomia provinciale dalla Costituente a oggi

**Alfonso Di Giovine - Ordinario Diritto Costituzionale Comparato,
Università di Torino**

1. È comune osservazione che nella generalità degli ordinamenti statali è consueta la ripartizione del territorio in ambiti intermedi fra quello di base (Comune) e quelli corrispondenti o all'intero territorio Statale o a parti rilevanti di esso (Regione). È stato peraltro notato (G. PASTORI) che a tali circoscrizioni intermedie - dipartimenti francesi, contee inglesi, distretti e circoli tedeschi, province italiane... - possono corrispondere configurazioni sul piano istituzionale notevolmente diverse fra loro, a seconda che, in particolare, l'ambito intermedio venga considerato solo come circoscrizione di decentramento di funzioni di un'organizzazione di livello superiore e quindi soltanto come sede di suoi organi ed uffici periferici o come soggetto di autonomia locale rappresentativo della collettività insediata sul territorio, o come una combinazione delle due dimensioni

Per quel che riguarda il nostro Paese, è noto che dopo il fallimento dei progetti Farini-Minghetti (volti a valorizzare le autonomie locali e a snellire l'amministrazione centrale) venne decisa nel 1861 l'estensione provvisoria all'intero territorio nazionale della legge comunale e provinciale subalpina del 1859, per poi giungere alla stabilizzazione con l'all. A della legge del marzo 1865, che subì via via importanti aggiornamenti con le leggi approvate dai governi Crispi e Giolitti. È questo, fra l'altro, il periodo in cui si consolida la configurazione della provincia come circoscrizione decentrata dell'amministrazione statale, storicamente all'origine, del resto, della sua tradizione, sulla scorta delle leggi francesi del periodo rivoluzionario napoleonico.

2. Avendo il fascismo posto mano a un'opera di svuotamento delle autonomie locali e al loro inserimento nell'ambito di un apparato statale fortemente accentrato (in particolare la nomina - di competenza governativa del preside della provincia fu disciplinata da una legge del dicembre 1929), il nostro Costituente si trovò di fronte a un quadro di radicale depressione dell'autonomia locale, sol che si ricordi che nel 1934 fu emanato. Il T.U. della legge comunale e provinciale, che poi per vari decenni costituì la pietra angolare della disciplina in materia. All'Assemblea, pur nel quadro di un'atmosfera culturale favorevole alla valorizzazione dell'autonomia locale, di cui è testimonianza l'approvazione fra i principi fondamentali dell'art. 5, in un primo momento la sorte della provincia apparve in forse: l'art. 107 del progetto di Costituzione - quello che poi diventerà il 114 - presentato dalla Commissione dei 75 alla Presidenza (allora tenuta da Terracini), ripartiva infatti la Repubblica solo in comuni e regioni e relegava le province nel riduttivo ruolo di «circoscrizioni amministrative di decentramento statale e regionale». Dall'ampio dibattito su questa parte del progetto, che lo stesso presidente Ruini rinunciò a difendere, emerse un'ampia contrarietà ad esso (v. anche la testimonianza del Presidente Scalfaro), sicché, pur fra qualche residua resistenza, si approvò l'originario art. 114 della Costituzione.

A questa norma fondamentale, che ripartiva la Repubblica in regioni, province e comuni, la Costituzione ne affiancò altre che davano consistenza e garanzia alla presenza e all'autonomia provinciale: rinvio in proposito alla lettura del testo originario degli articoli 118, 128, 129, 130 e 133.

Tutto ciò non toglie peraltro che nell'attuazione della Costituzione la vicenda della provincia sia stata contrassegnata da profonde incertezze, legate - come ha ricordato L. VANDELLI - a partire dagli anni '70, all'avvento della regionalizzazione (che - considerata da alcuni come alternativa al mantenimento dell'ente intermedio - imponeva comunque un complessivo ripensamento dei loro ruoli: per una ricostruzione del dibattito cfr. A. DI GIOVINE) e, poi, dalla lunga attesa di una riforma dell'ordinamento locale, accompagnata da un vivace dibattito, oscillante tra superamento e rivitalizzazione della provincia.

Dopo un periodo - grosso modo coincidente con quello che precede e segue l'istituzione delle regioni ordinarie - in cui la provincia rimane in un cono d'ombra, essa, a partire dalla metà degli anni '70, prima ancora che si delinei una coerente strategia, riappare all'attenzione del legislatore, anche se per aspetti di non grande rilievo: il riferimento è alla legge di delega n. 382 del 1975 e al decreto delegato che ne seguì, il DPR 616 del 1977. Quanto alla prima, va ricordato l'art. 1 che per un verso disponeva che andavano attribuite «alle province, ai comuni e alle comunità montane, ai sensi dell'art. 118 l. co. Cost., le funzioni amministrative d'interesse esclusivamente locale nelle materie previste dall'art. 117»; per un altro verso, che ai predetti enti andavano attribuite altre funzioni d'interesse locale che valessero a rendere possibile l'esercizio organico delle funzioni amministrative loro attribuite; per un ultimo verso, infine, che le regioni avevano facoltà di subdelegare a province, comuni e comunità montane le funzioni delegate dallo Stato, disciplinando i relativi poteri d'indirizzo.

Sulla scorta di queste indicazioni il decreto 616 si occupò in realtà della provincia solo in quattro norme: ma è stato correttamente sottolineato (E. ESPOSITO) che, pur nella limitatezza dell'attività nel cui ambito l'ente veniva considerato, esso era, per così dire, spinto, nel riparto legislativo tra enti territoriali, a trarre le conseguenze proprie della sua intermedia posizione di fatto, stimolandone la vocazione a porsi come ente razionalizzatore delle attività sul territorio con l'affidarle un compito di pianificazione in collegamento con gli indirizzi regionali e con le attività degli enti locali minori.

3. Dopo non esser certo stata gratificata dalla riforma sanitaria del 1978, è a partire dagli anni 90 che si ha la vera svolta - a livello di legislazione ordinaria - per il pieno dispiegamento dell'autonomia provinciale (e degli enti locali in generale: da quel momento province e comuni sono sempre accomunati). Quel decennio si apre infatti con la riforma dell'ordinamento locale approvata con l. 8-6-1990, n. 142, la prima legge di portata generale sulle autonomie locali della nostra storia repubblicana, che - in linea con il lungo dibattito fino ad allora svoltosi - abbandona le ipotesi di ridimensionamento della provincia e procede nel senso di una sua valorizzazione: i termini di tale valorizzazione trovano nelle parole di due autorevoli studiosi una precisa sintesi.

G. PASTORI osserva che la legge n. 142, riprendendo l'impianto costituzionale della provincia, mette innanzitutto in rilievo la collettività provinciale come titolare delle prerogative di autonomia e vede conseguentemente nell'ente Provincia la sua organizzazione rappresentativa

attraverso cui provvedere al governo e alla gestione delle finalità e degli interessi da essa espressi.

È da questa premessa che discendono le caratteristiche essenziali della Provincia, quale ente locale intermedio fra Regione e Comune, dimensionato sulla base di specifici criteri e requisiti di assetto socio-economico territoriale, dotato di funzioni di programmazione socio-economica e di pianificazione territoriale di coordinamento, di funzioni di gestione d'interesse provinciale che riguardano vaste zone intercomunali o l'intero territorio provinciale in certi settori, nonché della possibilità di promuovere e realizzare in ogni altra attività opere di rilevante interesse provinciale, in collaborazione con i comuni e sulla base di programmi: la prospettiva è dunque quella come non manca di sottolineare Pastori - di superare l'artificialità della circoscrizione provinciale (oltre che il suo carattere servente rispetto al decentramento amministrativo) per farne un ente di governo locale a fini generali, cui si riconosce un'ampia autonomia statutaria, per una collettività identificata nella sua individualità naturale. La 142 costituisce poi anche il primo passo verso la razionalizzazione della forma di governo degli enti locali, fino ad allora esemplata secondo lo schema tradizionale che affidava al consiglio - unico organo di diretta derivazione popolare - l'elezione del presidente (o del sindaco) e della giunta e il potere di crisi: con essa s'introducono infatti norme che tendono a sveltire la formazione dell'esecutivo e a renderne più difficile la caduta, attraverso l'introduzione dell'istituto - di matrice tedesca e successivamente recepito in Spagna - della sfiducia costruttiva. Ed è in questo quadro - come sottolinea L.VANDELLI - che, per un verso, si determina un nuovo riparto di attribuzioni tra consiglio e giunta (limitando i compiti del primo alla sola adozione di atti di particolare rilievo e trasferendo alla seconda la competenza generale ad emanare tutti gli altri, per un altro, si traccia una distribuzione tra ruolo di indirizzo e controllo degli organi politici e ruolo di gestione amministrativa dell'alta burocrazia.

Ma la svolta più significativa in tema di assetti del potere locale si ha - come è noto - con la l. 25 marzo 1993 n. 81, che verticalizza (fin troppo, forse) la forma di governo locale contaminando con grande determinazione il momento della rappresentanza con quello del governo in un contesto di generale depotenziamento del ruolo del consiglio: elementi portanti di questa operazione sono l'elezione diretta del presidente; la garanzia, attraverso una drastica riforma del sistema elettorale, di una solida maggioranza a sostegno della giunta e del suo presidente; l'introduzione del principio simul stabunt simul cadent in ordine alla durata di giunta e consiglio (al quale è sottratto il potere di sfiducia costruttiva); il rafforzamento del ruolo del presidente con l'attenzione di tutti i principali poteri di nomina e di revoca; la netta separazione tra gli assetti della giunta e quelli del consiglio (con previsione di una distinta figura di presidente del consiglio e dell'incompatibilità fra carica di consigliere e quella di assessore) in chiave di spostamento del baricentro del potere d'indirizzo politico-amministrativo a favore della prima.

4. Bisogna a questo punto passare al quadriennio 1997-2000 per registrare un'altra stagione d'innovazione istituzionale che coinvolge profondamente le autonomie regionali provinciali e comunali: innovazione ancora a costituzione invariata, visto che nello stesso periodo si consuma il fallimento della Commissione bicamerale presieduta dall'on. D'Alema.

Due processi riformatori spiccano per importanza in questo periodo: quello che si riassume

intorno al pacchetto delle leggi cd. Bassanini e ai numerosi decreti delegati emanati sulla base di quelle tre leggi e quello che trova il suo punto di compimento nella legge n. 265 dell'agosto del 1999; ma sul piano formale va anche ricordata la pubblicazione nel settembre 2000 di un monumentale testo unico sull'ordinamento degli enti locali, che, senza innovare, contribuisce a fare chiarezza nella congerie di leggi.

Dicevo della riforma di cui è stato principale propulsore l'allora ministro Bassanini: di essa è stato detto (F. PIZZETTI) che ha affrontato - in un'ottica da riforma organica - tre diversi profili tra loro connessi: quello della trasformazione della P.A. di uno Stato centralizzato in un'amministrazione articolata in un sistema complesso di regioni e autonomie locali che coesistono con un'attività statale d'indirizzo e coordinamento; quello di una riforma degli apparati amministrativi centrali e periferici dello Stato; quello di un'ampia opera di semplificazione e delegificazione, oltre che di deleghe di settore relative alla riforma di aspetti di particolare rilievo.

Concentrandomi, per evidenti motivi, sulle ricadute che questo processo riformatore ha avuto sul sistema delle autonomie locali (e dunque sulla Provincia), va ripresa la considerazione di Pizzetti secondo cui con la legge n. 59 del 1997 non muta solo la quantità delle competenze periferiche; ma anche la qualità del loro «passaggio», affermandosi in essa che per «conferimento» s'intende il trasferimento, la delega o l'attribuzione di funzioni e deducendosi da essa che tutto quanto non è esplicitamente mantenuto allo Stato viene comunque conferito ai soggetti periferici: si tratta, in sostanza - conclude l'amore appena citato - di un'operazione tecnicamente e culturalmente condotta fino al limite consentito dalla Costituzione allora vigente per quel che riguarda il titolo V della parte seconda.

L'ultima tappa del processo riformatore avvenuto a costituzione invariata è rappresentata - come accennavo - dalla legge n. 265 dell'agosto 1999, la quale non si limita a modificare la.142, ma mira a ridefinire le caratteristiche di fondo del sistema amministrativo locale per renderlo più coerente a un disegno strategico complessivo.

Seguendo una lucida analisi di F. Pizzetti, va messo in evidenza il rafforzamento sia del ruolo dei consigli rispetto all'esecutivo e al suo vertice che delle minoranze all'interno dei consigli, in tal modo operando un qualche riequilibrio fra le esigenze del governare e quelle del rappresentare; l'ampliamento dell'ambito di competenza della fonte statutaria e di quella regolamentare (la quale ultima non si esercita più nel rispetto della legge, ma dei «principi fissati dalla legge»); il riconoscimento a Comuni e Province (ormai sostanzialmente parificati) di uno spettro assai ampio di autonomia (statutaria, normativa, organizzativa, amministrativa, impositiva, finanziaria), fornendoli - in coerenza con una visione non puramente declamatoria del concetto di sussidiarietà e con una visione non meramente ideologica di federalismo amministrativo - di tutti i poteri strumentali necessari a rendere effettiva l'autonomia.

5. Siamo così giunti alla tappa per ora conclusiva del processo riformatore in tema di regioni e di autonomie locali: quella che trova espressione nella legge di revisione costituzionale n. 3 del 2001, prima approvata a stretta maggioranza dal Senato in seconda lettura l'8 marzo e poi sanzionata dal referendum del 7 ottobre.

Una legge che - sia detto per inciso - revisionando gran parte del titolo V della Costituzione, avrebbe dovuto precedere e non seguire (come già era avvenuto nel rapporto fra la legge di

revisione n. 1 del 1999 e la legge per l'elezione dei consigli regionali del 1995) il più recente processo riformatore avvenuto per via ordinaria: come che sia, è una legge che presenta luci e ombre (che l'acribia dei giuristi non tarderà a mettere in evidenza) e che comunque attende un completamento, del quale l'istituzione del Senato delle regioni o delle autonomie è forse l'esempio più importante. In questa sede celebrativa mi sembra opportuno mettere in evidenza gli aspetti di valorizzazione delle autonomie locali che essa contiene.

Già il primo articolo - che costituisce il nuovo art. 114 della Costituzione - si presenta come un significativo biglietto da visita: là dove prima si leggeva che «La Repubblica si riparte in Regioni, Province e Comuni», ora si legge che «La Repubblica è costituita dai comuni, dalle province, dalle città metropolitane, dalle Regioni e dallo Stato»(*).

(*) Per quel che riguarda il rapporto fra Provincia e Città Metropolitana vale la pena riportare per esteso quanto riferisce N. VIZIOLI Le città metropolitane e Roma capitale, in T. GROPPi - M. OLIVETTI (a cura di), Regioni ed enti locali nel nuovo titolo V, Giappichelli, Torino, 2001, p. 173-174: il testo predisposto dalla commissione affari costituzionali prevedeva sia l'esistenza di una disgiuntiva tra le province e le città metropolitane («La Repubblica è costituita dai comuni, dalle province o città metropolitane, dalle regioni e dallo Stato»), sia un art.115 che, al secondo comma, individuava in modo abbastanza dettagliato, le circostanze in cui si poteva istituire una città metropolitana, disponendo che, in tale caso, «la stessa legge prevede le modalità per procedere alla soppressione o alla modificazione delle province interessate». La commissione parlamentare per le questioni regionali, nel parere reso il 10 novembre 1999, chiedeva, tra le altre cose, la soppressione della disgiuntiva «o» e la sua sostituzione con il segno di interpunzione, cosa che di fatto è avvenuta. Il tentativo del Senato di introdurre la congiunzione disgiuntiva con un emendamento fallì poiché il suo accoglimento avrebbe reso necessario un ulteriore passaggio parlamentare che avrebbe impedito l'approvazione della riforma prima della conclusione della legislatura. Ci si limitò quindi ad approvare un ordine del giorno (a firma di D'Onofrio, Cabras, Magliabò, Pastore ed Elia), che fornisce una sorta di interpretazione autentica dall'articolo in questione: tale ordine del giorno recita che «il Senato, in riferimento all'art. 114, primo comma del nuovo testo costituzionale, afferma che le città metropolitane sono sempre previste in alternativa alle province»

Questa indicazione ascendente delle comunità territoriali che costituiscono la Repubblica vuole a evidenza lanciare il messaggio di una costruzione dal basso delle comunità via via maggiori (G. FALCON), consente di superare il concetto d'identificazione fra Stato e Repubblica, che invece il precedente art. 114 consentiva di tenere ferma (F. PIZZETTI) e pone un problema di coordinamento - come ha osservato il Presidente della Corte costituzionale - con l'art. 5 Cost.

Di rilievo per la Provincia mi sembra il secondo comma dell'art. 114, non solo per l'esplicita costituzionalizzazione della potestà statutaria, ma anche per la parificazione sul piano della rappresentatività autonomistica che esso prevede fra comune e provincia, costituzionalizzando la novità introdotta dalla legge del 1999 a modifica di quella del 1990.

Di notevole impatto appare poi l'art 118 che costituzionalizza la rottura del principio del parallelismo tra funzione legislativa e amministrativa regionale e pone forti limiti alla tendenza al centralismo regionale: esso infatti perentoriamente dispone che «Le funzioni amministrative sono attribuite ai comuni salvo che, per assicurarne l'esercizio unitario, siano conferite a Province, Città metropolitane, Regioni e Stato, sulla base dei principi di

sussidiarietà, differenziazione ed adeguatezza» (I comma) e che «I Comuni, le Province e le Città metropolitane sono titolari di funzioni amministrative proprie e di quelle conferite con legge statale o regionale, secondo le rispettive competenze» (II comma).

Per la prima volta inoltre viene costituzionalizzata l'autonomia finanziaria di comuni e province, con la precisazione che le risorse a loro disposizione consentono di finanziare integralmente le funzioni pubbliche loro attribuite» (art. 119, IV comma).

Rimangono ancora da ricordare due importanti norme abrogative: quella che abroga l'art. 129 (così spezzando definitivamente il rapporto fra Provincia-ente rappresentativo e Provincia circoscrizione di decentramento) e quella (divenuta immediatamente operativa) che abroga l'art. 130 e dunque i controlli regionali sugli enti locali, i quali sono ora sottoposti, ex art. 120 II co., al solo potere sostitutivo del Governo.

Si può dunque concludere nel senso che la complessiva valorizzazione dell'autonomia comunale e provinciale emergente dalla legge di revisione n. 3 del 2001, oltre ad aprire inevitabilmente incognite e problemi, significa assunzione di responsabilità quantitativamente e qualitativamente maggiori da parte del ceto politico locale: l'augurio è che esso si dimostri all'altezza del ruolo affidatole.

Relazione del vice presidente del Consiglio Provinciale Giuseppe Cerchio di presentazione della consulta permanente dei consiglieri e amministratori della provincia di Torino

Con deliberazione votata dal Consiglio Provinciale nella seduta del 6/11/2001 è stato approvato il Regolamento della «Consulta permanente dei Consiglieri ed Amministratori della Provincia di Torino» avente lo scopo, come recita l'art. 2, di «mantenere vivo ed operante il vincolo che ha visto i Consiglieri e gli Amministratori provinciali operare al servizio della Provincia di Torino, dei suoi cittadini e per la crescita del territorio».

Una iniziativa, quella della costituzione della richiamata Consulta, che l'Ufficio di Presidenza del Consiglio provinciale ha in questi mesi attivato, cogliendo il suggerimento di alcuni ex amministratori e che mira fra l'altro a stimolare i rapporti degli ex Consiglieri con il Consiglio provinciale e con altre pubbliche istituzioni - ed ad offrire aiuto e consulenza alle famiglie dei Consiglieri ed Amministratori deceduti.

Una caratteristica specifica che qualifica la richiamata Consulta nel rapporto comparato con altre realtà simili, crediamo consista nel fatto che anche i Consiglieri provinciali in carica possano partecipare all'attività, con esclusione dell'assunzione di cariche, ed è un modo positivo per rendere più concretamente attivo quel vincolo richiamato fra le prime finalità della Consulta stessa.

Nei 16 articoli del Regolamento della Consulta, oltre alle già richiamate finalità, sono indicate le formalità per l'adesione, le risorse, gli organi, a partire dall'Assemblea, quale massimo organo deliberativo.

È inoltre indicata la gratuità delle cariche e nelle disposizioni transitorie e finali, richiamate nell'art. 16, si rileva come «Il Presidente ed i Vicepresidenti del Consiglio Provinciale in carica fino alla nomina degli organi previsti all'art. 5, assumono la Presidenza della Consulta e, insieme, le funzioni del Consiglio Direttivo».

Sarà quindi l'attuale Ufficio di Presidenza del Consiglio ad attivare quelle iniziative necessarie per l'avvio dell'attività della Consulta stessa, cogliendo intanto quei suggerimenti e quelle proposte che potranno emergere già da questo incontro e con la previsione della attivazione della prima Assemblea che potrà essere convocata, indicativamente all'inizio dell'anno alle già richiamate finalità, siano indicate le formalità per l'adesione, le risorse, gli organi, a partire dall'Assemblea, quale massimo organo deliberativo.

È inoltre indicata la gratuità delle cariche e nelle disposizioni transitorie e finali, richiamate nell'art. 16, si rileva come «Il Presidente ed i Vicepresidenti del Consiglio Provinciale in carica, fino alla nomina degli organi previsti all'art. 5, assumono la Presidenza della Consulta e, insieme, le funzioni del Consiglio Direttivo».

Sarà quindi l'attuale Ufficio di Presidenza del Consiglio ad attivare quelle iniziative necessarie per l'avvio dell'attività della Consulta stessa, cogliendo intanto quei suggerimenti e quelle proposte che potranno emergere già da questo incontro e con la previsione dell'attivazione della prima Assemblea che potrà essere convocata, indicativamente all'inizio dell'anno.

Ci sarà nei primi tempi ovviamente una fase sperimentale di avviamento e di rodaggio.

Una fase peraltro già con indicazioni e paletti più certi di quanto non attivato artigianalmente

in queste settimane dal sottoscritto e dall'ufficio di Presidenza con la collaborazione preziosa di alcuni ex consiglieri che ringrazio.

Sarà un avvio con le prime indicazioni dettate intanto da Regolamento della Consulta, che avete a mano, e che permetterà di incanalare i primi impegni.

Pur in mezzo ai percorsi difficili e spesso in salita nella dialettica non sempre serena, all'interno dell'assemblea elettiva, voglio esprimere un ringraziamento ai colleghi in carica del Consiglio Provinciale che hanno accolto positivamente la proposta, consentendo di approvare il regolamento già all'inizio di novembre in modo che, in concomitanza della manifestazione del 50° anniversario delle prime elezioni provinciali libere, avvenute nel 1951, possiamo oggi formalmente presentare la proposta della Consulta, quale organismo che riunisce Consiglieri ed Amministratori che hanno svolto una presenza nell'Ente o che la stanno attualmente svolgendo. La Consulta non rappresenta un contenitore freddo da riempire, ma una occasione per mantenere vivo nel tempo il rapporto fra Consiglieri ed Amministratori, di valorizzare le attività svolte mediante incontri e convegni e di fornire aggiornamenti.

Un'occasione inoltre con compiti di rappresentanza, e di servizio, oltre che compiti sociali. Immagino inoltre come la Consulta potrebbe attivare ricerche sul processo d'impianto dei movimenti politici nel torinese, così come potrebbe realizzare ricerche volte a censire e salvaguardare fonti archivistiche e documentali a rischio, a causa della scomparsa dei vari protagonisti di un tempo.

In questo quadro potrete immaginare la fatica, anche fisica, per ritrovare ed individuare elenchi e recapiti, specie di consiglieri dei decenni passati avendo, con non sempre certezza assoluta cercato di individuare e raggiungere tutti gli ex amministratori della Provincia, avvalendosi della disponibilità di ex Consiglieri, di dipendenti in servizio o in quiescenza che hanno collaborato per ricostruire passaggi che i mezzi di comunicazione di un tempo, non sofisticati come gli attuali, non ci permettevano di conoscere. In questo ambito il grazie va, a chi ci ha supportato con la memoria storica, ed anche ai collaboratori dell'Ufficio di Presidenza, dei Gruppi consiliari, e di quanti in queste settimane hanno dedicato una sorte di apprezzata passione perché questa giornata la Consulta stessa potesse concretamente realizzarsi. Mi sono anch'io appassionato perché la Consulta si strutturasse anche, passatemi il termine non del tutto proprio, quale organismo «parasindacale», senza la pretesa di affrontare e risolvere nodi particolari, ma intanto quello di offrire collaborazione stabile e continuativa ad una serie di problematiche che pur esistono. Penso alla Consulta con compiti di servizio nei confronti dell'assemblea consiliare e dei consiglieri in carica, dei quali tutela gli interessi futuri (consentitemi, anche in questo caso una formulazione un po' forzata, ma che rende l'idea).

Penso alla Consulta come sede nella quale si possano concretizzare il sostegno, anche organizzativo, a manifestazioni, convegni ed altre attività dell'Ente. È questa una proposta non mia, ma che viene dal suggerimento attento di una già consigliera provinciale che ringrazio per l'attenzione propositiva che ha svolto in questi mesi.

Penso al raccordo in più che la Consulta potrà offrire ai già esistenti canali istituzionali e non, penso inoltre al collegamento con altre associazioni di ex consiglieri di altri enti.

Ma qualcuno, potrà giustamente suggerire di fermarmi. E così faccio, perché sono questi pensieri e proposte non coordinate, che ho anche colto nelle scorse settimane sentendo vari

amministratori che si sono dichiarati interessati. Saranno queste, e certamente altre, le proposte sulle quali la neonata Consulta avvierà la sua attività.

Infine un'ultima considerazione. Stamane il prof. Di Giovine ci ha illustrato i profili dell'autonomia provinciale dalla Costituzione ad oggi, ed abbiamo valutato tutti noi il percorso che in questo cinquantennio si è realizzato, dalle origini della Provincia per giungere alla nuova Provincia degli anni 2000, attraverso un cambiamento significativo del ruolo dell'ente intermedio.

La Consulta, quale sintesi dei tanti artefici di questi 50 anni della vita amministrativa della Provincia torinese, avrà il suo legittimo spazio e ruolo. Se la Provincia, a differenza del Comune, è una creazione relativamente recente dell'ordinamento e che, nonostante le potenzialità, non era nei passati decenni sempre riuscita ad assurgere alla importanza che le compete, ha però storicamente costituito lo strumento per la creazione di un reticolo circoscrizionale sul territorio. Inoltre le tante trasformazioni, sorte dalla legge 142/90 sino alla 265/99, hanno ampliato il ruolo della Provincia, esaltato l'autonomia, concesso maggior partecipazione.

Peraltro su questo versante il dibattito è tuttora aperto per capire se alcune innovazioni rappresentino veramente un bene per la manifestazione della democrazia. E che il dibattito su autonomia, decentramento, federalismo, riforme, e su altri grandi temi, anche interni, quali ad esempio il nuovo modello organizzativo, basato sul dualismo del Direttore Generale e Segretario, sia attuale, lo dimostra l'accentuata dialettica aperta in questi anni nell'articolato e movimentato mondo degli Enti locali. Appare chiaro quindi che la Consulta, che oggi presentiamo, non potrà non esser anche la palestra per ripercorrere criticamente le tappe fondamentali dell'evoluzione dell'ordinamento locale, e perché no anticipando gli anni prossimi; per scenari futuri, tenendo conto sia delle spinte sociali, sia delle tendenze di riforma in atto.

STRALCIO DEL CONVEGNO DEL 14-4-2007

«CODICE AUTONOMIE E RIFORMA COSTITUZIONALE»

Professoressa Annamaria Poggi - Università di Torino

Sono stata invitata a fare alcune riflessioni sul tema delle Città Metropolitane e, più in generale, sullo stato di attuazione della revisione del Titolo V della parte II della Costituzione, per quanto in particolare concerne il suo riavvio da parte del Disegno di Legge noto come «Codice delle Autonomie» (d'ora in avanti, il DDL).

Nonostante i forti limiti che il suo testo indubbiamente presenta, la prima riflessione sul DDL è di segno positivo. Non dobbiamo dimenticare che ci troviamo nel 2007 e che la revisione della Costituzione risale al 2001. Da allora, eccettuato il primo ed unico tentativo della passata legislatura di dare attuazione al Titolo V (con l'adozione della Legge La Loggia, rimasta a sua volta completamente inattuata), sono passati praticamente 6 anni e il Titolo V non ha ancora avuto nessun tipo di attuazione.

Questo naturalmente determina, oltre che una situazione di stallo istituzionale molto forte, anche una situazione d'illegittimità costituzionale strisciante. Se si prendono solo due delle norme più importanti del Titolo V e cioè gli artt. 118 e 119 (che riguardano rispettivamente il decentramento delle funzioni amministrative e la cosiddetta autonomia finanziaria di tutti gli enti territoriali), emerge immediatamente che tali norme non hanno ad oggi ricevuto nel nostro ordinamento costituzionale nessun tipo di attuazione. La cosa più grave, dal mio punto di vista, è che la situazione d'illegittimità costituzionale strisciante così creata riguarda soprattutto Comuni e Province. Le Regioni, disponendo del potere di ricorrere alla Corte costituzionale, si trovano in una situazione parzialmente diversa. Ogni volta che, in questi anni, lo Stato, con le sue leggi, ha invaso la sfera di competenza garantita loro dall'art. 117 Cost., ovvero ogni volta che lo Stato ha fatto ricorso nei confronti di leggi regionali lamentando invasioni di competenza, la Corte si è trovata a sciogliere i nodi e lo ha fatto a volte più, a volte meno coraggiosamente.

Le Regioni non hanno quindi subito la paralisi conseguita alla mancata attuazione del Titolo V, ma sono state anzi particolarmente fortunate in quanto, grazie alla nuova versione del testo costituzionale, sono riuscite a riappropriarsi di una serie di funzioni e di poteri, riattivandoli attraverso l'opera della giurisprudenza costituzionale.

La mancata attuazione del Titolo V si ripercuote in maniera molto negativa su Comuni e Province. Sarebbe allora opportuno adottare un atteggiamento sanamente critico e positivo rispetto al Codice delle Autonomie, considerando il fatto che esso rappresenta perlomeno l'attivazione di un processo. Tale attivazione in questo momento è assolutamente indispensabile in quanto la sua alternativa sarebbe, come accennato da Celeste Martina, l'implosione del sistema, con la messa in discussione del numero, eccessivamente elevato, delle Province istituite, delle Comunità Montane e dei piccoli Comuni e della (spesso effettiva) inefficienza di questi.

Il rischio è che la mancata attuazione del Codice delle Autonomie (attuazione che potrebbe avvenire anche grazie all'impulso degli stessi Amministratori che operano e che possono in qualche misura spingere in questo senso) dia vita ad uno scenario in cui le Regioni ad autonomia ordinaria vengano ad acquisire la competenza esclusiva sull'ordinamento degli enti locali, come già hanno le Regioni ad autonomia speciale.

Mi sembra che a questo punto ci sia o tre strade possibili. La prima, che è quella che auspico sia intrapresa, è che il Codice delle Autonomie venga attuato. La seconda, che non mi auguro, è che il Codice delle Autonomie non venga attuato, cioè che non si raccolgano le deleghe in esso contenute, causando un'implosione molto forte del sistema. La terza via porterebbe invece all'acquisizione, da parte delle Regioni ordinarie, per via giurisprudenziale o attraverso una nuova riforma del Titolo V, della competenza esclusiva sull'ordinamento degli enti locali. Questa soluzione si baserebbe sul presupposto che, rimanendo inattuato il Codice delle Autonomie, lo Stato non riesce a gestire, a livello centrale, il sistema degli enti locali.

La terza strada condurrebbe quindi all'acquisizione, da parte delle Regioni ordinarie, di una competenza analoga a quella delle Regioni a Statuto speciale e, probabilmente, alla riforma dell'ordinamento degli enti locali. In qualche caso un'alternativa di questo genere potrebbe essere considerata percorribile in quanto ci sono delle Regioni, soprattutto fra quelle a Statuto speciale, che hanno innescato dei virtuosismi molto forti. In generale però, alla luce del vigente principio di eguaglianza, che occorre intendere anche come eguaglianza istituzionale, non sarebbe un'alternativa auspicabile. Si darebbe infatti vita ad uno scenario veramente molto particolare, in cui, a seconda della Regione in cui si trovano, enti dello stesso livello si riconoscerebbero in sistemi elettorali, funzioni, compiti e altre caratteristiche molto diverse. Questo impedirebbe anche quella cooperazione a livello istituzionale che oggi costituisce una grande ricchezza per gli enti, in quanto la venuta meno dei raccordi istituzionali e di un coordinamento di tipo orizzontale facilitato dall'identità di funzioni, poteri e sistema elettorale, verrebbe di fatto ad eliminare uno degli elementi che hanno tenuto in piedi il sistema in questi anni.

Pur cosciente di tutti i limiti che questo DDL presenta, vorrei quindi innanzitutto ribadire che occorre assumere nei suoi confronti un atteggiamento positivo, al massimo di critica positiva, dal momento che la sua mancata attuazione porterebbe a conseguenze disastrose.

In altri termini, potrebbe succedere quello che è già accaduto ai due DDL sulla riforma delle Conferenze che, com'è noto, sono stati accantonati per dissidi assolutamente insanabili tra il sistema delle autonomie locali e le Regioni di cui il Governo ha dovuto prendere atto.

Il secondo aspetto, sempre di tipo politico istituzionale, che vorrei mettere in luce concerne il fatto che il DDL sulle Autonomie locali non scioglie molti nodi che devono essere sciolti a livello locale. Il sistema degli enti territoriali, nel suo complesso, deve cominciare ad adoperarsi per trovare delle soluzioni, riattivando i circuiti delle concertazioni.

L'altro errore che, dal mio punto di vista, non bisogna commettere, è quello d'immaginare che fino a quando il Governo non adotterà, sulla base della delega, i primi decreti di trasferimento e quindi i primi decreti di attuazione, il sistema locale rimarrà fermo. Il DDL non scioglie infatti volutamente molti nodi inerenti il livello locale, ma li lascia ai sistemi locali. Uno di questi è la Città Metropolitana.

Circa la Città Metropolitana, lo schema attuale non impone una scelta tra lo status di Provincia

e quello di Città Metropolitana, ma dice che Città Metropolitana e Provincia sono entrambe previste dall'art. 114 della Costituzione. Non scioglie quindi nessun nodo da questo punto di vista ma, più realisticamente, demanda la valutazione a ogni territorio. Fanno eccezione le Città che sono nominate esplicitamente nella delega, ma nemmeno per queste la scelta è così vincolante. Lo Stato non può infatti validamente adottare un decreto di attuazione che istituisca una Città Metropolitana in quanto non può invadere, oltre certi limiti, la competenza regionale con la determinazione di taluni aspetti che sono comunque legati alle decisioni del livello locale.

Su questi temi, il rischio che si corre oggi in Italia non è una convergenza maggioranza-opposizione, che è stata raggiunta, ma che lo scontro tra le Regioni e il sistema degli enti locali paralizzi il sistema. Se si arrivasse a tale paralisi, mancando, nel nostro ordinamento, una tutela costituzionale adeguata, a farne le spese non sarebbero le Regioni, ma il sistema delle autonomie locali.

Il mio primo auspicio, molto esplicito, è che verso questo DDL si assuma un atteggiamento costruttivo di critica, cercando eventualmente quali sono gli spazi interpretativi che esso offre, al fine di darne una lettura più conforme possibile anche alle esigenze dei sistemi locali. L'altro auspicio è che si comincino innanzitutto ad attivare gli operatori a livello locale, portando così al probabile adeguamento di tutti coloro che sono istituzionalmente coinvolti.

Avendo perfettamente inteso che questo disegno di razionalizzazione la può riguardare in prima persona, l'UNCHEM sta già lavorando da mesi per offrire una proposta di autoriforma del proprio sistema. Il suo è un esempio molto emblematico di come bisognerebbe cominciare a lavorare a livello locale, assumendo, in ogni realtà, un atteggiamento critico nei confronti della propria situazione e dando così l'apporto più importante al sistema nel suo complesso. Venendo al DDL, ci sono due o tre aspetti che sono realmente rilevanti.

Uno è quello che scioglie, in maniera abbastanza razionale, il nodo della distinzione fra le funzioni fondamentali, le funzioni proprie e gli altri tipi di funzioni da conferire agli enti locali.

Un secondo aspetto è legato alla questione delle Città Metropolitane.

Il terzo concerne l'istituzione dell'autorità di monitoraggio sull'esercizio delle funzioni.

Se non si darà vita, nell'immediato, a un dibattito molto serio sulle funzioni e sui compiti di questa Autorità, la sua istituzione potrebbe diventare uno strumento utilizzabile, all'interno dei vari ordinamenti, con finalità molto diverse. Il primo aspetto rilevante consiste quindi nella necessità di sciogliere il nodo della distinzione, che la stessa Costituzione introduce, tra la differente tipologia di funzioni che possono essere attribuite ad un ente territoriale (l'art. 117 parla di funzioni «fondamentali» e l'art. 118 di funzioni «proprie»). Su questo punto, il DDL dice che non esiste una categoria di funzioni «proprie» ma, sia per i Comuni, sia per le Province, individua due categorie, quella delle funzioni fondamentali e quella delle funzioni ulteriori che eventualmente un ente può assumere.

Le funzioni fondamentali sono quelle che vengono attribuite a Comuni e Province dalle leggi dello Stato o, nell'ambito delle sue competenze legislative, dalla Regione. Rispetto alle funzioni fondamentali, il DDL dice anche un'altra cosa importante e cioè che esse non coincidono automaticamente con l'elenco contenuto nell'attuale Testo Unico degli Enti Locali e inoltre che sono tutte quelle che possono essere considerate fondamentali per la comunità

di riferimento.

Oltre a quelle fondamentali, gli enti possono avere anche altre funzioni. Essi possono cioè vedersi attribuire, sia da parte dello Stato, sia da parte delle Regioni, anche funzioni ulteriori, se e nella misura in cui si dimostrino efficienti nello svolgimento di quelle fondamentali. Credo che questo sia un criterio molto importante. In proposito, il DDL sulle Autonomie compie un passaggio che nei vecchi trasferimenti del 97 e del 98, operati sulla base delle leggi Bassanini, non fu fatto in maniera adeguata.

Un ente deve svolgere le funzioni che è in grado di svolgere, che può svolgere e che sono connaturate al suo essere. È opportuno che si astenga invece dallo svolgere le altre in quanto se vi adempie senza risorse appropriate dal punto di vista del personale, strumentale e finanziario, provoca l'aumento di tassazione sul cittadino, rendendo così la funzione o inefficiente, o costosa unicamente per il cittadino. Il DDL rompe questo meccanismo perché introduce il principio secondo cui non c'è un trasferimento indifferenziato di funzioni. Vengono trasferite le funzioni che si ritengono fondamentali e connaturate a ogni tipo di ente. Sono poi conferite altre funzioni che l'ente vuole vedersi conferite o che Stato e Regione gli vogliono conferire solo ed esclusivamente se viene dimostrato, dall'autorità di monitoraggio e di controllo, che esso sta svolgendo o che può svolgere in maniera efficiente le sue funzioni.

Questo principio pare adeguato in quanto uno dei tanti problemi che incontrano i sistemi locali è che molti enti, all'interno di un territorio, fanno le stesse cose e ognuno di essi vuole tendenzialmente fare tutto.

Credo quindi sia basilare e meritevole di tutela nell'interesse generale il principio in base al quale gli enti esercitano innanzitutto le loro funzioni fondamentali e possono svolgere funzioni ulteriori solo a patto che dimostrino l'efficienza nello svolgimento della funzione stessa. Occorre infatti fare il passaggio di cominciare a difendere di più l'interesse generale e di mirare a tutelare l'interesse comune più di quello del proprio ente di appartenenza.

I metodi per lavorare in questo senso sono molti. Un primo passo da compiere nei sistemi locali potrebbe essere quello di procedere a una ricognizione, una mappatura seria dei livelli e delle aree di sovrapposizione delle funzioni, andando a vedere, per esempio area per area, che tipo di funzioni vengono assolve, quali si sovrappongono e quanti passaggi potrebbero essere eliminati.

Perché un certo procedimento amministrativo non può essere attribuito in via esclusiva solo a un determinato ente? In fondo, l'idea dello sportello unico mirava a far sì che un procedimento amministrativo non venisse frazionato, e che quindi la sua responsabilità fosse in capo a un solo ente. Un'operazione del genere risulterebbe forse difficile a livello nazionale, ma si potrebbe e si dovrebbe invece fare nei sistemi locali.

L'altra questione che il DDL affronta, ancora una volta in maniera chiara, a livello di principio, ma lasciando molto spazio ai sistemi locali nel definire l'indirizzo da prendere, è quella della semplificazione delle istituzioni territoriali.

Il problema della semplificazione delle istituzioni territoriali viene affrontato in due modi: come semplificazione della tipologia degli enti che possono in un determinato territorio assolvere a certe funzioni o dal punto di vista della riduzione dei costi della politica.

A questo proposito l'esempio delle Comunità Montane è molto attuale. Il problema della riduzione e della semplificazione delle istituzioni territoriali rispetto alle Comunità Montane

può venire affrontato nei due molto diversi e sopracitati modi e cioè o rimodellando il ruolo, il numero e le funzioni delle Comunità Montane all'interno dei territori o diminuendo il numero dei Consiglieri e quindi modificando il sistema elettorale delle Comunità Montane. Sia l'una che l'altra soluzione porterebbero a una riduzione dei costi. Nel primo caso si tratterebbe di una riduzione dei costi della funzione, nell'altro caso si ridurrebbero i costi della politica. La seconda alternativa è ideologicamente preferibile in quanto nessun Governo nazionale o regionale in Italia si lascerebbe sfuggire la possibilità di dire che ha ridotto il costo della politica.

Se veramente si vogliono semplificare le istituzioni territoriali, quindi si vuole anche ridurre il costo dell'attuazione del federalismo, bisogna avere il coraggio di andare dall'altra parte. Occorre cioè adoperarsi per il riassetto delle istituzioni territoriali. La riduzione del costo della politica costituisce infatti una riduzione effimera e difficile da calcolare. Si tratterebbe inoltre di una riduzione tendenzialmente temporanea perché le istituzioni tendono sostanzialmente a riprodursi. Pur effimera e temporanea, tale riduzione è però sicuramente molto d'effetto.

In realtà, la riduzione vera, cioè quella che porterebbe a un ribasso reale dei costi, è l'altra e cioè la semplificazione delle istituzioni.

In proposito, il DDL si limita ad enunciare che ci dovrebbe essere un solo livello di esercizio associato delle funzioni. Rispetto alla tipologia che presenta oggi il Testo Unico, il DDL pone semplicemente dei criteri di carattere molto generale, che sono disseminati all'interno del suo testo, ma demanda al livello locale la soluzione dei problemi. Non ci si può peraltro aspettare che lo Stato dia indicazioni più dettagliate.

Anche su questo punto si può procedere in almeno due modi diversi. Si può pensare di sopprimere completamente un livello di esercizio associato della funzione, cioè il livello della Comunità Montana, oppure di sopprimere completamente il livello dell'unione. Si può cioè non considerare più come accettabile, come invece è in taluni territori, un certo tipo di esercizio associato della funzione.

Il problema può anche essere considerato sotto un diverso punto di vista, partendo cioè non dalla tipologia della forma associata, ma dalla funzione da assolvere. Occorre quindi domandarsi se in Piemonte ci sono delle funzioni che possono essere assolte solo dalle Comunità Montane. Se la risposta è positiva, allora il livello di Comunità Montana non può essere soppresso, anche se ce ne fosse solo una. Se la risposta è negativa, allora può essere soppresso. Proseguendo su questa strada, ci si può chiedere se vi siano delle funzioni che dal punto di vista dell'efficacia, dell'adeguatezza e della razionalità possono essere svolte meglio da un determinato livello di associazionismo. La risposta, positiva o negativa che sia, deve sempre basarsi sulla situazione presente oggi sul nostro territorio. In questa direzione, il DDL consente un ampio margine di scelta. Si potrebbero quindi teoricamente mantenere tutti i livelli associati di oggi differenziandoli per il tipo di funzione che assolvono. Occorrerebbe solo definire il tipo di nuova sistemazione verso cui ogni territorio tende. Il disegno di legge sulle autonomie non impone quindi degli aut aut, ma fissa semplicemente una serie di criteri che ogni territorio è tenuto a rispettare, pena la sottoposizione all'Autorità di controllo e di monitoraggio. Occorre però prestare attenzione a non incorrere nel rischio di rimanere inerti dal momento che il DDL non impone alcuna scelta.

Se verrà istituita veramente l'Autorità di monitoraggio e di controllo - punto su cui il Ministro pare assolutamente fermo e irremovibile - succederà quello che accade ogni tanto in Italia, cioè che i nodi che la politica non vuole e non sa sciogliere vengono risolti dal giudice, penale, amministrativo o civile a seconda della situazione. In questo caso, se dovesse emergere che la politica non vuole risolvere i problemi in quanto il livello di funzionalità è troppo basso, quei problemi passerebbero sotto l'autorità di monitoraggio e di controllo, che potrebbe richiedere l'applicazione delle norme della Costituzione sullo scioglimento dei Consigli per impossibilità di funzionamento.

Per quanto concerne il nodo delle Città Metropolitane, anche a questo proposito il DDL non impone un aut aut nel senso che indica alcuni meccanismi ma demanda al livello locale la quasi totalità delle decisioni. Il Governo infatti non potrebbe procedere all'istituzione della Città Metropolitana di Torino se non tramite una stretta concertazione non solo con la Regione Piemonte, ma anche con il Comune di Torino, la Provincia di Torino, i Comuni e le Province limitrofe. Nessun Governo adotterebbe infatti un decreto di attuazione per l'istituzione di una Città Metropolitana con contestuale soppressione della Provincia se non previo accordo non tanto con la Regione quanto con gli enti direttamente interessati. Anche in questo ambito, la partita è tutta da giocare e credo che il primo livello in cui ciò debba avvenire sia quello del confronto sul territorio, che dovrebbe precedere quello del confronto con il Governo. Ritengo che il dibattito tenutosi al Lingotto sia stato in questo senso molto produttivo.

L'ultimo aspetto rilevante è quello inerente l'istituzione dell'autorità di controllo. Anche a questo proposito occorre prestare attenzione in quanto i sistemi locali potrebbero suggerire delle alternative, immaginando per esempio un meccanismo in cui sia la Regione, su spinta degli stessi enti locali, ad attivare il circuito. Se si conviene quindi sul fatto che il problema dell'efficienza dell'esercizio delle funzioni sia una questione d'interesse generale non sarebbe nemmeno necessario ostacolare la presenza di un'autorità centrale che controlli l'efficienza e l'efficacia nella gestione. Così com'è stata delineata, l'autorità è un'agenzia non indipendente in quanto è prefigurata come uno strumento che il Governo può utilizzare anche per andare ad incidere su situazioni favorevoli o sfavorevoli, a seconda dei casi.

Il nodo cruciale consiste non nell'opporsi alla sua istituzione ma nel dare vita ad un sistema di bilanciamento dei suoi poteri. I sistemi locali e, avendone le competenze, la Regione, potrebbero utilizzare la sezione di controllo della Corte dei Conti, stringendo con essa un serio patto di reciproco aiuto sulla verifica della gestione di talune situazioni. Il sistema locale verrebbe così a dotarsi di uno strumento proprio di verifica e di controllo da poter opporre a quello dell'Autorità nel caso di un giudizio discordante di questa sul rispetto dei parametri da parte di un'istituzione.

Ritengo errata la posizione di chi si oppone all'istituzione dell'autorità di controllo. Occorre invece appoggiare l'autorità di controllo e nel frattempo dotarsi a livello locale di uno strumento che, diventando un mezzo proprio e serio di verifica dell'esercizio delle funzioni, ne controbilanci i poteri. La Regione ha gli strumenti per andare in questa direzione ma, se non lo volesse fare, li avrebbero anche gli stessi enti. Se una Provincia, al suo interno, procede infatti alla riforma del proprio Statuto e dei regolamenti e si dota di un controllo di gestione interna, non ha bisogno che sia la Regione Piemonte a dotarsi di questo strumento.

Un piccolo Comune che non fosse in grado di farlo, potrebbe magari chiedere all'ANCI di

istituire un sistema di questo genere. A quel punto sarebbero gli stessi enti locali, non la Regione, ad aver attivato dei parametri e ad essersi appropriati di quegli strumenti che consentono loro di giudicare efficiente o meno la loro gestione.

Anche su questo punto occorre in qualche misura annullare tutti i veti incrociati che potrebbero paralizzare l'avvio dell'attuazione del Titolo V e, con un po' di coraggio, assumere una posizione di ragionamento critico sulle proprie possibilità, come enti, di esercitare alcune funzioni. Se non si andasse in questa direzione, l'alternativa non sarebbe più la continua paralisi del sistema ma la sua implosione, dovuta ai costi.

Non disponiamo infatti di riserve che ci consentano di dire, come fu negli anni Settanta e Ottanta, che il sistema può andare avanti altri trent'anni senza che vengano apportati cambiamenti. Se i sistemi locali non compiranno questi passaggi, prima o poi arriverà, come già attraverso le finanziarie, la mannaia, ma arriverà ancor più drasticamente.

Auspico quindi, e vi auguro, che nei prossimi mesi lavoriate in questa direzione, in una maniera che sia fruttuosa per tutti, ma soprattutto per il nostro territorio.



Giuseppe Cerchio

classe 1942, moncalierese, laureato in giurisprudenza vive a Baldissero Torinese.

È stato consigliere comunale a Chieri (Capogruppo), amministratore regionale del Piemonte (Vice Presidente del Consiglio ed Assessore), amministratore provinciale di Torino (Capogruppo e Vice Presidente del Consiglio).

Ha svolto ruolo di Presidente del Consorzio Insediamenti Produttivi del Canavese e della Commissione regionale per l'impiego, consigliere del Bioindustry Park, della Chind, del Parco del Po, di Isfol.

È stato promotore di numerose leggi regionali e relatore in convegni su politiche attive del lavoro, politiche industriali, formazione professionale.

ISBN 978-88-942233-2-3



9 788894 223323 >