

Torino: sviluppo industriale e barriere operaie ai primi del '900

di Enrico Miletto, Istituto piemontese per la storia della Resistenza e della società contemporanea, 2002

La nascita della grande industria

Tra la fine del XIX e l'inizio del XX secolo Torino presentava uno scenario molto diverso da quello odierno.

Era infatti presente attorno alla città una netta linea di demarcazione che divideva la zona urbanizzata dalla campagna vera e propria.

Questo confine era costituito dalla cinta daziaria, la cui edificazione risaliva al 1853¹.

La cinta era in realtà un grosso muro in cui si aprivano dei varchi per accedere in città, in corrispondenza delle più importanti arterie di comunicazione. Questi varchi erano denominati barriere, termine con cui si usava chiamare gli insediamenti abitativi sorti all'esterno della cinta.

A Torino, le principali barriere erano dodici, ognuna delle quali si sviluppò seguendo modalità e criteri diversi: per gemmazione da precedenti nuclei rurali, artigianali e commerciali (Barriera di Nizza, Millefonti, Lingotto, Barriera di Milano), a ventaglio, a ridosso dei varchi della cinta (Borgo San Paolo, Borgo Vittoria, Barriera di Lanzo, Campidoglio), in zone più esterne attorno ai piccoli nuclei rurali "costituiti da una chiesa, un'osteria e qualche opificio (Regio Parco, Madonna di Campagna)"². Solo quest'ultima tipologia di barriera presentava sin dall'inizio una propria dotazione di servizi principali, mentre quelle sorte attorno alle principali vie di comunicazioni, dipendevano per i servizi dai quartieri cittadini posti all'interno della cinta, mantenendo con essi una "certa facilità di comunicazione"³.

Lo sviluppo industriale che toccò Torino tra la fine del XIX e l'inizio del XX secolo ebbe per la città una notevole importanza non solo dal punto di vista economico, ma anche da quello dell'assetto demografico ed urbanistico.

Infatti a partire da questo periodo le grandi industrie che contribuiranno a fare di Torino la "città industriale" per eccellenza, potevano disporsi indifferentemente in tutte le aree della periferia, non essendo più condizionate dalla dipendenza dall'energia idraulica che invece ne aveva, fino ad allora, limitato lo sviluppo e "condizionato l'insediamento nella zona nord della città"⁴.

Così molte nuove fabbriche si eressero proprio nei quartieri periferici, contribuendo allo sviluppo urbanistico e demografico delle barriere che divennero il polmone industriale della nuova Torino.

In Barriera di Milano, accanto alle grandi fabbriche tessili (come l'opificio tessile Abrate Depanis nato nel 1869 in C.so Ponte Mosca, attuale C.so Giulio Cesare, diventato poi Cotonificio Bass Abrate ed in seguito, nel 1930, Gruppo Finanziario Tessile, azienda produttrice di abiti pronti, la Filatura Tollegno, il Cotonificio Hofmann, la Filatura dei Fratelli Piacenza e più tardi, nel 1917, la Snia Viscosa) sorsero, dopo la creazione della Società Elettrica Alta Italia (1896) importanti industrie metalmeccaniche come le Fonderie Subalpine in Via Bologna, le Industrie Metallurgiche nel 1914 in Via Cigna, la Gilardini, nel

¹ sul tracciato (a semicerchio sulla sinistra del Po) degli attuali corsi Lepanto, Bramante, Ferrucci, Tassoni, Svizzera, Mortara, Vigevano, Tortona, Novara.

² S. Musso, *La società industriale nel Ventennio Fascista*, in *Storia di Torino*, vol.8: *Dalla Grande Guerra alla liberazione (1915/1945)*, a cura di N. Tranfaglia, Torino, Einaudi, 1999, pag.319.

³ L.cit.

⁴ D. Jalla, *La parabola di un quartiere operaio*, in *Storia illustrata di Torino*, a cura di V. Castronovo, Sellino, Milano, 1993, pag. 1824.

1905⁵, in C.so Ponte Mosca, le Officine Barone in C.so Vigevano e la fabbrica di Armamenti Michele Ansaldo, (nata nel 1884 in C.so Ponte Mosca e successivamente trasferitasi nell'isolato compreso tra le Vie Cuneo e Mondovì e i corsi Vigevano e Vercelli, a quei tempi denominato strada d'Italia) acquistata successivamente dalla Fiat che vi impiantò tra il 1905 e il 1923 gli stabilimenti della Fiat Brevetti (in Via Cuneo nel 1905), della Fiat Fonderie Ghisa (in Via Cuneo 21 nel 1914) e della Fiat Grandi Motori (in Via Cuneo 20, angolo C.so Vercelli nel 1923), la fabbrica considerata il cuore pulsante del quartiere.

Ai confini della Barriera di Milano, nel Borgo del Regio Parco, si trovava anche uno dei più antichi opifici cittadini, la Regia Manifattura Tabacchi (C.so Regio Parco 142) che impiegava soprattutto manodopera femminile e che arrivò, nel primo ventennio del '900, ad essere una delle maggiori manifatture italiane (ad esempio, nel 1911 i dipendenti impiegati erano 1917, e di questi ben 1728 erano donne⁶).

Nella periferia nord-ovest, in prossimità della zona della Borgata Ceronda (ubicata lungo il corso del torrente Ceronda⁷ in Via Pianezza e corrispondente agli odierni quartieri di Lucento, Madonna di Campagna e Borgo Vittoria) e della regione Valdocco (il territorio che oggi va da San Donato e giunge sino alla Dora), nacquero, grazie soprattutto alla presenza di importanti fattori di localizzazione come la ferrovia, il fiume Dora e il torrente Ceronda, significativi stabilimenti industriali.

Si pensi allo stabilimento conciario della Cir (Concerie Italiane Riunite, nato nel 1896 in Via Stradella) al Cottonificio Valle di Susa, al cotonificio Mazzonis, (detto la "Bianchina" al Pier della Francesca⁸), seguiti dalla Elli Zerboni (fabbrica tessile in Corso Venezia 11), dalla Manifattura Giovanni Paracchi&C. (Via Pianezza 17) dove si svolgeva la tessitura, la tintoria e l'appretto dei "tappeti da terra" e dal calzaturificio Superga (Via Orvieto 41).

In queste aree si concentrarono anche alcune tra le più grandi ed importanti fabbriche meccaniche che contribuirono in modo determinante a fare di Torino la capitale dell'industria metalmeccanica e dell'automobile: la Società Nazionale delle Officine di Savigliano (C.so Mortara 4, che fondata a Savigliano nel 1879, si trasferì a Torino nel 1881 e fu molto attiva nella produzione di costruzioni metalliche e materiale mobile e fisso per la ferrovia), la Fiat Ferriere (C.so Mortara 41), la Cimat costruzioni meccaniche (C.so Venezia 53) e il complesso per la produzione di pneumatici della Michelin di Torino Dora, "il primo nucleo del quale sorse nel 1906 in Via Livorno"⁹.

Non lontano da qui, sempre al di fuori della cinta daziaria, si trovava il borgo San Donato che assunse questo nome nel 1835 dall'unione dell'antico Borgo Martinetto e del nucleo industriale di origine settecentesca cresciuto lungo le sponde del canale "Torino" (interrato

⁵ La data di costituzione della Gilardini è riportata in *Fiat: le fasi della crescita. Tempi e cifre dello sviluppo aziendale*, a cura dell'Archivio storico Fiat, Scriptorium, Torino, 1996, p. 21.

⁶ I dati relativi al personale impiegato nella Manifattura Tabacchi di Torino nel 1911 sono reperibili in E. Miletto, *La Manifattura Tabacchi e il borgo Regio Parco tra il 1911 e il 1921*, tesi di laurea discussa l'anno accademico 1999-2000 e conservata presso il Dipartimento di Storia Economica della Facoltà di Lettere e Filosofia dell'Università di Torino, tabella 9 e 10, p.28-30.

⁷ Il torrente Ceronda ebbe un ruolo fondamentale nello sviluppo industriale di Torino. Il ramo sinistro, del torrente fu aperto tra 1869 e 1871 e captava l'acqua dal torrente omonimo presso Altessano, raggiungendo la zona di Lucento e, percorrendo porzioni delle vie Borgaro, Mortara, Cecchi, Carmagnola, Aosta, alimentava un discreto numero di industrie. Nel 1872 si aprì il ramo destro che, tramite un ponte-canale (circa via Borsi), raggiungeva il Po, percorrendo le attuali vie San Donato, Bonzanigo, Pinelli, Principe Oddone, corso Regina Margherita, vie Cottolengo, Fiochetto e Artisti, potenziando così le industrie già presenti nel borgo San Donato

⁸ L'impianto a Lucento dello stabilimento della Bianchina modificherà l'orientamento della manodopera femminile del quartiere, che invece di affluire verso gli stabilimenti tessili di Barriera di Milano, si riverserà proprio nel borgo.

⁹ A. Patrucco, *"Il museo dei bambini"*, Tesi di laurea discussa nell'anno accademico 2001-2002 alla Facoltà di Architettura del Politecnico di Torino, conservata presso la Biblioteca Centrale di Architettura del Politecnico di Torino, p.10

negli anni '30 del '900 ma ricordato dalla denominazione delle vie Martinetto, Industria, Le Chiuse e Fucina ora Pinelli) che percorreva un tracciato racchiuso tra le attuali via San Donato, Pacinotti, Carena fino alla ferrovia di Porta Susa. A partire dagli ultimi anni dell'800 il borgo ebbe un "progressivo sviluppo industriale con l'installazione di una quindicina di fabbriche"¹⁰, fra le quali i due birrifici Metzger e Bosio-Caratsch (la prima ancora oggi visibile in Via San Donato 68, la seconda, in C.so Principe Oddone 19 oramai scomparsa), la Conceria Fiorio (costruita nel 1900 in Via Durandi 10, che sarà molto attiva, parecchi anni dopo, nella lotta di Liberazione), i Mulini del Martinetto, poi Feyles (in corso Tassoni 56) e le due fabbriche di cioccolato Caffarel fondata nel 1818 in Via Carena e la Michele Talmone (aperta nel 1850, dapprima in via Artisti e poi ingrandita nella fabbrica di via Balbis, con negozio nel centro città, in via Lagrange).

Un altro quartiere periferico che legò il suo sviluppo alla crescita industriale cittadina fu il Borgo San Paolo che si sviluppò appena oltre la cinta daziaria di C.so Ferrucci, lungo le vie San Paolo e Monginevro. Tra la fine dell'800 e l'inizio del '900 questa divenne una zona ad altissima densità industriale: negli anni '80 del XIX° secolo fu costruito in Via Boggio 19/21 il complesso delle Officine Ferroviarie per la costruzione e le riparazioni delle locomotive e dei vagoni, seguito, ai primi del '900 dalla Nebiolo (Via Boggio), dalla Diatto, divenuta in seguito Fiat Materferro (in Via Rivalta, stabilimento per la costruzione di carri, carrozze, materiale per tranvie e, in seguito, di vagoni ferroviari), dalla Lancia (che si estendeva su una superficie compresa tra Via San Paolo e C.so Peschiera 193), dalla Fiat SPA Automobili (in C.so Ferrucci 22) e dalla Fabbrica italiana Pianoforti (C.so Racconigi).

Anche la Barriera di Nizza, zona prevalentemente agricola e senza grandi tradizioni industriali, legò il suo sviluppo alla nascita della Fiat che risale all'11 luglio del 1899.

Il 19 marzo del 1900, in C.so Dante 35, fu inaugurato il primo stabilimento dell'azienda automobilistica, che si estendeva su una superficie di circa 12000 metri quadrati e dove lavoravano 120 operai¹¹. Nel giro di qualche anno la Fiat conobbe un'espansione di grandissimo livello: nel 1904 su 3.080 veicoli fabbricati tra tutte le case italiane, quelli prodotti dalla fabbrica torinese sono appena 268, dieci anni dopo dai cancelli di corso Dante ne escono 4.644, oltre la metà di tutta la produzione nazionale¹².

Questa grande espansione fu resa possibile dalla decisione di adottare il nuovo sistema industriale concepito da Henry Ford che Giovanni Agnelli, andò personalmente a studiare a Detroit. Questo metodo (il cosiddetto fordismo) consisteva nell'applicare in maniera integrata quattro elementi: "lo studio del modo più efficace per svolgere una certa prestazione lavorativa; l'intercambiabilità dei pezzi; lo studio e la costruzione di apparecchiature ausiliarie necessarie per razionalizzare le lavorazioni meccaniche e la fase di sviluppo e integrazione in un disegno complessivo dei primi tre, coordinandone sinergicamente le potenzialità produttivistiche"¹³. Quest'ultima fase, l'unica inventata da Ford, consisteva in realtà nel collegare in sequenza tutte le operazioni di lavorazione delle parti con quelle dell'assemblaggio attraverso sistemi di movimentazione automatica. In altre parole, era la catena di montaggio. Questo procedimento fu così fatto proprio anche dalla casa torinese che nel 1912, dopo aver ampliato i suoi stabilimenti di C.so Dante che

¹⁰ E.G. GIANERI, *Storia di Torino Industriale, il miracolo della Ceronda*, Torino, Editrice Piemonte in Bancarella, 197X, p. 161

¹¹ Archivio storico Fiat, *Fiat: le fasi della crescita. Tempi e cifre dello sviluppo aziendale, cit.*, p.19.

¹² I dati relativi alla produzione si trovano in *Fiat: le fasi della crescita. Tempi e cifre dello sviluppo aziendale, cit.*, tabella 2, p.112.

¹³ L'automobile italiana dal 1918 al 1943, di Alberto Bellucci - Ed.Laterza, Bari 1984.

“occupavano 4000 dipendenti e producevano 3400 vetture l’anno, presenta sul mercato la prima vettura prodotta in serie, la Fiat Zero(12-15 HP)”¹⁴.

Nel 1916 la Fiat consolidò la propria presenza in questa parte della città con la costruzione dell'imponente stabilimento del Lingotto, che trasformerà il territorio circostante a sua completa misura ed immagine, arrivando perfino a darne il nome (il quartiere del Lingotto). Nel 1916 l'architetto Trucco iniziò la costruzione del Lingotto (Via Nizza 280) ultimandola sei anni dopo, nel 1922. Esempio di moderna architettura industriale, l'edificio, costruito su una superficie di 28700 metri quadrati, lungo 500 metri, alto 5 piani, con accanto la palazzina degli uffici e sul tetto una pista per il collaudo delle vetture (costruita da Le Corbusier nel 1925), segnava una spinta decisiva verso la produzione in grande serie.

Successivamente vennero costruiti in Barriera di Nizza altri due grandi impianti industriali: quello della RIV/SKF (azienda leader nella produzione di cuscinetti a sfera fondata ai primi del secolo a Villar Perosa, in Val Chisone) che nel 1923 decise di edificare in Via Nizza 150 il proprio stabilimento torinese e, nel 1929, quello della Microtecnica (Via Madama Cristina 147), società che si occupava della costruzione di macchinari di precisione di tipo ottico e di proiettori di profilo costituita a Torino dall'ingegner De Rossi.

Il crescente fiorire di stabilimenti industriali interessò anche, seppure in modo minore, quelle zone della città a ridosso del centro storico, maggiormente legate a tradizioni artigiane. E' il caso, ad esempio, del quartiere Vanchiglia (denominato “Moschino”), poco oltre Borgo Dora (prima vera “culla industriale” torinese, sede di mulini da grano, di segherie e in epoca più recente di industrie militari per la produzione di armi e polvere da sparo e di torcitoi di seta, che traevano l'energia necessaria dall'acqua che si dipartiva grazie alla fitta serie di dighe sulla Dora Riparia), dove nel 1878, in Via Artisti, Silvano Venchi iniziò la produzione di caramelle. Ben presto, quello che era un piccolo laboratorio artigiano si ingrandì e nel 1905 l'impresa divenne società anonima¹⁵; due anni dopo fu costruito, in C.so Regina Margherita 16 un nuovo e più capiente stabilimento capace di ospitare i 500 operai che vi erano occupati. Nel 1924 Riccardo Gualino creò l'“Unica” (Unione Nazionale Industria Commercio Alimentare), riunendo sotto questa sigla alcune importanti aziende alimentari: la Talmone, già Moriondo & Gariglio, la Bonetti, le Fabbriche Riunite Gallettine, la Dora Biscuits e la Idea (Industria Dolciumi ed Affini). Dieci anni dopo la Venchi assorbì l'Unica e si trasferì nel nuovo stabilimento di corso Francia 325, oltre l'attuale piazza Massaua diventando così la maggiore fabbrica dolciaria torinese con una produzione a ciclo completo di cioccolato, panettoni, confetti, caramelle e biscotti.

Le barriere operaie

Il nascere di queste nuove realtà industriali, portò nei territori della periferia a importanti cambiamenti dal punto di vista demografico ed urbanistico.

Furono così molte le famiglie di lavoratori che si trasferirono dalle “sovraffollate e insalubri abitazioni del centro storico o dei vecchi quartieri artigiani”¹⁶ alle barriere, attratti da consistenti vantaggi come il minor costo degli affitti e dei generi alimentari (non soggetti a dazio), le migliori condizioni abitative delle case e la vicinanza al posto di lavoro. Si calcola che tra la fine del 1800 e il primo decennio del Novecento, la popolazione delle barriere aumentò rapidamente: si può stimare che nel 1881 su 253832 torinesi fossero 26000 gli abitanti del suburbio che diventarono 56903 nel 1901 e 117011 nel 1911¹⁷, evidenziando

¹⁴ Archivio storico Fiat, *Fiat: le fasi della crescita. Tempi e cifre dello sviluppo aziendale, cit., p.24.*

¹⁵ Archivio Storico AMMA, *Imprenditori Piemontesi*, a cura di P.L. Bassignana, Allemandi &C., Torino, 1994, p. 330.

¹⁶ M. Gribaudo, *Mondo operaio e mito operaio*, Einaudi, Torino, 1987, pag. 38.

¹⁷ Le cifre relative alla popolazione torinese sono riportate in D. Jalla, *La parabola di un quartiere operaio*, in *Storia illustrata di Torino*, cit., pag. 1822

come "nel corso del primo decennio del secolo la popolazione delle barriere fosse più che raddoppiata"¹⁸.

Lo sviluppo delle barriere portò con sé la creazione di un paesaggio urbano molto diverso da quello presente all'interno della cinta. Infatti si affievolì quel modello abitativo che aveva orientato il modo di vivere dei torinesi: se fino ad allora convivevano negli stessi palazzi persone di diversi strati sociali (ad esempio avevamo al primo piano la famiglia proprietaria del palazzo, al secondo la servitù, al terzo gli artigiani e così via), la nascita delle barriere lasciò il posto ad una separazione delle classi sociali sul territorio cittadino.

Le barriere assunsero così una connotazione sociale palesemente operaia, ma non solo: la popolavano sia i nuovi strati del proletariato industriale, sia altri ceti come gli artigiani, i commercianti e gli agricoltori.

La composizione sociale e l'isolamento urbanistico favorirono tra gli abitanti la nascita di un forte sentimento di appartenenza al borgo (che a volte diveniva quasi orgoglio): d'altronde non poteva essere altrimenti, visto che la vita si svolgeva nel borgo stesso, dove si abitava, si lavorava e si trascorrevano il tempo libero e da dove raramente ci si spostava. La città sembra così non comparire mai, e quando lo fa (raramente) è lontana, quasi estranea, una sorta di "sconfinamento" il cui significato può essere riassunto in un modo di dire molto diffuso tra i vecchi abitanti delle periferie che per andare in centro dicevano "n'doma a Turin".

A saldare il legame tra il borgo e la sua gente concorrevano sicuramente anche la presenza sul territorio di una fitta rete associativa, che andava dalle associazioni parrocchiali alle società filodrammatiche, alle boccioline e ai circoli culturali che assumevano il quartiere come area di reclutamento dei propri aderenti, e del cui nome spesso si fregiavano. Inoltre in tutti i borghi ed in tutte le barriere erano presenti le società operaie di mutuo soccorso (una delle più antiche si trovava in via Omegna 5, nel quartiere San Donato), le case del popolo, i circoli socialisti che univano all'attività ricreativa l'iniziativa politica, i cinematografi, i bar e le birrerie che dai primi del '900 non saranno più ubicati esclusivamente nel centro cittadino ma compariranno anche nelle borgate come ad esempio, "la Birreria Dora in Piazza Lanzo o il bar di Via Chiesa della Salute"¹⁹, nel rione di Borgo Vittoria.

Si capisce quindi come le barriere fossero permeate da un forte clima di solidarietà che favoriva quelle funzioni tipiche del "vicinato" in cui acquistavano grande importanza le reti di relazione tra parenti, amici, compaesani e vicini di casa, proponendosi per le famiglie dei borghi come una sorta di percorso obbligato per salvaguardare "l'economia familiare nei momenti critici della sua esistenza"²⁰.

Infatti nei primi anni del secolo le famiglie operaie si trovavano sprovviste di strutture assistenziali pubbliche e le uniche risorse raggiungibili erano così quelle di relazione; diventavano "perciò indispensabili la costruzione e la gestione di reti di relazioni, femminili e maschili, complementari tra loro e in grado di assolvere alle diverse richieste della famiglia"²¹.

La rete di relazione maschile si svolgeva intorno ai tre momenti che scandivano la vita degli uomini: il primo, il secondo lavoro e il tempo libero. Era però la rete di relazione che si sviluppava intorno alla seconda attività lavorativa ad assumere l'importanza maggiore nei rapporti di relazione all'interno del quartiere: infatti i prodotti del secondo lavoro non venivano quasi mai venduti ma erano scambiati con altri prodotti o più semplicemente con altri favori. La rete di relazione femminile si sviluppava invece nell'ambiente domestico e di

¹⁸ L. cit.

¹⁹ Bollettino Storico V°Circoscrizione, N°20, p.15.

²⁰ Enrico Miletto, *La Manifattura Tabacchi e il Borgo Regio Parco tra il 1911 ed il 1921*, cit., pag.11.

²¹ M. Gribaudo, *Mondo operaio e mito operaio*, cit., pag.104.

vicinato ed era caratterizzata da “rapporti informali e flessibili in grado di intervenire in ogni momento di necessità, dall’accudire i figli ai piccoli prestiti di oggetti, favori, prestazioni”²². Erano proprio queste reti di relazione a far nascere all’interno dei borghi operai un clima di grande solidarietà, caratterizzato da una specifica socialità rionale estranea dal resto della città, che trovava proprio nella vita “da ballatoio” e di quartiere i punti più alti della sua espressione.

²² Op. cit., pag. 104 sg.

L'industria torinese nella Prima Guerra Mondiale

Durante i quattro anni di guerra lo stato italiano si trovò ad affrontare ingenti spese per la conduzione della guerra: i fondi erogati per la costruzione di cannoni, munizioni, automezzi ed aerei che dovevano andare a rifornire un esercito che disponeva di “poca artiglieria pesante e di poche munizioni”²³, superavano quelle per l'alimentazione e l'equipaggiamento delle unità combattenti. Questo crescente aumento delle commesse belliche permise alle imprese operanti nei settori meccanico, metallurgico, chimico, elettrico ed estrattivo (“che avevano accusato pesanti flessioni negli anni precedenti la guerra”²⁴), di migliorare notevolmente la propria posizione finanziaria disponendo di una forte liquidità e di profitti crescenti.

Nel 1914 l'industria siderurgica e quella meccanica coprivano rispettivamente “il 5,2% e il 21,6% dell'intero prodotto dell'industria manifatturiera; nel 1917 tali percentuali diventano del 10,8% e del 31,8%”²⁵; gli utili dell'industria chimica passarono invece “dall'8% degli anni dell'anteguerra al 15% del 1917”²⁶.

L'intervento dello stato pose quindi queste industrie in condizioni favorevoli e da questo punto di vista assunse grande importanza l'Istituto della Mobilitazione Industriale. Nato con i due decreti luogotenenziali del 26 giugno e del 22 agosto 1915, l'Istituto assunse l'importante compito di determinare gli stabilimenti ausiliari e coordinarne le attività, di distribuire le commesse e di stipulare i contratti, di farsi carico del trasporto del materiale occorrente alle fabbriche e dei prodotti da consegnare e, di distribuire le materie prime e il combustibile alle varie industrie in base ai bisogni prioritari.

Sede dell'Istituto di Mobilitazione era Roma, ma per meglio coordinare la produzione, vennero creati dei Comitati Regionali (Comitati di Mobilitazione), ciascuno dei quali presieduto da un generale o ammiraglio e composto da esperti civili, da industriali e da operai. Ogni comitato aveva alle sue dipendenze vari uffici e commissioni: questo sistema rappresentava indubbiamente un vantaggio per le grandi aziende che “riuscirono a piazzare loro uomini di fiducia tra gli esperti civili e tra i rappresentanti degli industriali, nei Comitati di Mobilitazione, sia a livello centrale che regionale”²⁷.

Come detto in precedenza a beneficiare maggiormente di questa situazione furono le grandi società metalmeccaniche incaricate di produrre l'armamento, molte delle quali vennero dichiarate ausiliarie.

A Torino le prime aziende mobilitate furono la Diatto, la Spa, l'Ansaldo, le industrie metallurgiche e, naturalmente la Fiat: alla fine del 1916 si contavano in città “207 stabilimenti ausiliari con 58582 operai”²⁸.

Lo scoppio della guerra produce un effetto ben preciso nell'industria torinese: la traiettoria industriale si sposta sensibilmente verso il comparto meccanico, in particolare verso quello automobilistico: nel 1917, ad esempio, su “184 stabilimenti iscritti in Piemonte nel novero delle imprese ausiliarie, ben 112 appartenevano a tale settore e la maggior parte di esse era dislocata a Torino”²⁹.

Da questa situazione trasse un grande vantaggio la Fiat che poco aveva risentito del ristagno dell'economia degli anni precedenti il conflitto: alcune difficoltà causate dalla concorrenza estera costrinsero la fabbrica a ridurre la produttività che passò dalle 3398

²³ V. Castronovo, *Storia economica d'Italia. Dall'Ottocento ai giorni nostri*, Einaudi, Torino, 1995, p.203

²⁴ V. Castronovo, *Storia economica d'Italia. Dall'Ottocento ai giorni nostri*, cit., p.204

²⁵ S. Musso, *Gli operai di Torino. 1900-1920*, Feltrinelli, Milano, 1980, p.123

²⁶ V. Castronovo, *Storia economica d'Italia. Dall'Ottocento ai giorni nostri*, cit., p.204

²⁷ S. Musso, *Gli operai di Torino. 1900-1920*, Feltrinelli, Milano, 1980, p.124

²⁸ S. Musso, *Gli operai di Torino. 1900-1920*, Feltrinelli, Milano, 1980, p.125

²⁹ V. Castronovo, *Torino*, Laterza, Bari, 1987, p.226

unità del 1912 alle 3251 del 1913, per poi iniziare a risalire già dall'anno successivo, con la produzione di 4646 autoveicoli²⁹.

Con lo scoppio della guerra la Fiat balzò dal "trentesimo posto nella graduatoria delle industrie nazionali, al terzo per dimensioni d'impresa e capitale sociale"³⁰, arrivando ad affiancare grandi industrie come l'Ilva e l'Ansaldo.

La fabbrica di C.so Dante vide così aumentare di ben 7 volte il capitale sociale portandolo a 200 milioni e riuscì, negli ultimi mesi del conflitto a coprire da sola il "92% della domanda di veicoli militari"³¹.

Le fasi di questa crescita possono essere riassunte con delle cifre: all'inizio del 1915 la Fiat occupava 4252 operai che divennero 9410 nel 1916; alla fine del 1916 il numero degli occupati era salito a 17000 unità, che diventano 23000 nel 1917. Alla fine del conflitto il Comitato di Mobilitazione riporta la cifra di 40150 occupati in tutto il gruppo³².

Durante tutta la durata del conflitto la fabbrica torinese produsse quasi 71000 vetture, l'80% dei motori di aviazioni e 1500 dei 10000 velivoli costruiti tra il 1917 e il 1918 dall'intera industria italiana.

Infatti a partire dal 1915 la direzione scelse di diminuire la produzione di vetture e di aumentare quella di autocarri che erano forniti oltre che all'esercito italiano anche a quelli di paesi stranieri. Tra il 1917 e il 1918 la produzione venne anche estesa alla fabbricazione di motori per navi, sottomarini e aerei: nel 1917 fu creata la SIA (Società Italiana Aviazione); nello stesso anno si registrò l'incorporazione delle Ferriere Piemontesi e delle Industrie Metallurgiche e, nel 1918 la Fiat assorbì le officine Diatto che "costituiranno la sezione materiale ferroviario della Fiat"³³.

L'eccezionale incremento della produzione è ottenuto negli anni della guerra grazie a una combinazione di due fattori: il potenziamento degli impianti ed il pieno sfruttamento della loro potenzialità produttiva, reso possibile dall'aumento dei ritmi e degli orari di lavoro, ottenuti con la disciplina militare instaurata negli stabilimenti ausiliari.

La Fiat, dunque, riuscì a fare dello sviluppo e della crescita conseguiti nel periodo bellico, la base per il suo ulteriore sviluppo, facilitata in questo dalla duttilità della produzione automobilistica.

Lo sviluppo della Fiat tese ad improntare sempre più non solo il settore metallurgico e meccanico, ma l'intera economia cittadina, fortemente caratterizzata dalla crescita del settore meccanico e metallurgico. Infatti si erano notevolmente espanse le Ferriere Piemontesi, la Diatto, la Westinghouse, le Fonderie Subalpine, gli stabilimenti per la fabbricazione di aeroplani facenti capo alla SIA. A queste vanno poi aggiunte le altre imprese automobilistiche come la Lancia, la Itala e la Scat che, dal 1916 avevano richiamato in città "nuove schiere di manodopera dalla provincia e da altre regioni"³⁴.

Torino si trovò così completamente coinvolta in nell' "industrializzazione di guerra" che contribuì a delineare il volto della città con caratteristiche ben precise, una città che Gobetti descriverà come "la città per eccellenza dell'industria, di un'industria aristocratica accentrata nelle mani di pochi uomini geniali"³⁵.

²⁹ I dati relativi alla produzione Fiat sono disponibili in Archivio Storico Fiat, *Fiat: le fasi della crescita. Tempi e cifre dello sviluppo aziendale*, cit., p.112

³⁰ V. Castronovo, *Torino*, cit., p.227

³¹ V. Castronovo, *Storia economica d'Italia. Dall'Ottocento ai giorni nostri*, cit., p.204

³² Dati relativi alla manodopera reperibili in Archivio Storico Fiat, *Fiat: le fasi della crescita. Tempi e cifre dello sviluppo aziendale*, cit., p.139 e S. Musso *Gli operai di Torino. 1900-1920*, Feltrinelli, Milano, 1980, p.135

³³ S. Musso *Gli operai di Torino. 1900-1920*, Feltrinelli, Milano, 1980, p.136

³⁴ V. Castronovo, *Torino*, cit., p.227

³⁵ L.cit.

La Manodopera

Negli anni del conflitto in tutta l'industria torinese si assisterà ad una progressiva sostituzione del personale operaio maschile con donne e ragazzi.

La sostituzione della manodopera era regolamentata dalle disposizioni emanate dalla Mobilitazione industriale che già a partire dal 1916 manifestava l'obbligatorietà di una graduale sostituzione della manodopera maschile con donne e ragazzi nelle lavorazioni di meccanica leggera³⁶.

L'anno successivo l'obbligo fu esteso a gran parte delle lavorazioni metallurgiche (in special modo ai proiettili) per le quali venne fissato un rapporto minimo di impiego di manodopera femminile o minorile rispetto al numero degli operai. Secondo le disposizioni della Mobilitazione industriale la maestranza femminile doveva essere impiegata in tutti quei lavori che non "richiedano forza eccessiva e speciale abilità professionale".³⁷

Si può quindi facilmente intuire come la componente femminile occupata nelle fabbriche aumenti rapidamente: dalle poche migliaia dell'inizio della guerra diventano "23000 nel 1915, 89000 alla fine del 1916, 175000 nel 1917 e 200000 al termine del conflitto"³⁸.

Oltre ad occuparsi della regolamentazione dell'impiego femminile, la Mobilitazione industriale si preoccupava anche di formare una manodopera operaia maschile con un tasso di qualificazione tale da andare incontro alle esigenze delle industrie. Nacquero così le scuole militari di tornerai (la prima fu inaugurata a Roma nel 1916) che avevano come scopo quello di "preparare un tipo di maestranza capace di rendersi rapidamente utile in lavorazioni in serie di tipo semplice"³⁹.

Tutto questo è alla base di un mutamento del sistema produttivo: si assiste ad un crescente processo di specializzazione delle macchine, al quale corrisponde un cambiamento della capacità professionale richiesta con i livelli più alti di qualificazione che si spostano dai "reparti di produzione pezzi (torneria, macchine speciali) a quelli di tracciatura, aggiustaggio, attrezzaggio, collaterali alla produzione vera e propria". All'operaio non veniva più richiesta una lunga esperienza e un'abilità nel lavoro che lo rendevano capace di scegliere gli strumenti (macchine ed utensili) più adatti ad eseguire il lavoro, ma era sufficiente che egli avesse una cultura di base che gli permettesse di capire ed eseguire gli ordini. L'operaio veniva, progressivamente, svuotato di ogni iniziativa.

Dopo la guerra le fabbriche si trovavano di fronte agli annosi problemi della riconversione, e della ristrutturazione.

A fare le spese di questo processo furono in primo luogo la manodopera femminile e minorile (maggiormente impiegata nella produzione di industria leggera (proiettili) che in quella più tradizionale di auto ed autocarri) che fu pesantemente colpita dall'ondata di licenziamenti seguiti alla smobilitazione del dopoguerra.

A tale proposito è esauritivo quello che accadde alla Fiat. La diminuzione di manodopera del gruppo Fiat da 36000 a 25000 operai tra il 1918 e il 1919, coincise infatti, molto probabilmente, con il licenziamento di migliaia di donne e di ragazzi addetti alle lavorazioni di munizionamento", che fecero di nuovo spazio all'operaio specializzato, che tornò ad essere la figura dominante nelle officine che tornavano alla produzione in tempo di pace"⁴⁰.

³⁶ S. Musso, *Gli operai di Torino. 1900-1920*, cit., p.140

³⁷ V. Franchini, *La mobilitazione dell'Italia in guerra*, p.156

³⁸ I dati relativi alle maestranze femminili si trovano in S. Musso, *Gli operai di Torino. 1900-1920*, cit., p.140

³⁹ Dal Bollettino Mobilitazione Industriale (BMI), dicembre 1917, p.208

⁴⁰ S. Musso, *Gli operai di Torino. 1900-1920*, cit., p.145

L'industria torinese tra 1938 e il 1945

Nel 1938, alla vigilia della guerra, Torino aveva una popolazione di 684533 abitanti¹, 200000 dei quali erano occupati in attività industriali, che costituivano quindi la base del reddito di "almeno i 2/3 delle famiglie cittadine"². La fabbrica sembrava così essere il cuore della vita economica e sociale della città: ne scandiva i tempi, i ritmi e arrivava anche a plasmarne il territorio che si presentava contrassegnato da "due poli distinti e separati, gli industriali e gli operai, il centro borghese e la cintura delle barriere operaie"³.

Il settore metalmeccanico, con i suoi 95000 lavoratori (ovvero il 45,3% del totale degli addetti occupati nell'industria⁴) stava al centro di questo universo industriale che aveva nella Fiat il proprio "colosso".

Altri comparti di rilievo erano quelli del tessile e del vestiario (con grandi stabilimenti che impiegavano soprattutto manodopera femminile), della tradizionale lavorazione del legno, del cuoio e dell'industria alimentare dove prevaleva ancora una vocazione artigianale anche se non mancavano grandi impianti in cui la produzione era meccanizzata e standardizzata (come ad esempio le Concerie Italiane Riunite e la Gilardini per il conciario o la Venchi Unica per il settore alimentare) e del settore della chimica che aveva acquisito grazie alla crescita di importanti aziende come la Ceat, la Michelin e la Snia Viscosa, un notevole sviluppo.

L'industria torinese era perciò adatta a soddisfare le esigenze della produzione bellica e l'ingresso dell'Italia nel conflitto mondiale aprì per le aziende cittadine, un periodo di espansione che portò "ad un rapido accrescimento delle attività e dell'occupazione"⁵. Nei primi anni di guerra ci fu una rilevante impennata delle quote di manodopera femminile e di quella giovanile occupata negli apparati industriali cittadini, alla quale fece seguito, dalla fine del 1942, una brusca inversione di tendenza caratterizzata da una caduta della manodopera e della produzione che provocò, tra il 1943 ed il 1945, l'uscita dal mercato del lavoro di circa 80000 unità⁶.

A partire dal novembre 1942 iniziarono ad abbattersi su Torino con una frequenza sempre maggiore le pesanti incursioni aeree alleate che colpirono non solo le abitazioni civili, ma anche i principali apparati produttivi cittadini. I danni causati dai bombardamenti andarono così ad aggiungersi alla carenza di materie prime ed energia determinando un calo della produttività in quasi tutti i settori manifatturieri da quello siderurgico a quello dell'automobile dove la Fiat, ad esempio, passò dai 34230 veicoli prodotti nel 1940 ai 26370 del 1942, fino ad arrivare ai 21780 nel 1943⁷.

Durissime condizioni lavorative (ritmi di lavoro di 10/12 ore giornaliere uniti a una rigida disciplina di fabbrica), riduzione del potere d'acquisto dei salari, aumento del costo della vita, diffusione del mercato nero (che la gente chiamava "borsa nera" e al quale le classi popolari erano sempre più costrette a ricorrere) disagi causati dal freddo, dalle bombe e soprattutto dalla fame accompagnavano il vivere quotidiano dei lavoratori torinesi.

Questa difficile situazione, che neppure i flebili provvedimenti presi dal regime contribuirono a risolvere, provocò tra gli operai di Torino, città che i vertici fascisti definivano "sabauda e

¹ Il numero relativo agli abitanti di Torino nel 1938 è riportato sull'Annuario Statistico della Città di Torino.

² C. Dellavalle, *Gli operai contro la guerra*, in *Storia illustrata di Torino*, a cura di V. Castronovo, Sellino, Milano, 1993, VII-p.1981.

³ S. Musso, *Industria e lavoro*, in *Torino in guerra: 1940-1945*, a cura di L. Boccalatte, G. De Luna, B. Maida, Gribaudo, Torino, 1995, p. 48.

⁴ Queste cifre si riferiscono al censimento industriale del 1937/1940.

⁵ C. Dellavalle, *La classe operaia piemontese nella guerra di Liberazione*, in *Storia del movimento operaio, del socialismo e delle lotte sociali in Piemonte*, a cura di A. Agosti e G.M. Bravo, De Donato, Bari, 1980, III-p.311.

⁶ I dati relativi al calo degli occupati nel comparto industriale sono disponibili in C. Dellavalle, *Gli operai contro la guerra*, in *Storia illustrata di Torino*, cit., p.1983

⁷ Il punto minimo della produzione la Fiat lo toccò nel biennio 1944-1945 con un totale, rispettivamente di 8045 e 6730 veicoli prodotti. I dati relativi alla produzione Fiat (relativa ad autoveicoli e veicoli industriali) sono disponibili su *Fiat: le fasi della crescita. Tempi e cifre dello sviluppo aziendale*, a cura dell'Archivio Storico Fiat, Scriptorium, Torino, 1996, p.112-118 Tabelle II, p.112-113-114.

fascistissima, operosa e fedele”⁸ il diffondersi di preoccupazioni ed inquietudini che sfociarono nei primi chiari segni di dissenso.

Tra l’agosto del 1942 e il primo bimestre dell’anno successivo, si contarono in città le prime grandi agitazioni che coinvolsero le maestranze di svariati stabilimenti⁹.

Tra agosto e settembre del 1942, per protestare contro sfavorevoli provvedimenti economici presi dalla direzione scioperarono le maestranze delle Officine Magnoni e Tedeschi e quelli della Fiat Mirafiori. Tra gennaio e febbraio del 1943, si contarono altri sei scioperi: alle Ferriere Fiat, alla Fiat Spa, alle Acciaierie Fiat, alle Officine Diatto e alla Fiat Mirafiori.

La classe operaia torinese stava così tornando a riappropriarsi dello sciopero, uno strumento di lotta offuscato da “vent’anni di non uso”¹⁰. In questo percorso la fabbrica si poneva subito come fulcro ed epicentro della ribellione ad un regime che diventava ogni giorno sempre più pressante. Il dissenso per il regime veniva inoltre espresso sempre più frequentemente con slogan di opposizione “nei confronti di Mussolini, dei tedeschi e dell’alleanza nazifascista”¹¹ che comparivano sui muri delle fabbriche e che accostavano il Duce ad animali (“Duce asino” sui muri della Riv), a luoghi espliciti (“Quel cretino di Roma” alla Grandi Motori) e al colore simbolo del fascismo, il nero, che negli ambienti operai diventa “moro” (“A morte i mori”, alle Officine Savigliano)¹².

Le agitazioni dell’estate del 1942 e dei primi mesi del 1943, gettarono così le basi per un’azione più generale che coinvolgesse la gran parte dei lavoratori torinesi.

A fornire l’occasione fu un provvedimento emanato dal regime per supplire alle difficoltà causate dai bombardamenti che introduceva un’indennità straordinaria per i lavoratori sfollati (concessione di 192 ore di paga, pari ad un mese di salario), provocando la reazione di quelli non sfollati che chiedevano l’assegnazione delle 192 ore per tutti.

Il 1° marzo, una prima agitazione programmata alla Fiat Mirafiori fallì senza riuscire a generalizzare la protesta.

Il 5 marzo, ancora alla Fiat Mirafiori, alcuni reparti delle officine ausiliarie entrarono in sciopero ma l’iniziativa non si estese a tutto lo stabilimento. L’agitazione riuscì invece negli stabilimenti delle Officine Rasetti dove l’astensione dal lavoro fu quasi totale.

La notizia delle proteste si diffuse ben presto tra i lavoratori delle altre fabbriche cittadine, innescando, come una miccia, una lunga serie di scioperi che durarono fino alla metà del mese diffondendosi poi in tutto il Piemonte e, da qui, nelle principali fabbriche lombarde, liguri, venete ed emiliane fino a “provocare la paralisi di tutta l’industria del Nord”¹³.

Il 6 marzo sospesero il lavoro per l’intera giornata i dipendenti della Microtecnica, e l’8 marzo l’agitazione si diffuse a “macchia di leopardo” coinvolgendo contemporaneamente altri stabilimenti cittadini¹⁴.

La protesta degli operai torinesi era per il regime una fonte di grande preoccupazione: la mattina del 9 marzo, Carmine Senise, capo della polizia inviava a tutti i prefetti un telegramma per informarli come “una notevole percentuale operai si est astenuta contemporaneamente dal lavoro. Pregasi mantenersi vigilantissimi”¹⁵. Le parole di Senise caddero però nel vuoto. A Torino lo

⁸ Affermazione riportata in G. Alasia, G. Carcano, M. Giovana, *Un giorno del '43. La classe operaia sciopera*, Gruppo Editoriale Piemonte, Torino, 1983, p.30

⁹ In tutto il Piemonte, nello stesso periodo, gli scioperi furono complessivamente 21. Dati reperibili in U. Massola, *Gli scioperi del '43. Le fabbriche contro il fascismo*, Editori Riuniti, Roma, 1973, p.43

¹⁰ C. Dellavalle, *La classe operaia piemontese nella guerra di Liberazione*, in *Storia del movimento operaio, del socialismo e delle lotte sociali in Piemonte*, cit., p. 330.

¹¹ G. Alasia, G. Carcano, M. Giovana, *Un giorno del '43. La classe operaia sciopera*, cit., p.41

¹² Gli slogan sono riportati in L. Passerini, *Torino operaia e fascismo*, Laterza, Bari, 1984, p.131

¹³ V. Castronovo, *Torino*, Laterza, Bari, 1987, p.323

¹⁴ si trattava del reparto tubi delle Ferriere Piemontesi, della Fiat Ricambi, della Tubi Metallici, dei reparti meccanico, serbatoi, verniciatura e montaggio della Fiat Aeronautica, della Zenith, della Guinzio e Rossi e della Fispa.

¹⁵ L’intero testo del telegramma è riportato in U. Massola, *Gli scioperi del '43. Le fabbriche contro il fascismo*, Editori Riuniti, Roma, 1973, p. 75

sciopero era ormai lanciato e coinvolgeva una porzione sempre più compatta di lavoratori che rivendicavano l'aumento del salario e la concessione dell'indennità di sfollamento (192 ore)¹⁶.

L'11 marzo a Roma Mussolini esprimeva il suo dissenso riguardo agli scioperi torinesi davanti al direttorio del Partito Fascista augurandosi che Torino non desse "anche in questa guerra, l'esempio che diede nella scorsa, nel 1917"¹⁷. La mattina dello stesso giorno, altri dieci stabilimenti fermavano i macchinari¹⁸.

Gli scioperi continuarono compatti coinvolgendo un maggior numero di lavoratori ai quali si univano, dal 12 marzo, anche i tranvieri che esigevano il pagamento del carovita e delle 192 ore.¹⁹

La durissima repressione (furono circa 850 gli arresti e centinaia i ritiri degli esonerati) e la sostanziale concessione delle principali rivendicazioni economiche (fu accordata l'indennità di guerra) fecero spegnere giovedì 18 marzo la fiamma che per 13 giorni arse tra circa "100000 operai torinesi"²⁰.

Le giornate del marzo 1943 rappresentarono una svolta non solamente sul piano economico ma soprattutto su quello politico: infatti dietro alle rivendicazioni dettate dal malcontento economico si celava in realtà una "precisa prospettiva politica: la fine della guerra e il crollo del fascismo"²¹.

Il regime, che era stato costretto a "rispondere positivamente ad un'iniziativa partita dagli operai"²², appariva ora fortemente ridimensionato, messo a nudo in tutti i suoi punti deboli, e la classe operaia aveva avuto l'occasione di riacquistare pienamente la sua combattività diventando uno degli elementi fondamentali su cui far leva per l'abbattimento del fascismo.

Le giornate del marzo 1943 erano però destinate a non rimanere un episodio isolato.

Tra il 17 e il 20 agosto dello stesso anno gli operai torinesi entrarono in sciopero per richiedere l'uscita dell'Italia dal conflitto. Furono i bombardamenti del 16 di agosto che provocarono ingenti danni alla città, la scintilla che fece esplodere il malcontento operaio.

La mattina del 17 agosto la protesta iniziò alla Grandi Motori assumendo connotazioni drammatiche (all'uscita degli operai dalla fabbrica le truppe avevano risposto con il fuoco provocando il ferimento di sette operai, uno dei quali morì) e si diffuse, nei giorni successivi in tutte le altre fabbriche cittadine. Una prima avvisaglia di sciopero si ebbe il 18 agosto, quando le maestranze delle Officine Rasetti e della Grandi Motori si astennero dal lavoro, ma fu il 19 agosto che l'astensione dal lavoro fu totale: le fabbriche si fermarono supportate nella protesta dai tranvieri e dalle categorie degli impiegati, degli artigiani e dei commercianti.

Il giorno successivo arrivò a Torino il ministro del lavoro Piccardi che raggiunse con i rappresentanti degli operai importanti accordi: il riconoscimento delle commissioni interne, la scarcerazione dei detenuti politici e il ritiro dalle officine delle truppe e dei carri armati e il 21 agosto le fabbriche torinesi riprendevano regolarmente il lavoro

Gli scioperi dell'agosto del 1943 si differenziarono da quelli del marzo per la modalità di esecuzione, poiché le proteste dei lavoratori uscirono dagli ambienti chiusi della fabbrica e delle

¹⁶ Tra il 9 e il 10 marzo entrarono in sciopero i seguenti stabilimenti :Società Nazionale delle Officine Savigliano, Pimet , Ambra, Conceria Fiorio, Fast Rivoli e reparto laminatoi delle Ferriere Piemontesi, Frig, Cir (Concerie Italiane Riunite), Borgognan e Capamiano.

¹⁷ Il discorso è interamente riportato in B. Mussolini, *Opera Omnia*, a cura di E. e D. Susmel, vol. XXXI, Firenze, 1966, p. 159-160

¹⁸ Nove di questi per la prima volta: la Michelin, la Lancia, gli stabilimenti Fiat del Lingotto e di Mirafiori, l'Elettronica Mellini, lo stabilimento Riv di Torino, la Fantero, la Savigliano e i due stabilimenti Schiapparelli e Setti

¹⁹ il 12 marzo si fermarono la Fiat Mirafiori, la Riv, la Fornare, la Sigla, il lanificio Bona e la Fiat Lingotto. Il 13 continuavano ad astenersi dal lavoro le maestranze della Fiat Mirafiori della Fiat Lingotto, della Riv, insieme ai lavoratori della Fiat Materfer , della Aeronautica d'Italia e dello stabilimento Magnoni e Tedeschi.

Tra il 15 e il 16 oltre si fermarono la Fiat Lingotto e la Fiat Mirafiori , il Cottonificio Valle Susa, il Gruppo Finanziario Tessile, lo stabilimento Ambra, la fonderia Borselli-Piacentini, lo stabilimento lavorazioni industriali statali Sables, la Fergat , la Manifattura Paracchi ed il biscottificio Wamar, seguiti, il giorno dopo dallo stabilimento torinese della Snia Viscosa.

²⁰ *l'Unità*, 15 marzo 1943

²¹ R. Battaglia, *Storia della Resistenza italiana*, Einaudi, Torino, 1964 p. 50

²² C. Dellavalle, *La classe operaia piemontese nella guerra di Liberazione*, in *Storia del movimento operaio, del socialismo e delle lotte sociali in Piemonte*, cit., p.329

officine e si riversarono in grandi cortei lungo le strade cittadine, e per la consistenza delle rivendicazioni: la fine della guerra si univa ad altre richieste (ritiro delle truppe dagli stabilimenti, scarcerazione dei detenuti politici, ritardo del coprifuoco, libertà di stampa e la rimozione dalle cariche civili e militari dei funzionari fascisti che avevano dimostrato atteggiamenti brutali contro gli operai) che incanalavano le lotte dei lavoratori su binari prettamente politici, facendo assumere ad esse un marcato tratto di politicità.

La caduta del regime doveva quindi coincidere con la fine della guerra: questa era l'interpretazione comune non solo agli operai, ma anche a gran parte della popolazione, e le agitazioni di agosto promosse dai lavoratori torinesi ebbero il merito di tradurre quello che era un "desiderio diffuso in necessità politica"²³.

La situazione susseguente all'8 settembre, ebbe sull'industria piemontese pesanti riflessi negativi, facendo registrare una generale caduta degli indici produttivi.

A ciò si doveva aggiungere il peggioramento delle condizioni operaie dovute all'inconsistenza dei salari in relazione al costo della vita (aumentato in seguito all'occupazione nazista), alle pessime condizioni di lavoro all'interno delle fabbriche e alle difficoltà nel reperimento di generi alimentari di prima necessità (oramai disponibili solo alla borsa nera dove avevano raggiunto prezzi stratosferici), motivi che, verso la metà di novembre, innescarono una nuova ondata di proteste.

Il 16 novembre lo sciopero iniziava alla Fiat Mirafiori, dove tutti i quadri dello stabilimento (operai, tecnici e impiegati) si astennero dal lavoro, dando l'esempio alle altre fabbriche torinesi. Tra il 17 e il 20 novembre l'azione proseguì compatta: tutte le industrie cittadine erano in sciopero e nessun settore produttivo entrò in funzione.

I lavoratori chiedevano "l'aumento dei salari e delle razioni alimentari"²⁴ e il 20 novembre gli operai decisero di inviare le ricostituite commissioni interne a trattare col comando germanico che promise miglioramenti ai lavoratori pregandoli di riprendere il lavoro, avvisandoli anche che il Reich tedesco non avrebbe più tollerato nessuna interruzione della produzione. Lo sciopero fu interrotto per una settimana e il 25 novembre le fabbriche riavviarono i macchinari.

Il 30 novembre i vertici tedeschi, in un incontro con le commissioni degli operai Fiat, che però rappresentavano tutte le maestranze torinesi, resero note le loro proposte che non corrispondevano alle promesse fatte ai lavoratori: estensione a tutta la famiglia operaia del supplemento pane del 75% dato al capofamiglia; carte annonarie supplementari; blocco dei prezzi e aumento dei salari del 30%.

La reazione operaia a queste proposte giudicate insoddisfacenti non tardò ad arrivare e si materializzò in uno sciopero che coinvolse il mattino del 1 dicembre le maestranze di svariati impianti cittadini²⁵, senza però toccare lo stabilimento di Mirafiori (presidiato da reparti armati tedeschi), della Spa e dell'Aeronautica dove gli operai, sotto il tiro delle armi tedesche erano minacciati a consegnare gli scioperanti e a riprendere il lavoro.

Le intimidazioni tedesche sugli operai di Mirafiori resero "orfani" della forza di questo motore pulsante i lavoratori degli altri stabilimenti torinesi, che prolungarono lo sciopero di 48 ore "ma furono poi costretti a sospenderlo"²⁶.

Gli scioperi del novembre e del dicembre 1943 contribuirono comunque al raggiungimento di rilevanti obiettivi, economici e politici.

L'aumento del 30% dei salari, la trasformazione dell'indennità concessa in aprile in indennità di presenza, l'estensione a tutti del pagamento delle 192 ore e il contributo in viveri che le aziende e i tedeschi si impegnavano a versare, costituivano infatti per i lavoratori torinesi delle concessioni tutt'altro che marginali sul piano economico.

Dal punto di vista politico gli scioperi rafforzarono invece le posizioni dell'antifascismo politico: gli operai rappresentavano un grande potenziale di conflittualità da riversare contro il regime nazifascista e furono proprio le maggiori voci di opposizione al regime (azionisti, comunisti e

²³ C. Dellavalle, *La classe operaia piemontese nella guerra di Liberazione*, in *Storia del movimento operaio, del socialismo e delle lotte sociali in Piemonte*, cit., p.335.

²⁴ M.Giovana, *La Resistenza in Piemonte (Storia del Cln piemontese)*, Feltrinelli, Milano, 1962, p.44

²⁵ la Fiat Aeronautica, la Grandi Motori, le Ferriere, le Acciaierie e le Fonderie ghisa, la Spa e la Fiat Materiale Ferroviario.

²⁶ R. Battaglia, *Storia della Resistenza italiana*, cit., p. 148

socialisti) a "orientare questa forza generale in senso più esplicitamente politico"²⁷. Tutto ciò avverrà con lo sciopero generale del 1 marzo 1944.

Il 1 marzo del 1944 a Torino scattava lo sciopero generale, nonostante la manovra preventiva adottata dalle autorità nazifasciste che con un comunicato prefettizio diramato il giorno precedente annunciavano la messa in ferie delle fabbriche, giustificando tale provvedimento con la mancanza di acqua e quindi di energia elettrica. Ad essere chiuse del tutto erano in realtà poche fabbriche²⁸ per un totale di circa 10000 operai, mentre erano esclusi dal provvedimento i complessi industriali indispensabili alla produzione bellica (primi fra tutti gli impianti Fiat).

Nonostante la manovra della messa in ferie una buona parte dei lavoratori degli impianti dei quali non era stata decretata la chiusura sospese il lavoro²⁹, mentre in altri stabilimenti³⁰ la pressione delle autorità rese difficoltoso lo sciopero: furono comunque 60000 gli operai che si astennero dal lavoro.

La sera del 1 marzo, Zerbino, capo fascista della Provincia, ordinò la ripresa del lavoro per il giorno successivo minacciando la chiusura degli stabilimenti, con perdita delle retribuzioni, arresti e deportazioni in campo di concentramento, licenziamento in tronco e perdita dell'esonero per i lavoratori che avevano l'obbligo del servizio militare.

Nonostante queste minacce il 2 marzo entrarono in sciopero le maestranze della stragrande maggioranza delle fabbriche³¹ per un totale di circa 70.000 persone, appoggiate da molti commercianti che chiusero i negozi in segno di solidarietà e dalle unità partigiane che sabotarono diverse linee tranviarie nell'intento di paralizzare il traffico cittadino.

Il 3 di marzo la Fiat decretò la serrata degli stabilimenti e le autorità nazifasciste provvidero a inviare nelle fabbriche presidi armati senza però riuscire a frenare l'agitazione che continuò compatta in tutti i maggiori complessi industriali³² fino al 6 di marzo, giorno in cui il Comitato di agitazione "stimando che la prova di forza fosse sufficiente decideva la ripresa del lavoro per mercoledì 8 marzo"³².

Alla fine di queste giornate di lotta, che ebbero l'importanza di tradurre "sul piano della fabbrica la dichiarazione di guerra aperta che il movimento antifascista aveva fatto fin dall'8 settembre"³³, la repressione tedesca si abbatté ferocemente sul movimento operaio torinese: centinaia furono gli arrestati, migliaia i giovani ai quali fu ritirato l'esonero ed imposto il richiamo alle armi, molti i deportati nei campi di concentramento ai quali si aggiungevano i numerosi partigiani catturati nei rastrellamenti.

Dopo lo sciopero generale del marzo del 1944 la situazione delle industrie torinesi si presentava molto delicata: i risvolti della guerra (sbarco in Normandia) e la liberazione di Roma ebbero l'effetto di diminuire i rifornimenti di materie prime causando una riduzione dei livelli produttivi. Per molti operai (anche per quelli specializzati) questo voleva dire correre incontro al rischio di licenziamento. Inoltre la volontà tedesca di spoliare di uomini e impianti come estremo sfruttamento delle risorse italiane contribuiva ad aggravare la situazione.

Il 15 di giugno il comando tedesco decise il trasferimento coatto in Germania dei macchinari e delle maestranze dell'Officina 17 della Fiat Mirafiori, provocando la pronta reazione operaia: dal 17 al 27 giugno le industrie torinesi si fermarono. La protesta partì dallo stabilimento di Mirafiori e, dopo la

²⁷ C. Dellavalle, *Gli operai contro la guerra*, in *Storia illustrata di Torino*, cit., p.1994.

²⁸ Michelin, Tedeschi, Westinghouse, Savigliano, snia Viscosa di Venaria, Cir, Bertone, Schiapparelli, Martiny.

²⁹ Mirafiori, Lingotto, Fiat Materiale Ferroviario, Grandi Motori, Viberti, Lancia, Elli Zerboni, Aeritalia, Riv, Emanuel, Zenith, Ceat, Cimat, Rasetti, Venchi Unica, Borgognan.

³⁰ Fiat Acciaierie, Dubosch, Fiat Acciaierie, Microtecnica, Fiat Ricambi, Fiat Spa, Capamianto.

³¹ Zenith, Viberti, Ceat, Rasetti, Mirafiori, Lingotto, Riv, Fiat Ricambi, Microtecnica, Grandi Motori, Fiat Materiale Ferroviario, Emanuel, Viberti, Fiat ferriere, Fiat Acciaierie, Snia Viscosa, Cotonificio Val Susa, Venchi Unica.

³² Tra il 3 e il 6 di marzo il lavoro fu sospeso nei seguenti stabilimenti: Mirafiori, Lingotto, Fiat Spa, Fiat Materiale Ferroviario, Fiat Fonderie, Fiat Grandi Motori, Aeritalia, VenchiUnica, Borgognan, Snia Viscosa, Elli Zerboni, Cotonificio Val Susa, Zenith, Dubosch, Viberti, Riv, Fiat Ferriere.

³³ R. Luraghi, *Il movimento operaio torinese durante la Resistenza*, Einaudi, Torino, 1958, p.185

³³ C. Dellavalle, *La classe operaia piemontese nella guerra di Liberazione*, in *Storia del movimento operaio, del socialismo e delle lotte sociali in Piemonte*, cit., p.344

decisione dei tedeschi di proclamarne la serrata, si diffuse in tutte le altre fabbriche torinesi³⁴, interessando anche un gran numero di tecnici ed impiegati. Gli operai si battevano non solo contro la deportazione di uomini e mezzi, ma rivendicavano anche un aumento dei salari e dei viveri. Grazie a questa ferma prova di resistenza i lavoratori ottennero miglioramenti economici³⁵ e fecero abbandonare ai tedeschi i progetti di invio di macchinari e lavoratori in Germania³⁶. Lo sciopero del giugno, diede perciò agli operai torinesi l'occasione di verificare nuovamente la loro grande capacità di mobilitazione e di coesione, ma soprattutto ebbe il merito di riuscire a bloccare un'iniziativa tedesca che, se non fermata, avrebbe potuto pericolosamente "riprodursi su larga scala"³⁷.

Altre agitazioni a carattere intermittente si verificarono anche nell'autunno inverno del 1944/1945. A partire da novembre gli operai si batterono in difesa di interessi vitali come il salario e l'occupazione con proteste che, nuovamente, ebbero come epicentro gli stabilimenti della Fiat e da qui si allargarono agli altri complessi industriali³⁸.

D'altra parte fu proprio la frammentarietà delle agitazioni la carta vincente. Prima di tutto perchè non permetteva ai tedeschi di localizzare il punto nevralgico delle agitazioni, quello da cui far partire una repressione generale e poi perchè rendeva impossibile ai nazifascisti il ripristino della normalità, sia intraprendendo una politica di concessioni e miglioramenti salariali (comunque irrisori di fronte all'aumento costante del costo della vita), sia di dura repressione (arresti di militanti e serrate delle fabbriche con relativa perdita dei salari da parte operaia). Si trattava perciò di una conflittualità che non veniva mai meno e che permetteva "la crescita di quelli che saranno gli organismi fondamentali della Resistenza: i comitati di agitazione, i CLN, i comitati sindacali e le organizzazioni politiche di massa"³⁹.

Quello che si respirava a Torino era un clima di estrema tensione: operai e militanti erano arrestati, torturati ed uccisi dai tedeschi e dai fascisti che invano cercarono il consenso anche attraverso leggi di socializzazione, di fronte al rifiuto operaio di sostenere un fascismo che continuava a fare rima con la guerra e con l'asservimento ai tedeschi che iniziavano a colpire indiscriminatamente lavoratori e partigiani. Di contro, il movimento antifascista reagiva contro tedeschi e fascisti.

Era così che la città, i suoi abitanti e le sue fabbriche si preparavano ad accogliere quello che sarebbe stato l'ultimo e decisivo atto dell'antifascismo torinese: l'insurrezione del 18 aprile 1945.

³⁴ Dopo Mirafiori le prime fabbriche a fermare i macchinari furono quelle dell'intero gruppo Fiat (Lingotto, 4000 operai, Ferriere, 6000, Fonderie Ghisa, 1800, Acciaierie, Fiat Materiale Ferroviario, Grandi Motori, 3100), seguite nei giorni successivi dagli operai della Riv, della Rasetti, della Cimat, della Elli Zerboni, della Lancia, dell'Aeritalia, della Incet, della Ceat, dell'Arsenale militare di borgo Dora, della Dubosch, della Viberti, della Zenith, alla Bertone, alla Manifattura Tabacchi. I dati relativi alle aziende entrate in sciopero sono reperibili in R. Luraghi, *Il movimento operaio torinese durante la Resistenza*, Einaudi, Torino, 1958, p.226/229.

³⁵ a Mirafiori ad esempio, la direzione versò un anticipo di 92 ore sulle 192 e fu concesso un aumento ai percentualisti

³⁶ Si deve inoltre ricordare che il 22 giugno un'incursione alleata colpì proprio l'Officina 17 di Mirafiori distruggendo gran parte del materiale che i tedeschi volevano asportare.

³⁷ C. Dellavalle, *La classe operaia piemontese nella guerra di Liberazione*, in *Storia del movimento operaio, del socialismo e delle lotte sociali in Piemonte*, cit., p.348

³⁸ Il 21 novembre entrarono in sciopero le maestranze della Fiat Lingotto e Mirafiori, seguiti nei giorni successivi (28 e 29 novembre) da quelle degli altri stabilimenti cittadini: Fiat Materiale Ferroviario, Fiat Spa, Fiat Ferriere, Fiat Grandi Motori, Aeritalia, Riv, Dubosch, Venchi Unica, Snia Viscosa, Capamianto, Tubi Metallici, Ambra, Fiat Acciaierie, Cimat, Rasetti, Viberti, Lancia, Ceat, Nebiolo, Westinghouse. Dati reperibili in R. Luraghi, *Il movimento operaio torinese durante la Resistenza*, Einaudi, Torino, 1958, p.254.

³⁹ C. Dellavalle, *La classe operaia piemontese nella guerra di Liberazione*, in *Storia del movimento operaio, del socialismo e delle lotte sociali in Piemonte*, cit., p.349

La ricostruzione di Torino

La guerra aveva lasciato a Torino una pesantissima eredità. Infatti la città portava ben marcati i segni dei bombardamenti che aveva dovuto sopportare durante il conflitto: basti pensare che fino alla fine degli anni '40 il numero dei vani demoliti in conseguenza delle incursioni aeree alleate era superiore a quello dei vani costruiti. Si calcola che , “tra il 1946 e il 1949 i vani soppressi furono 28495 a fronte degli appena 10138 costruiti”¹.

Non meno drammatica era la situazione relativa ai danni subiti dal patrimonio edilizio delle strutture pubbliche, dai centri della cultura a quelli di prima necessità. La gran parte degli ospedali cittadini era inagibile: il San Giovanni Battista (Molinette), l'Oftalmico, il Maria Vittoria e il Mauriziano erano stati colpiti dalle bombe e il Martini (allora in Corso Ferrucci) era praticamente ridotto in macerie”². Nel centro cittadino, in Via Giolitti, la sede del Politecnico si presentava completamente distrutta, mentre erano inagibili il Rettorato dell'Università in Via Po e il Palazzo delle Esposizioni del Valentino. Anche lo scenario delle scuole cittadine non era molto differente: furono “cinque le scuole completamente distrutte, 28 quelle distrutte solo parzialmente e 52 quelle sinistrate. ”³

Nel 1945 si contavano così 774 locali scolastici in meno rispetto all'anteguerra ed erano ben 1422 quelli danneggiati⁴.

La città fu pesantemente colpita anche dal punto di vista della viabilità: gli aeroporti di Mirafiori e di Caselle (allora solo militare) erano sinistrati, insieme all' autostrada per Milano (costruita nel 1932), alle arterie di circolazione quotidiana (strade, ponti e cavalcavia), alla stazione di Porta Nuova , alle rimesse tranviarie, alle linee di circolazione e ai veicoli dell'Azienda tranvie municipali.

A ciò si aggiungevano anche gli ingenti danni causati alla rete telefonica e a quella elettrica.

Torino era però stata colpita anche nel cuore delle sue attività economiche e produttive: la distruzione delle piccole officine (boite) e dei laboratori faceva da sfondo a quella ben più visibile e marcata della grande industria. Vecchi stabilimenti come la Viberti e la Westinghouse si presentavano quasi distrutti, e anche la Fiat, sotto il fuoco delle bombe alleate, aveva perso circa un terzo dei propri impianti.

Si può facilmente intuire come in queste condizioni non fosse semplice un'immediata ricostruzione, resa ancora più faticosa “dall'indisponibilità di materiali, capitali e risorse”⁵ che andavano a gravare sulle esigenze di una popolazione che aveva visto il ritorno di circa 709 mila cittadini sfollati dai bombardamenti e che doveva fare i conti con la presenza di centinaia di famiglie senza tetto, con la scarsità dei generi di prima necessità, con l'aumento del costo della vita e con i reduci e i partigiani “che ingrossavano le fila dell'esercito di disoccupati che manifestava per le strade per ottenere un posto di lavoro”⁶. Ciononostante Torino si rimboccava le maniche e provava a “rinascere”. I primi interventi messi in atto dal sindaco Celeste Negarville (esponente di sinistra e personaggio di primo piano dell'antifascismo cittadino) riguardarono le “riparazioni sommarie dei danni, il reperimento di legna per riscaldare le scuole e gli stabili pubblici e la riorganizzazione degli

¹ I dati sono riportati in S. Musso, *Lo sviluppo e le sue immagini. Un'analisi quantitativa. Torino 1945/1970*, in *La città e lo sviluppo. Crescita e disordine a Torino 1945/1970*, a cura di B. Maida e F. Levi, Torino, Franco Angeli, 2002.

² M. Moraglio, *Amministrazioni locali e infrastrutture a Torino: 1945-1967*, in *La città e lo sviluppo. Crescita e disordine a Torino 1945/1970*, a cura di B. Maida e F. Levi, cit., p.398

³ L. Cit.

⁴ I dati relativi ai danni riportati dagli edifici scolastici si trovano in M. Moraglio, *Amministrazioni locali e infrastrutture a Torino: 1945-1967*, in *La città e lo sviluppo. Crescita e disordine a Torino 1945/1970*, a cura di B. Maida e F. Levi, cit., p.398.

⁵ L.cit.

⁶ A. Castagnoli, *Torino dalla ricostruzione agli anni Settanta*, Franco Angeli, Torino, 1995, p.9

uffici”⁷, uniti a due importanti interventi relativi all’Azienda elettrica municipale e al servizio municipale dell’acquedotto che venne reso autonomo.

I torinesi avevano però voglia di divertirsi, di dimenticare quegli anni bui che si erano lasciati alle spalle. E la città sembrava assorbire questo clima di rinnovamento offrendo occasioni di socialità sia agli adulti che ai ragazzi (che usavano riunirsi in gruppi, le cosiddette “maraie”). C’erano gli oratori (che specialmente nei rioni più popolari organizzavano le gite al fiume), le sale da ballo, le balere, dove si ballava accompagnati dal ritmo di chitarra e di fisarmonica o a quello di orchestre jazz, i circoli operai dove si giocava a bocce e a carte e poi anche numerosi cinema che si accostavano alle iniziative organizzate dagli enti pubblici (ad esempio i veglioni danzanti per le strade) e “al proliferare di nuovi giornali”⁸.

La giunta frontista di Negarville si dimostrò, dal punto di vista della ricostruzione cittadina assai lungimirante. Infatti si era deciso di applicare un programma di ricostruzione attento ai “bisogni collettivi e alle esigenze industriali della città”⁹.

Torino aveva infatti bisogno di nuove strutture ospedaliere (un ospedale infantile e la ricostruzione del Martini che fu edificato nei pressi di P.zza Adriano), di un moderno e funzionale sistema sanatoriale, della costruzione di nuovi edifici deputati ad ospitare scuole e istituti professionali, anche se, a proposito dell’istruzione, il problema più immediato da risolvere era la costruzione della nuova sede del Politecnico (costruita al Valentino e non più in Via Giolitti).

Un altro punto rilevante era costituito dal potenziamento delle arterie stradali ed autostradali, indispensabili per il rilancio industriale della città. Nell’ottica di una ripresa delle attività produttive si inseriva anche la ricostruzione del Palazzo della Moda del Valentino, diventato poi Torino Esposizioni (inaugurato nel 1948 dal Salone dell’automobile).

Dopo la scissione socialista del 1947 e la vittoria democristiana del 1948 che caratterizzarono il quadro politico italiano, alla giunta di Negarville successe nel maggio 1948 quella di Domenico Coggiola.

La giunta Coggiola centrò le sue attenzioni su problemi di natura sociale (alloggi, ospedali, Centrale del Latte), ed economica (costruzione di nuove infrastrutture viste come necessarie per una città che ambiva a divenire metropoli: l’aeroporto internazionale di Caselle, potenziamento delle linee ferroviarie e costruzione di trafori per la Francia e per la Svizzera). La gran parte dell’impegno della giunta fu però dedicato alla risoluzione dell’annoso problema della mancanza di case: “noi vogliamo fare le case popolari ad ogni costo!”, disse il sindaco in un consiglio comunale del 20 maggio 1948¹⁰. E così fu.

Il primo dicembre dello stesso anno, Coggiola annunciò che il comune avrebbe contratto un prestito di due miliardi per iniziare la costruzione di circa 4000 case popolari¹¹, che avrebbero dovuto essere edificate nei quartieri operai della città, Mirafiori, Corso IV novembre e Via Fiocchetto.¹²

⁷ M. Moraglio, *Amministrazioni locali e infrastrutture a Torino: 1945-1967*, in *La città e lo sviluppo. Crescita e disordine a Torino 1945/1970*, a cura di B. Maida e F. Levi, cit., p.398.

⁸ A. Castagnoli, *Torino dalla ricostruzione agli anni Settanta*, Franco Angeli, Torino, 1995, p.9

⁹ M. Moraglio, *Amministrazioni locali e infrastrutture a Torino: 1945-1967*, in *La città e lo sviluppo. Crescita e disordine a Torino 1945/1970*, a cura di B. Maida e F. Levi, cit., p. 401

¹⁰ L.cit.

¹¹ era la prima volta che un comune prendeva una decisione di questo tipo senza fare affidamento al contributo dello stato.

¹² in questo periodo avveniva poi anche la progettazione, ad opera dell’architetto Giovanni Astengo, del quartiere della Falchera, che costruito sul modello delle new towns inglesi, divenne un quartiere ghetto, un dormitorio, simbolo -scrive A.Castagnoli- della disgregazione e dell’emarginazione prodotte dalla crescita senza controllo del capoluogo piemontese.

La ricostruzione della città avveniva però nel disordine più totale, al di fuori di un progetto urbanistico in senso lato: infatti i mutamenti politici avevano fatto sì che il piano regolatore del 1946 venisse attuato solo 10 anni dopo (sotto la giunta democristiana guidata da Amedeo Peyron).

La città, spinta dalle nuove esigenze, cresceva così senza nessun tipo di pianificazione, disordinatamente, sotto la spinta “delle necessità e degli interessi dei maggiori gruppi finanziari che furono i veri artefici di buona parte di quanto fu costruito o ripristinato in quegli anni”¹³.

La riorganizzazione dell'Industria

Nonostante i pesanti bombardamenti che avevano colpito la città, il quadro generale dell'industria torinese dell'immediato dopoguerra non era poi così drammatico: ad eccezione dei piccoli laboratori e delle piccole officine completamente danneggiati dalle bombe, la distruzione dei grandi impianti industriali era stata “tutto sommato limitata”¹⁴.

La difficoltà a reperire materie prime, l'assenza di un mercato internazionale ed interno dove poter esportare i prodotti e l'aumento dell'inflazione, rendevano la ripresa molto difficile: dopo la Liberazione l'industria torinese aveva una capacità produttiva superiore rispetto a quella prebellica, ma il riavvio del sistema produttivo fu talmente lento che, “nel 1946 la produzione industriale era appena superiore alla metà di quella del 1938”¹⁵.

Lo scenario era poi aggravato dall'aumento dei disoccupati: dal luglio del 1945 si susseguivano manifestazioni di ex partigiani e di ex internati che rivendicavano il loro diritto ad un lavoro (agitazioni che culminarono nell'ultima settimana di agosto con il saccheggio dei negozi di Via Roma) e, nel novembre 1946, man mano che tutti i reduci fecero ritorno il numero dei senza lavoro era salito a 53000 unità¹⁶.

Per uscire da questa situazione gli industriali chiedevano una netta riduzione delle maestranze (che erano in esubero dal momento che non vi era più da far fronte alle incalzanti esigenze belliche), “legittimati” in questo senso dallo sbocco dei licenziamenti firmato con la CGIL nell'autunno del 1945, in base al quale era consentito “il licenziamento degli elementi assunti dopo il 1943”¹⁷.

A non rischiare il licenziamento era invece la manodopera specializzata, indispensabile per una completa riattivazione del ciclo produttivo: gli industriali erano pienamente consapevoli che per la riattivazione dei macchinari (resa ancora più difficile dalla mancanza di pezzi di ricambio) era importantissima la presenza degli operai qualificati, assai più utili degli operai comuni che nella maggior parte dei casi erano in grado di effettuare solo poche mansioni senza per altro possedere una vasta conoscenza del ciclo produttivo. Ecco perché gli industriali preferirono concedere aumenti salariali e tenere una linea non pregiudiziale nei confronti dei Consigli di gestione (che avevano nell'operaio specializzato, nella sua ideologia e nella sua cultura produttivistica il maggior punto di riferimento) “in cambio di un alleggerimento della manodopera in eccesso”¹⁸.

¹³ A. Castagnoli, *Torino dalla ricostruzione agli anni Settanta*, Franco Angeli, Torino, 1995, p.12.

¹⁴ S. Musso, *Il lungo miracolo economico. Industria, economia e società (1950-1970)*, in *Storia di Torino*, a cura di N. Tranfaglia vol.9, *Gli anni della Repubblica*, Einaudi, Torino, 1999, p.53

¹⁵ L.cit.

¹⁶ Le cifre relative al numero di disoccupati presenti a Torino nel 1946 sono reperibili in S. Musso, *Il lungo miracolo economico. Industria, economia e società (1950-1970)*, in *Storia di Torino*, a cura di N. Tranfaglia vol.9, *Gli anni della Repubblica*, cit., p.53

¹⁷ V. Castronovo, Torino, cit., p.338

¹⁸ A. Castagnoli, *Torino dalla ricostruzione agli anni Settanta*, Franco Angeli, Torino, 1995, p.16

Soltanto con la piena collaborazione di queste figure professionali fortemente qualificate l'industria torinese poteva riprendere a pieno le sue funzioni. Prima tra tutte quella metalmeccanica.

Questo comparto industriale si trovava nelle condizioni di farlo abbastanza rapidamente, dal momento che possedeva un parco macchine evoluto e moderno che non richiedeva "investimenti in aggiornamenti e in nuove acquisizioni"¹⁹. Infatti la politica autarchica e di riarmo intrapresa dal regime a partire dalla seconda metà degli anni '30 aveva facilitato l'ammodernamento degli impianti, "facendo compiere importanti passi avanti verso la produzione in serie nelle principali aziende del settore, che si trovarono avvantaggiate da un parco macchine relativamente aggiornato"²⁰.

Al nuovo avvio dell'industria cittadina contribuirono anche i prestiti americani dell'European Recovery Program (ERP) (che fecero ottenere alle imprese piemontesi ben il 33% degli aiuti americani per l'ammodernamento dei macchinari²¹) e la tregua salariale firmata, nell'ottobre del 1946, tra la Confindustria e la Cgil (rinnovata nel maggio del 1947), che consentiva agli industriali, a fronte di alcune concessioni (ferie operaie a un minimo di 12 giorni, festività infrasettimanali pagate, adeguamento salariale al costo della vita) di agganciare la dinamica salariale a quella della produttività, mettendo così fine a un lungo ciclo di lotte di fabbrica protrattesi per oltre un anno.

Aziende come le Officine Savigliano e la Westinghouse nel comparto della elettromeccanica, la Elli Zerboni e la Nebiolo in quello della costruzioni di macchine utensili, la Zenith in quello meccanico e la Viberti e la Lancia in quello dell'automobile conobbero una discreta ripresa.

In questo trend positivo si inseriva anche la Fiat dove la produttività per operaio era aumentata crescendo da un indice dell'82,7 a 124²², sebbene assai più del comparto "classico", quello dell'auto, fossero la Grandi Motori, le Officine Ferroviarie e quelle adibite alla produzione di macchine agricole a trainare la ripresa. La Fiat, al vertice della quale era tornato dopo un anno di commissariamento Vittorio Valletta, poteva d'altronde procedere ad un'opera di ristrutturazione abbastanza semplice, dal momento che la guerra aveva seriamente danneggiato solo il comparto aeronautico (che uscì dalla crisi solo grazie ai finanziamenti inglesi ed americani), sicchè alla fine del 1947 la ricostruzione delle officine era completamente completata e l'azienda era pronta ad esportare.

La timida ripresa economica (compiuta in una situazione nazionale di forte inflazione e di crescita del debito pubblico) aveva portato, nel dicembre del 1947, ad una riduzione del tasso di disoccupazione che però ricominciò a salire con "la politica deflattiva di pareggio del bilancio inaugurata da Luigi Einaudi, che portò il numero dei disoccupati a ben 62000 nel giugno del 1948"²³.

La normalità produttiva venne raggiunta solo alla fine degli anni '40, quando la produzione andò a stabilizzarsi su valori vicini agli indici dell'anteguerra. Tra il 1949 e il 1950 l'industria torinese conobbe i primi veri segni di ripresa: la Fiat procedeva alla concentrazione di svariate imprese collegate all'indotto dell'auto e, "la sottovalutazione della lira, la stazionarietà dei salari, rimisero in moto anche gli altri principali comparti dell'economia torinese, e in particolare il settore tessile"²⁴.

¹⁹ V. Castronovo, Torino, cit., p.339

²⁰ A. Castagnoli, *Torino dalla ricostruzione agli anni Settanta*, Franco Angeli, Torino, 1995, p.16

²¹ Le cifre relative alla distribuzione degli aiuti americani alle imprese piemontesi sono reperibili in, V. Castronovo, *Imprese ed economia in Piemonte. Dalla Grande crisi ad oggi*, Torino, Cassa di Risparmio di Torino, 1977, p.68

²² I dati relativi all'aumento della produttività della Fiat si trovano in, V. Castronovo, Torino, cit., p.341

²³ S. Musso, *Il lungo miracolo economico. Industria, economia e società (1950-1970)*, in *Storia di Torino*, a cura di N. Tranfaglia vol.9, *Gli anni della Repubblica*, cit., p.53

²⁴ A. Castagnoli, *Torino dalla ricostruzione agli anni Settanta*, Franco Angeli, Torino, 1995, p.17

Questa rinnovata espansione conobbe una frenata solo nel periodo compreso tra il 1951 e il 1952, caratterizzato dalla breve guerra di Corea che provocò una diminuzione della domanda estera. Poi con la stabilizzazione del contesto internazionale “la marcia si fece inarrestabile”²⁵: trainata dall’industria automobilistica (che con la ricostruzione aveva visto nascere piccole imprese ed esercizi legati all’auto che avevano contribuito a fare, ancora di più, di Torino una città dalla marcata monocultura industriale) l’economia torinese iniziò una lunga corsa, soprattutto a partire dal 1955 (anno del lancio della 600), rappresentando uno dei principali motori del “miracolo economico” dell’intera produzione industriale italiana che in quegli anni crebbe a ritmi rapidissimi e vertiginosi.

²⁵ S. Musso , *Il lungo miracolo economico. Industria, economia e società (1950-1970)*, in *Storia di Torino*, a cura di N. Tranfaglia vol.9,*Gli anni della Repubblica*, cit., p.53