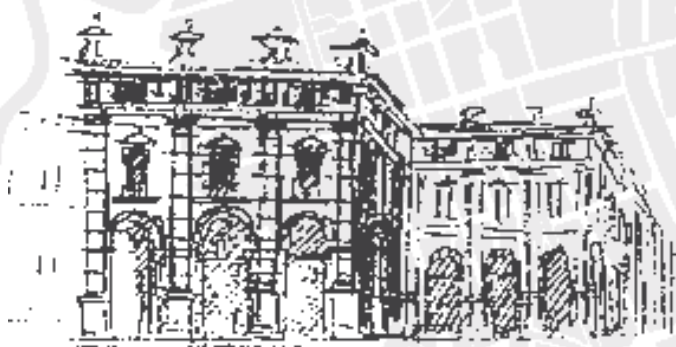


TORINO 1938|45

Luoghi *memoria*

LA CITTA'

DELLE FABBRICHE



- ▶ [Nota metodologica](#)
- ▶ [La città delle fabbriche](#)
- ▶ [Indice delle schede](#)
- ▶ [Cronologia degli scioperi](#)
- ▶ [Testimonianze](#)
- ▶ [Tabelle: dati statistici](#)
- ▶ [Riferimenti bibliografici](#)

► **La città delle fabbriche** ►

Questa ricerca ricostruisce alcune linee di storia delle principali fabbriche attive a Torino durante la seconda guerra mondiale; fornisce nello stesso tempo una sintesi sulla condizione delle vicende del movimento operaio torinese che fu un soggetto politico e sociale di primo rilievo nella lotta di Liberazione nella nostra città.

Il lavoro, è bene precisarlo, non è un censimento completo delle industrie torinesi ma riguarda 33 fabbriche presenti sul territorio cittadino, la cui scelta è stata dettata da due fattori principali: il rilievo di ciascun stabilimento nelle vicende della guerra e della resistenza e la disponibilità di documentazione.

Il lavoro quindi presenta contenuti disomogenei in ragione della diversità delle fonti disponibili.

Il materiale utilizzato, di tipo bibliografico (particolarmente rilevanti si sono rivelate le pubblicazioni e gli opuscoli aziendali redatti dai singoli stabilimenti) ed archivistico (sono stati consultati i fondi dei Verbali dei CIn aziendali custoditi presso l'Istituto piemontese per la storia della Resistenza e della società contemporanea, quelli dell'Intendenza di Finanza-Reperto danni di guerra custoditi all'Archivio di Stato di Torino e i fondi della Camera di Commercio di Torino), è stato integrato con le fonti orali. Attraverso interviste aperte strutturate intorno ai temi del lavoro, della fabbrica, della guerra e della resistenza, si è potuto integrare la "biografia" di alcune fabbriche.

I ricordi di operai, operaie, partigiani hanno così restituito una memoria che aveva nella fabbrica e nella tradizione operaia il punto di sutura tra l'esperienza dei singoli e la dimensione collettiva.

Nel 1938, alla vigilia della guerra, Torino aveva una popolazione di 684.533 abitanti [tabella 1], **200.000** dei quali erano occupati in attività industriali, che costituivano quindi la base del reddito di almeno i "2/3 delle famiglie cittadine" [C. Dellavalle, 1993]. 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" [S. Musso, 1995].

Il settore metalmeccanico, con i suoi 95.000 lavoratori, ovvero il 45,3% del totale degli addetti occupati nell'industria, [Censimento industriale 1937/1940] stava al centro di questo universo industriale che aveva nella Fiat il proprio "colosso". [tabella 5, tabella 6, tabella 8].

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 come ad esempio le Concerie Italiane Riunite e la Gilardini per il conciario, la Venchi Unica per il settore alimentare e la Ceat, la Michelin e la Snia Viscosa, per il comparto della chimica che aveva acquisito un notevole sviluppo. [tabella 13].

1942

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" [C. Dellavalle, 1980]. 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 da una riduzione della produzione che provocò, tra il 1943 ed il 1945, l'uscita dal mercato del lavoro di circa 80.000 unità.

Il mutamento era il risultato di due fattori principali: da un lato la diminuzione delle materie prime a fronte di una crescente domanda di beni e materiali a sostegno dello sforzo bellico enormemente dilatato, dall'altro i danni provocati dalle **incursioni aeree** alleate che a partire dal novembre 1942 iniziarono ad abbattersi su Torino con una frequenza [tabella 11] sempre maggiore colpendo non solo le abitazioni civili, ma anche i principali apparati produttivi cittadini.

La flessione dell'attività produttiva, [tabella 7, tabella 9, tabella 10] soprattutto nei settori legati più direttamente alla guerra, coincise con l'aumento dello sfruttamento dei lavoratori: 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** e dallo **sfollamento**, 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 fascistissima, operosa e fedele" [G. Alasia, G. Carcano, M. Giovana, 1983] il diffondersi di preoccupazioni ed inquietudini che sfociarono nei primi chiari segni di dissenso.

1942 -1943

Tra l'agosto del 1942 e il primo bimestre dell'anno successivo, si contarono in città le prime agitazioni che coinvolsero le maestranze di svariati stabilimenti [in tutto il Piemonte nello stesso periodo gli **scioperi** furono complessivamente 21, dati reperibili in U. Massola, 1973].

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" [C. Dellavalle, 1980]. 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 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) [L. Passerini, 1984].

Le agitazioni dell'estate del 1942 e dei primi mesi del 1943 promossero all'inizio del marzo 1943 un movimento di protesta molto più ampio ed esteso.

M A R Z O 1943

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**" [V. Castronovo, 1987].

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 cittadini.

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" [U. Massola, 1973]. Le parole di Senise caddero però nel vuoto. A Torino lo 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).

L'11 marzo a Roma Mussolini esprimeva la sua ostilità 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" [E. e D. Susmel, 1966]. La mattina dello stesso giorno, altri dieci stabilimenti fermavano i macchinari.

Gli scioperi continuarono 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.

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 protesta di circa "100.000 operai torinesi"; così li quantificava l'Unità del 15 marzo 1943.

Le giornate del marzo 1943 rappresentarono un evento rilevante non solamente sul piano economico ma soprattutto su quello politico: infatti, il malcontento economico "aveva fatto da base ad una protesta che i manifestanti comunisti avevano indirizzato contro la guerra e il fascismo". [R. Battaglia, 1964].

Il regime, che era stato costretto a "rispondere positivamente ad un'iniziativa partita dagli operai" [C. Dellavalle, 1980], appariva ora fortemente ridimensionato, messo a nudo in tutti i suoi punti deboli, : viceversa gli operai apparivano come il primo soggetto sociale in grado di contrastare la politica fascista per altro in grave crisi.

Le giornate del marzo 1943 erano perciò destinate a non rimanere un episodio isolato. L'estensione ad altre aree e ad altre città della protesta stava a sottolineare che gli scioperi degli operai torinesi avevano dato voce ad una situazione di grave e diffuso disagio. E assumevano perciò una valenza politica generale.

A G O S T O 1943

Caduto il regime fascista il 25 luglio del 1943, il governo Badoglio per scongiurare ogni forma di protesta mantenne un rigido controllo nelle fabbriche utilizzando anche l'esercito. 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, [tabella 12].

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 (i lavoratori uscirono dalle officine e si riversarono lungo le strade cittadine) e per le rivendicazioni: la fine della guerra si univa ad un altro tipo di 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 davano alle lotte dei lavoratori un marcato tratto di politicità.

La caduta del regime avrebbe dovuto 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" [C. Dellavalle, 1980].

S E T T E M B R E 1943

L'occupazione tedesca, in seguito alla crisi dell'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 molto elevati), motivi che, verso la metà di novembre, innescarono una nuova ondata di proteste.

N O V E M B R E 1943

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" [M. Giovana, 1962] e il 20 novembre gli operai decisero di inviare le ricostituite commissioni interne a trattare col comando germanico che promise miglioramenti se i lavoratori avessero ripreso il lavoro. In caso contrario il Reich tedesco non avrebbe più tollerato nessuna interruzione della produzione. Lo sciopero fu interrotto per una settimana e solo 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 cittadini, senza però toccare lo stabilimento di Mirafiori (presidiato da reparti armati tedeschi), della Spa e dell'Aeronautica dove gli operai rimasero sotto il tiro delle armi tedesche fino alla ripresa del lavoro.

Le intimidazioni tedesche sugli operai di Mirafiori resero "orfani" della forza principale i lavoratori degli altri stabilimenti torinesi, che prolungarono lo sciopero di 48 ore, ma furono

poi obbligati ad interromperlo.

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 socialisti) a "orientare questa forza generale in senso più esplicitamente politico" [C. Dellavalle, 1993]. Tutto ciò avverrà con lo sciopero generale del 1° marzo 1944.

M A R Z O 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, per la mancanza di energia elettrica. Ad essere chiuse del tutto erano in realtà poche fabbriche per un totale di circa 10.000 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 lavoro, mentre in altri stabilimenti la pressione delle autorità rese difficoltoso lo sciopero: furono comunque 60.000 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 fabbriche 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. Il 6 di marzo il Comitato di agitazione "stimando che la prova di forza fosse sufficiente decideva la ripresa del lavoro per mercoledì 8 marzo" [R. Luraghi, 1958].

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" [C. Dellavalle, 1980], 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.

G I U G N O 1944

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 decisione dei tedeschi di proclamarne la serrata, si diffuse in tutte le altre fabbriche torinesi, 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 economici (a Mirafiori, ad esempio, la direzione versò un anticipo di 92 ore sulle 192 e fu concesso un aumento ai percentualisti) e fecero abbandonare ai tedeschi i progetti di invio di macchinari e lavoratori in Germania. Va inoltre ricordato che il 22 giugno un'incursione alleata colpì proprio l'officina 17 di Mirafiori distruggendo gran parte del materiale che i tedeschi volevano asportare. 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 ampia scala.

1944 - 1945

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 che chiuse le fabbriche di Mirafiori e Lingotto dal 21 al 27 dicembre.

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 di una conflittualità diffusa e continua 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" [C. Dellavalle, 1980].

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 della RSI che invano cercarono il consenso anche attraverso le leggi di socializzazione. Di fronte al rifiuto operaio di sostenere un fascismo che continuava a sostenere la guerra ed era al servizio dei tedeschi, la repressione colpì lavoratori e partigiani. Di contro, il movimento antifascista reagiva contro tedeschi e fascisti con imboscate, attacchi, agitazioni. Maturavano lentamente le condizioni per una prova generale che ripetesse su una scala più ampia la prova del marzo 1944. Lo sciopero venne preparato come un atto politico unitario dalle forze antifasciste e coinvolse tutte le fabbriche e altre categorie di lavoratori oltre alle scuole. Ma era la città ad essere coinvolta nella protesta generale del 18 aprile.

Fascisti e tedeschi cercarono di opporsi impartendo disposizioni atte, come recitano le parole del commissario federale fascista Solaro, a "stroncare con energia ogni movimento sedizioso" [R. Luraghi, 1958].

La notte tra il 17 e il 18 aprile la città si prepara allo sciopero: gli operai e i sappisti, coadiuvati da gruppi armati di gappisti e di colonne partigiane affiggevano sui muri cittadini

centinaia di volantini e di manifesti i cui contenuti inneggiavano alla protesta: "Fascisti! Non sparate contro i lavoratori che hanno fame! Ricordatevi che siete perduti! Non eseguite gli ordini dei criminali che vogliono portarvi alla morte! Non aggravate la vostra situazione. Siamo all'ultimo secondo. Arrendetevi se volete salva la vita. Arrendersi o perire!".

La mattina del 18 aprile la città è ferma in tutti i suoi apparati produttivi: le fabbriche (da dove fin dalle prime ore del mattino i lavoratori si riversavano nella strade in corteo dando vita a comizi davanti agli ingressi delle fabbriche), le botteghe artigiane, i negozi, i mercati rionali (Porta Palazzo, il più grande mercato cittadino, aveva sospeso le vendite alle 10 del mattino) bloccavano le attività, così come le scuole, i tram, i treni, i servizi postali e telefonici che erano completamente fermi.

Di fronte a questa situazione la repressione poté colpire soltanto alcune fabbriche della Barriera di Milano (la Fiat Fonderie ghisa e la Fiat Grandi Motori), e alla Fiat Mirafiori fu impedita l'uscita degli operai, che comunque rimasero in sciopero all'interno delle officine.

Nelle prime ore del pomeriggio il successo dello sciopero appariva "completo e definitivo" [R.Luraghi, 1958]: la città era così pronta ad affrontare l'ultimo e decisivo atto della **lotta di liberazione**, lo **sciopero insurrezionale** e lo scontro aperto del 25 aprile 1945.

Borgata Vittoria	Elli Zerboni	Corso Venezia, 11
	Borgognan	Via Lanzo
	Superga	Via Orvieto, 59
Lucento	Fiat Ferriere	Corso Mortara, 7
	Michelin	Via Livorno, 57
	Officine Savigliano	Corso Mortara, 4
San Donato	Conceria Fiorio	Via Durandi, 10
Barriera di Milano	Fiat Grandi Motori	Via Cuneo, 20
	Fiat Fonderie Ghisa	Via Cuneo, 21
	Fiat Acciaierie	Via Cigna, 115
	Nebiolo	Via P. Boggio, 26
	Snia Viscosa	Corso Romania, 546
Regio Parco	Manifattura Tabacchi	Corso Regio Parco, 142
Borgo Dora	Arsenale Militare	Piazza Borgo Dora, 3
	Manifattura Gilardini	Lungo Dora Firenze, 19
	Meccaniche Rasetti	Corso Ciriè, 18/20
Vanchiglia	SAFOV	Via Buniva, 26
San Paolo	Lancia	Via Monginevro, 99/101
	Fiat SPA	Corso Ferrucci, 122
	Fiat Materferro	Via Rivalta, 61
	Officine Viberti	Corso Peschiera, 249
	Carrozzerie PininFarina	Corso Trapani, 107
	Carrozzeria Bertone	Corso Peschiera, 225
	Westinghouse	Via P. Boggio, 20
	Tulli e Pizzi	Via Bardonecchia, 36
Corso Francia	Fiat Aeronautica	Corso Italia, 366
	Venchi Unica	Via F. De Sanctis, 4
San Salvario - Nizza	Microtecnica	Via Madama Cristina, 149
	Fiat Ricambi	Via Marocchetti, 11
	RIV	Via Nizza, 148/154
	Fispa	Corso Raffaello, 17/d

Lingotto
Mirafiori - S. Rita

Fiat Lingotto
Fiat Mirafiori

Via Nizza, 250
Corso Agnelli, 200

altre fabbriche

© Istituto piemontese per la storia della Resistenza e della società contemporanea, 2003



Borgata Vittoria	CIMAT (Costruzioni Italiane Macchine Attrezzi Torino)	Corso Venezia 53
	Società Anonima Barbero & C.	Corso Grosseto 40
	CIR (Concerie Italiane Riunite)	Via Stradella 180
	Società Anonima Ambra	Via Foligno 86/88
	Frigt	Via Verolengo 28
	Sablis	Via Stradella 16/18
Lucento	Manifattura Mazzonis (la 'Bianchina')	Via Alta Comba 155
	Manifatture Paracchi	Via Pianezza 17/29
	F.E.R.T. Editori Film	Corso Lombardia 104
San Donato	Caffarel Prochet	Via Carena 2
	Birrificio Metzger	Via S. Donato 68
	Pastiglie Leone	Corso Regina Margherita 242
	Birra Bosio & Caratsch	Via Principessa Clotilde 1
Barriera di Milano	Wamar Biscotti	Corso Vigevano 46
	CEAT	Corso Palermo 99
	Tubi Metallici	Corso Italia (oggi Corso Vercelli) 252
	INCET (Industria Nazionale Cavi Elettrici)	Via Montebianco (oggi Via Banfo) 5
	Officine Barone	Corso Vigevano 33
	FRAM (Fabbriche Molle ed Accessori per Rotabili)	Via Mondovì 17
Regio Parco	Lanificio Maggia	Via Bologna 220
	SITTA (Società Industrie Tessili Torinesi Anonima)	Via Rossetti 20
	SICMA (Società Italiana Costruzione Molle e Affini)	Via Quittengo 41
Borgo Dora	GFT (Gruppo Finanziario Tessile)	Corso Emilia 6
	Società Anonima Molini Dora	Via Priocca 8
Vanchiglia	Società Italiana per il Gas	Corso Regina Margherita 52
	Schiapparelli stabilimenti chimici e farmaceutici	Via Oropa 71
	Opificio Militare	Corso Regina Margherita 16



San Paolo	COMET (Costruzioni Meccaniche e Fonderie)	Corso Ferrucci 50
	Zenit carburatori	Via Freidour 9
	FIP (Fabbrica Italiana Pianoforti)	Corso Racconigi 51
	Società Anonima Capamianto	Via Sagra di S. Michele 187
	Du Bosh Fabbrica ingranaggi	Corso Trapani 95
	Baratti & Milano	Corso Castelfidardo 37
Corso Francia	Paravia	Corso Vittorio Emanuele II 199
San Salvario - Nizza	Fiat Officine di Riparazione e Servizi Urgenti di Soccorso	Corso Dante 81
	Emanuel	Via Canova 8
	Società Anonima FAST Rivoli	Via Berthollet 30
Lingotto	Fornara	Via Sommaria 14
	Carpano	Via Nizza 224
Mirafiori - S. Rita	Laboratorio Chinino di Stato	Via Giordano Bruno 142

fabbriche con scheda

© Istituto piemontese per la storia della Resistenza e della società contemporanea, 2003

Azienda fondata a Torino nel 1911, si occupa della produzione di utensili, calibri e strumenti di controllo. Durante il periodo bellico occupa circa 700 dipendenti, divisi tra gli stabilimenti di Varallo Sesia, Cureggio e Torino.

A Torino, nel complesso di Borgo Vittoria, lavorano complessivamente 400 persone tra impiegati ed operai. Si tratta prevalentemente di operai specializzati, (l'elevato grado di specializzazione è richiesto dal tipo di produzione altamente qualificata) supportati da un basso numero di manovali (adibiti alle pulizie delle macchine o ai lavori più pesanti come la tempra, i trattamenti termici e il taglio dei materiali) e da una discreta presenza di manodopera femminile, quasi tutta concentrata nel reparto di fabbricazione delle punte elicoidali (caratterizzato dalla presenza di macchinari di piccole dimensioni e perciò facilmente maneggiabili).

Durante la guerra, temendo i danni dei bombardamenti (che in realtà colpiscono quasi esclusivamente il deposito merci) la direzione decide di trasferire i macchinari più costosi e più importanti nelle sedi di Varallo Sesia e di Cureggio, lasciando a Torino solo parte delle lavorazioni che sono comunque eseguite per conto dell'esercito tedesco. L'azienda deve infatti fabbricare parti meccaniche ed utensili per le armate germaniche; una produzione che però è spesso oggetto di astuti e costanti atti di sabotaggio da parte dei dipendenti: "noi, che facevamo l'utensileria per i tedeschi, facevamo in modo che l'utensile sembrasse perfetto da fuori ma in realtà non lo era: sembrava duro all'esterno, ma in realtà era molle come il formaggio all'interno e così si consumava subito, oppure lo facevamo talmente duro che appena entrava in contatto con il materiale da lavorare si rompeva" [intervista a Martino Sergio Actis]. Questo episodio sembra ben evidenziare la profonda coesione e la solidarietà, al di là delle differenze di classe ("non c'era divisione tra classe operaia e classe impiegatizia, perché tutti si davano del tu") [ibidem] che unisce i dipendenti della Elli Zerboni, sede, nel periodo insurrezionale (grazie anche al comportamento dei vertici aziendali che mai hanno intralciato le attività degli elementi impegnati nell'organizzazione della lotta antifascista) del Comando dell'8° Brigata SAP Osvaldo Alasonatti operante nelle fabbriche del Borgo Vittoria.

Martino Sergio Actis (vice comandante della Brigata e ex impiegato dell'azienda) ricorda infatti come "con la direzione e con i capi officina si è sempre trovato un punto d'incontro. Anzi quando hanno preso dei partigiani i dirigenti dell'azienda si sono dati molto da fare per farli uscire tutti. La direzione comunque non ha mai creato problemi, potevamo fare, nel periodo clandestino, abbastanza liberamente ma in modo elegante, non sfacciato, tutto quello che c'era da fare e da organizzare. Ad esempio c'era il signor Musso, il direttore di officina che sapeva tutto di me, che ero dei partigiani, ma non disse mai nulla, anzi" [ibidem].

La rete clandestina è costituita inizialmente da circa 50 elementi (poi aumentati nel corso degli anni) che si dividono i compiti: i dipendenti più giovani collaborano con le Gap e con le Sap nello svolgimento delle azioni, mentre quelli più anziani provvedono al lato organizzativo (preparazione degli scioperi, raccolta di collette e di indumenti da inviare ai partigiani delle Valli di Lanzo, ecc).

Le riunioni hanno luogo in fabbrica, di nascosto, nel piccolo ufficio della Commissione Interna, ma la maggior parte delle volte si svolgono sulla strada al di fuori dello stabilimento e dell'orario di lavoro senza correre così il rischio di incappare nelle ispezioni "delle Brigate Nere e dei tedeschi che venivano a controllare se tutto era sotto controllo, se c'erano delle denunce della direzione relative a qualche dipendente (cosa che alla Zerboni non successe mai). Tutto andava bene alla Zerboni, perché la direzione aveva una posizione tale da lasciare fare tutto

con relativa calma e si comportavano nei nostri confronti molto bene: ecco perché decidemmo di mettere lì la sede del comando"[*ibidem*]. Nella lotta antifascista un ruolo cruciale è poi ricoperto anche dalle tante operaie della Elli Zerboni, attive e determinate sia nell'organizzazione di azioni e manifestazioni (sono ad esempio loro che al funerale delle sorelle Arduino "hanno dentro le borse i garofani per fare la corona") sia nel prestare opera di soccorso nell'infermeria dello stabilimento nei combattimenti dell'aprile 1945.

Infatti tra il 25 e il 28 aprile del 1945 la fabbrica, presidiata dagli operai e dai sappisti, è al centro dei violenti scontri a fuoco che coinvolgono l'intero quartiere (al centro di importantissime direttrici viarie quali la Stazione Dora, snodo ferroviario di notevole importanza strategica per i suoi collegamenti, per la linea Torino-Milano-Venezia e la ferrovia Torino-Valli di Lanzo e gli svincoli con le fabbriche Savigliano e Fiat Ferriere) e che raggiungono il momento più drammatico la mattina del 27 aprile quando una colonna corazzata tedesca con alcuni carri armati Tigre si posiziona sul piazzale della stazione Dora e inizia a sparare senza freno contro lo stabilimento dove, le tre mitraglie poste sul tetto non sono sufficienti a reggere l'attacco. Dopo alcune ore di combattimento iniziano ad arrivare dalla montagna i primi partigiani che, equipaggiati di armi pesanti riescono a mettere in fuga la colonna tedesca: alla sera del 27 aprile Borgo Vittoria è praticamente liberato e, lunedì 7 maggio alla Elli Zerboni si può riprendere il lavoro.

Fonti citate

■ Interviste:

Intervista di E. Miletto a Martino Sergio A., ex impiegato alla Elli Zerboni e vicecomandante dell'8ª brigata Sap Osvaldo Alasonatti.

■ Bibliografia essenziale:

Mauro Pettini, *8ª Brigata S.A.P. "Osvaldo Alasonatti"*, Torino, A.N.P.I. Comitato di Zona 5° Circoscrizione, 1999

La Borgognan fa parte, insieme alla Superga di Via Orvieto, del complesso della Frigt (Fabbriche riunite industria gomma torinese) che ha sede in Via Verolengo 28 nel popolare rione di Madonna di Campagna.

Fabbrica produttrice di articoli in gomma, camere d'aria per biciclette, parti in gomma per auto (i maggiori committenti sono la Fiat, la Lancia e la Om di Milano), autocarri, motociclette e per materiale ferroviario, è costituita da un grande fabbricato a quattro piani situato in Via Lanzo, alla confluenza dei due quartieri di Borgo Vittoria e Madonna di Campagna.

Occupava circa 500 lavoratori suddivisi tra il reparto articoli tecnici (che comprende la preparazione per gli articoli da stampare per le automobili, i camion, la Ferrovia, i pedalini per le biciclette e per le moto, e il trafilato per gli articoli più minuti), il reparto finitura e sbavatura (dove avviene la finitura, la sbavatura ed il collaudo di tutti gli articoli stampati, ed è composto per lo più da personale femminile e da due meccanici uomini che si occupano della manutenzione delle mole e dello smeriglio del materiale ferroviario), reparto tubificio (dove si producono tubi in gomma per vari usi), reparto copertura e camere d'aria per bicicletta e reparto semilavorati (adibito alla preparazione delle varie miscele per formare la gomma per tutti gli articoli in lavorazione; un reparto diretto da un laureato in chimica, dove il lavoro è molto nocivo per la salute).

La manodopera è formata in gran parte da personale femminile, ("le cercavano tutte molto giovani" *[Intervista a Natalia M.]*), mentre i pochi uomini sono addetti alla manutenzione delle macchine e al controllo della disciplina in fabbrica (capireparto, capi squadra e sorveglianti).

Le operaie, assunte dopo un mese di prova, lavorano a cottimo in reparti dove vige una disciplina ferrea, durissima, come ricorda Natalia M., operaia e staffetta partigiana: "le regole erano tremende già dal mattino: si entrava alle otto, ma cinque minuti prima dell'orario bisognava essere sul posto di lavoro" *[Intervista a Natalia M.]*. Una rigidità che sembra far parte di ogni momento della giornata lavorativa: "si iniziava alle otto e si finiva a mezzogiorno. Era vietato persino mangiare le caramelle, dovevi farlo di nascosto. C'era una persona che andava su e giù per il reparto: se vedeva che muovevi la bocca, ti richiamava e ti segnalava. Inoltre fino a mezzogiorno a meno di situazioni di particolare gravità niente bagno, era vietato, non si poteva andare. A mezzogiorno c'era la pausa: appena venti minuti. In questo tempo dovevi mangiare, andare ai servizi (che erano al piano terra) e poi risalire. Si usciva alle quattro e mezza" *[Intervista a Natalia M.]*.

Nei reparti accanto alle operaie lavorano le cape collaudo e le maestre, figure adibite ad insegnare il lavoro alle nuove lavoratrici, ed il controllo è affidato ai capireparto, personale maschile, spesso temutissimo, come nel caso del capo reparto Nizza, "uno dei primi squadristi, molto severo e fascista convinto" assai temuto da tutte le operaie per i suoi metodi: "c'era una lavorazione fatta per la ferrovia: dentro c'era del ferro ed intorno tutta gomma che bisognava passare alle mole smeriglio: quel lavoro lì lo davano di solito agli uomini perché era davvero pesante, ma lui, quando vedeva qualche donna fare dei gesti di disappunto o semplicemente alzare la testa la mandava a fare quel lavoro lì, alla sera quella donna non so se aveva la forza per andare a casa" *[Intervista a Natalia M.]*.

Ed è proprio questo trattamento oppressivo sul luogo di lavoro, "una cosa che ti annientava e che non ti lasciava nemmeno la voglia di parlare, di canticchiare, niente, c'era un'oppressione tremenda e quando uscivi di lì avevi solo più voglia di andare a casa e sederti" *[Intervista a Natalia M.]*, che fa scoppiare la scintilla della protesta operaia che si traduce in una massiccia

adesione dei lavoratori allo sciopero del marzo 1943. Un'agitazione che come ricorda l'operaia Arcangela Casetti, è preparata nei minimi dettagli dai militanti comunisti, i quali si preoccupano di "far trovare sui posti di lavoro i volantini preparatori dell'agitazione entrando mezz'ora prima degli altri, in modo che gli operai li vedessero e sfuggendo così alla sorveglianza esercitata in officina durante le ore di produzione" [G. Alasia, G. Carcano, M. Giovana, 1983].

L'adesione alla protesta è totale: tutti i lavoratori, con le donne in testa al corteo, si radunano nel cortile della fabbrica dove la stessa Casetti tiene un comizio. A non prendere parte alla fermata del lavoro sono invece i pochi dipendenti fascisti, come ad esempio Bruna B., operaia del reparto finitura e sbavatura, figlia di uno squadrista che, come ricorda Natalia M. (sua collega) "quando ha visto che abbiamo cominciato ad uscire è salita sul tavolo e ha cominciato a gridare: fermatevi, vergognatevi, qui non bisogna fare così, vi faccio denunciare tutte, ma nessuno le ha dato retta. E poi ci ha fatto davvero chiamare tutte in questura, siamo state convocate una per volta" [Intervista a Natalia M.]. Questo episodio fa però emergere la solidarietà tra le compagne di lavoro, che, proteggendosi a vicenda, non forniscono al commissario che le interroga le vere motivazioni che le hanno portate a scioperare, ma rispondono semplicemente di essere uscite "perché sono usciti tutti e allora sono uscita anche io. Poi allora ci ha fatto andare via tutte senza dirci niente e quando siamo tornate in fabbrica più nessuno guardava la Bruna B.." [Intervista a Natalia M.].

Nello stesso anno, inizia nell'azienda la fabbricazione delle maschere antigas che, affiancata a quelle tradizionali già precedentemente svolte, annovera la Borgognan tra le industrie ausiliarie deputate a svolgere la produzione di guerra: una fabbrica sotto il protettorato del Ministero del Reich per la produzione bellica, cosa che permette a tutti i dipendenti di avere l'esonero dalla chiamata alle armi e un lasciapassare bilingue (italiano e tedesco).

In questa nuova tipologia di lavorazione la Borgognan si sostituisce ad un'altra azienda, la Ceat (ex Tedeschi che, di proprietà di una famiglia ebraica, muta denominazione dopo il 1938), che, gravemente danneggiata dai bombardamenti del 13 luglio 1943, si trova impossibilitata a proseguire la produzione di maschere antigas, intrapresa già da tempo.

Nel 1944 i lavoratori partecipano allo sciopero generale del primo di marzo ("ricordo che l'adesione è stata totale, non è rimasto nessuno nei reparti" [Intervista a Natalia M.]), e nel mese di luglio è costituito il Cln aziendale, la cui attività va ad affiancare quella delle cellule antifasciste attive all'interno dello stabilimento già prima dell'8 settembre. Il Comitato di Liberazione di fabbrica è composto da 5 elementi, ognuno dei quali ricopre una mansione ben determinata, come ad esempio la distribuzione della stampa clandestina ("quei giornalini che uscivano una volta al mese" [Intervista a Natalia M.]), la propaganda politica, l'organizzazione delle attività ("si facevano delle adunate sempre fuori dalla fabbrica, spesso in Via delle Campagne che era isolata" [Intervista a Natalia M.]), il mantenimento dei contatti con le altre fabbriche e la consegna di viveri, collette e indumenti ai reparti partigiani dislocati sulle montagne. Il tutto è svolto nella più totale segretezza, comunicando soltanto "con parole d'ordine, stando soprattutto attenti a non parlare davanti a determinate persone, le spie, che comunque in fabbrica venivano quasi sempre individuate" [Intervista a Natalia M.].

Il 25 aprile del 1945 i lavoratori della Borgognan partecipano all'insurrezione cittadina: operai, operaie ed impiegati, "armati poco e niente, di figura", occupano la fabbrica e la presidiano da eventuali attacchi tedeschi.

La mattina del 26 aprile una colonna di tedeschi transita davanti allo stabilimento, lo circonda e apre il fuoco contro gli operai barricati sul tetto "colpendo a morte il nostro compagno Aldo Grassi" [Intervista a Natalia M.]. Poco dopo lo scontro a fuoco (l'unico che coinvolge la fabbrica nelle giornate insurrezionali) il direttore, ingegner Bruioli, e un'operaia escono dai cancelli dell'edificio per trattare con i tedeschi i quali "di fronte all'assicurazione che non gli avremo fatto nulla e che li avremo consegnati agli americani, si arrendono" [Intervista a Natalia M.]. La colonna di soldati germanici, privata di armi, provviste (che, come ricorda Natalia M., "sono state indispensabili per la mensa nei giorni insurrezionali" [Intervista a

Natalia M.]), carri e cavalli è sistemata dai lavoratori in un'ala dello stabilimento.

Il giorno successivo entrano alla Borgognan le prime formazioni partigiane: molti "erano di passaggio, mentre altri si sono fermati senza però toccare i tedeschi perché quelli del Cln han detto voi entrate ma voi non li toccate, nessuno tocca quella gente, noi abbiamo dato la nostra parola che li consegneremo agli americani e così deve essere fatto. E infatti così fu".
[Intervista a Natalia M.]

Subito dopo la fine del conflitto l'azienda passa sotto il controllo della Pirelli di Milano (è lo stesso Pirelli che, negli ultimi mesi di guerra, si reca a Torino a visitare i locali di Via Lanzo in previsione di un acquisto) che per prima cosa provvede, nei punti principali, a cambiarne l'organigramma: i quadri e la direzione sono così sostituiti con nuovi elementi provenienti direttamente da Milano.

Nei primi anni sessanta la Borgognan, non più in grado di sostenere i costi dell'attività produttiva, è costretta a chiudere i battenti.

Fonti citate

■ Interviste:

Intervista realizzata da E. Miletto e archiviata su bobina a Natalia M., ex operaia della Borgognan ed ex staffetta partigiana membra del Cln di fabbrica;

■ Bibliografia essenziale:

G.Alasia, G.Carcano, M.Giovana, *Un giorno del '43. La classe operaia sciopera*, Gruppo Editoriale Piemonte, Torino, 1983; [p.126];

Ssecondo il censimento effettuato dalla Camera di Commercio di Torino per la realizzazione dell'annuario "Industrie e commerci del distretto dell'anno 1913", la nascita del Calzaturificio Superga risale al mese di novembre dello stesso anno. Una società in nome collettivo, costituita da Arturo Anselmino, Francesco Galli e Bartolomeo Scianca, situata a Torino "in via Daniele Manin 1, che ha un capitale sociale di 75.000 Lire ed esegue la lavorazione e il commercio di calzature" [*Camera di Commercio di Torino, 1913*].

Durante gli anni del secondo conflitto mondiale la fabbrica si trasferisce nel quartiere di Lucento, in via Orvieto 59, e continua ad eseguire lavorazioni di tipo calzaturiero, in particolare vari modelli di stivali in gomma, soles e tacchi per calzature di cuoio, pantofole in panno e, soprattutto, scarpe da tennis (prodotto al quale l'azienda deve la sua notorietà).

All'interno dello stabilimento, un caseggiato a due piani con gli uffici della direzione e quelli commerciali rivolti sulla via Verolengo, è attivo anche uno spaccio aziendale (al piano terreno) per la vendita dei prodotti che effettua sconti alle maestranze, in gran parte donne.

La lotta antifascista all'interno della fabbrica inizia quasi subito dopo l'8 settembre del 1943, quando sono già attivi gruppi interni allo stabilimento, collegati con l'esterno, che svolgono diverse mansioni "tra le quali quelle di distribuire pacchi viveri alle famiglie di partigiani e di diffondere la stampa clandestina" [*G. Padovani, 1979*].

Nel luglio del 1944 è costituito il Cln aziendale che, come ricorda un'impiegata che del Cln è stata membra, "era formato da otto persone, quattro comunisti, tre del partito d'azione e uno della Democrazia Cristiana" [*G. Padovani, 1979*]. L'attività del Cln di fabbrica consiste sin da subito nell'organizzazione della propaganda clandestina tra i lavoratori e nel reperimento di viveri e di armi, cosa quest'ultima tutt'altro che semplice, visto "che non era facile procurarsele" [*G. Padovani, 1979*].

Nei giorni dell'insurrezione compito del Cln è anche quello di difendere la fabbrica da eventuali attacchi tedeschi e così, già dalla sera del 25 aprile, gruppi armati di operai occupano lo stabilimento. Il mattino del giorno successivo giunge alla Superga un gruppo di partigiani, una quindicina di elementi, che collabora con i dipendenti rimasti a proteggere l'azienda, circa 60 uomini insieme ai dipendenti (in prevalenza operai e qualche impiegato) e 25 donne, (tra operaie ed impiegate, incaricate dell'assistenza infermieristica e della cucina), armati solamente, secondo la testimonianza di Sabina Pollonera, una rappresentante del Cln di fabbrica, di "una ventina di moschetti, quattro o cinque pistole, alcune bombe a mano ed un fucile mitragliatore" [*G. Padovani, 1979*].

E' proprio l'insufficienza di armi che spinge i sappisti dello stabilimento a compiere azioni contro le colonne tedesche oramai in fuga: è il caso ad esempio di un operaio che la notte tra il 25 e il 26 aprile blocca davanti allo stabilimento una camionetta tedesca sequestrando i viveri e gli armamenti in essa contenuti. Altre armi arrivano poi il pomeriggio del 26 aprile, grazie ad una squadra di partigiani garibaldini che in via Lanzo "aveva affrontato un drappello di tedeschi in fuga e li aveva disarmati" [*G. Padovani, 1979*].

Il 27 di aprile nel corso di una sparatoria con una camionetta tedesca in transito in via Orvieto perde la vita il sappista Corrado Prassuit, e altri combattimenti si hanno anche il giorno dopo, prima di iniziare la lotta contro i cecchini, molti dei quali sono "catturati dagli uomini della Superga sui tetti delle case". [*G. Padovani, 1979*].

Il 2 maggio entra nello stabilimento una colonna di centocinquanta soldati americani, che porta con sé circa 200 militi fascisti della divisione Monterosa che rimangono negli edifici della fabbrica, sotto la stretta sorveglianza dei gruppi partigiani, fino al 7 di maggio, giorno in cui la Superga riprende la produzione.

Fonti citate

■ Bibliografia essenziale:

Camera di Commercio di Torino, *Industrie e commerci del distretto dell'anno 1913*, Torino, 1913 [p.34];

G. Padovani, *La Liberazione di Torino*, Sperling&Kupfer Editori, Milano, 1979; [p.119,120,121].

© Istituto piemontese per la storia della Resistenza e della società contemporanea, 2003

L'origine delle Ferriere Piemontesi è legata alla Vandel & C., azienda francese di Ferrière-sous-Jougne, che nel 1891 trasferisce ad Avigliana i propri stabilimenti per la costruzione di chiodi da scarpe, punte di Parigi e filo di ferro.

Nel 1896, con l'installazione di un forno Martin e di un laminatoio, la Vandel allarga le lavorazioni alla fabbricazione dell'acciaio e alla laminazione della vergella.

Nel 1899, dopo aver ampliato lo stabilimento, l'impresa muta ragione sociale e si trasforma in società anonima sotto la denominazione di Ferriere di Buttigliera Alta e di Avigliana.

La necessità di riuscire a fronteggiare la crescente domanda di lavorazioni da parte dell'industria piemontese, spinge la società a deliberare, nel 1906, la costruzione di un nuovo e capiente stabilimento a Torino: l'azienda prende il nome di Ferriere Piemontesi e il capitale sociale " è portato prima a 7.500.000 Lire e poi a 9.000.000 di Lire" [D. Velo, 1982].

Il complesso torinese, diventato operativo nel 1907, sorge nei pressi della Stazione Dora, sulle sponde dell'omonimo fiume, si estende su una superficie di circa 40.000 metri quadrati ed è dotato di un'acciaieria con quattro forni Martin Siemens da 16 tonnellate, di due forni elettrici tipo Bassanese, di tre laminatoi per la laminazione di profilati e di due treni interni.

Durante la prima guerra mondiale le Ferriere Piemontesi impiegano circa 550 operai e oltre alla fabbricazione di acciai speciali, producono anche una considerevole quantità di "acciai per parti d'armi e per proiettili" [Fiat, 1937], ospitando al loro interno, a partire dal 1915, anche un reparto della Fiat "per la fabbricazione di proiettili" [V. Castronovo, 1999].

Nel 1917, in pieno periodo bellico, la Fiat decide di entrare ad operare nel settore siderurgico e la chiave d'accesso più rapida è l'acquisizione del Gruppo Piemontese all'interno del quale operano importanti aziende metallurgiche che già svolgono un'opera di raccordo nel giro degli approvvigionamenti e delle sub forniture Fiat.

Tra queste vi sono proprio le Ferriere Piemontesi il cui passaggio nell'orbita della società di Corso Dante è annunciato dallo stesso Giovanni Agnelli nel corso dell'assemblea degli azionisti del 7 dicembre dello stesso anno ed è presentato come "uno dei più rilevanti affari che si siano conclusi durante la guerra e, come ben si comprende, le ragioni e gli scopi che l'hanno determinato gravitano tanto dalla parte della guerra, quanto dalla parte del dopoguerra". [V. Castronovo, 1971].

Infatti questa operazione permette alla Fiat di aggiudicarsi un'impresa specializzata non solo nella fonderia e nella produzione di acciai, ma anche nella realizzazione di macchine utensili, di parti per auto (ruote e cerchioni), di apparati elettrici e motori e di comparti per carrozzeria, facendo emergere la strategia sulla quale si basa lo sviluppo del gruppo torinese. Un disegno che da un lato si indirizza verso la produzione automobilistica, motoristica e aviatoria e dall'altro, come riportato su una pubblicazione ufficiale della società del 1917, "tende a risalire all'indietro, alle industrie preparatorie, a quelle che producono i pezzi grezzi, a quelle che provvedono alle materie prime". [V. Castronovo, 1971].

Al termine del conflitto mondiale la Fiat, seguendo un preciso programma di riconversione progettato fin dal 1916, definisce un intervento di ampliamento sul complesso di Corso Mortara che oltre all'acquisto di nuovi terreni e fabbricati prevede anche l'installazione di forni

elettrici e attrezzature moderne (molte delle quali fatte arrivare dalla Germania). Questo piano porta così le Ferriere ad essere, nel 1920, uno stabilimento con un'estensione di 400.000 metri quadrati, che occupa circa 3.000 dipendenti e che è perfettamente in grado di provvedere "al completo fabbisogno di tutte le Officine della Fiat" [Fiat, 1937].

Nell'ottica di una politica di ingrandimento delle strutture legata all'incremento della produzione si provvede ancora, tra il 1925 e il 1927, ad un ulteriore potenziamento degli impianti e alla creazione di un'area attrezzata per la costruzione in serie di ogni tipo di molle, a cui segue, nei primi anni '30, l'acquisto di ulteriori terreni edificabili che fanno delle Ferriere un vasto impianto che nel 1937 è tecnicamente diviso in quattro gruppi di reparti di produzione (acciaieria, laminatoi per profilati, laminatoi per tubi e lamiere, officine ausiliarie e di manutenzione e officina molle), "si sviluppa su un'area di circa 6.000.000 metri quadrati ed occupa circa 3500 operai " [Fiat, 1937].

Una manodopera destinata a crescere con l'ingresso dell'Italia nel secondo conflitto mondiale: infatti i 3.500 dipendenti del 1937 diventano 4.788 nel 1942, 4.792 nel 1943, 4.577 nel 1944 e ben 4.800 nel 1945. All'incremento del personale non segue quello della produzione che nel corso del conflitto subisce invece una progressiva flessione raggiungendo livelli molto bassi che passano dalle 149.243 tonnellate di materiale finito prodotto nel 1941, a 139.202 nel 1942, fino a giungere ad appena 32.728 tonnellate nel 1945. [D. Velo, 1982].

Dall'inverno del 1942 si abbattano sugli impianti delle Ferriere i bombardamenti anglo americani che però provocano, nel complesso, danni relativamente modesti: le distruzioni belliche di maggiore entità sono causate dai tre attacchi del 20 novembre del 1942, del 13 luglio 1943 (che "danneggia gravemente le tettoie del reparto tubi, l'immobile forni ad alta frequenza, le tettoie del reparto fonderia ghisa, le tettoie dell'officina meccanica Dora, il magazzino deposito legnami e l'immobile reparto modellisti" [Intendenza di Finanza, Reparto VI, Danni di Guerra, Cartella N° 3389, fascicolo Immobili, incursione del 13/7/1943]) e del 25 aprile 1944 che distrugge completamente il "magazzino mattoni refrattari, il reparto centrifugazione trucioli e la rimessa locomotive" e sinistra "gravemente il reparto fucine acciai speciali" [Intendenza di Finanza, Reparto VI, Danni di Guerra, Cartella N° 3389, fascicolo Immobili, incursione del 25/4/1944].

Nello stesso periodo l'attività di opposizione al regime trova nella fabbrica uno dei principali centri nevralgici, grazie soprattutto alla presenza di un folto nucleo di operai piombinesi, (quasi tutti concentrati nel reparto laminatoi) arrivati a Torino subito dopo il 1922 perché costretti ad abbandonare la Toscana in seguito alle persecuzioni fasciste che, come ricorda un testimone, "ci avevano reso la vita impossibile" [G. Alasia, G. Carcano, M. Giovana, 1983].

Sarà proprio questo reparto il fulcro dell'opposizione al regime: infatti è da qui che si coordina la diffusione dei volantini e dei giornali clandestini (in particolar modo Il grido di Spartaco) nel resto dello stabilimento, è qui che scocca, nel marzo del 1943 e nei due anni successivi, la scintilla che porta alla fermata del lavoro di tutti gli impianti ed è sempre qui che nello stesso anno inizia ad operare la VII brigata Sap guidata dall'operaio anarchico Ilio Baroni.

Nell'aprile del 1944 si forma anche il Cln aziendale, che supporta le attività delle squadre Sap occupandosi soprattutto di provvedere alle esigenze dei lavoratori durante tutto il periodo insurrezionale, con la fornitura di quantitativi di "derrate alimentari sufficienti a soddisfare l'alimentazione indispensabile alle masse lavoratrici" [Verbali del Cln aziendale E/77/B] e con l'aiuto ai perseguitati politici "sovvenzionando le famiglie secondo le necessità individuali e la disponibilità esistenti" [Verbali del Cln aziendale E/77/B].

Inoltre il Cln aziendale fornisce anche una preziosa opera di supporto alle diverse formazioni partigiane provvedendo a fare delle Ferriere, dove "i fascisti evitano costantemente di entrare" [M. Pettini, 1996], uno dei rifugi più sicuri della città per tutti quei partigiani sbandati dalla montagna in seguito ai rastrellamenti e prossimi ad essere avviati ai nuovi distaccamenti.

Il mattino del 24 aprile 1945 i membri del Cln "si consideravano mobilitati procedendo immediatamente alla rimozione degli elementi collaborazionisti responsabili e alla formazione di un nuovo ordinamento tecnico e amministrativo dell'azienda" [*Verbali del Cln aziendale E/77/B*], la cui prima preoccupazione è quella di organizzare, insieme ai componenti della VII^o Brigata Sap la difesa armata dello stabilimento.

Due giorni dopo, il 26 di aprile, le Ferriere vivono forse uno dei momenti più difficili di tutta la lotta di Liberazione: una colonna di carri armati tedeschi Tigre si posiziona nel piazzale della Stazione Dora e apre ripetutamente il fuoco contro i sappisti e gli operai che si trovano sia all'interno della fabbrica, sia lungo il corso della ferrovia dove sono state predisposte diverse postazioni. L'esigua quantità di armi in loro possesso rende difficoltosa la difesa che come ricorda un protagonista è approntata "come si poteva. Mettemmo le mitragliatrici su un camioncino e si andava avanti e indietro sparando un po' da una parte e un po' dall'altra. Volevamo dare l'illusione di averne più d'una" [*G. Padovani, 1979*].

Nonostante queste condizioni di estrema precarietà la resistenza agli attacchi tedeschi riesce e lo stabilimento è ancora in mano agli insorti che il 27 aprile possono anche contare sull'aiuto delle formazioni partigiane che iniziano ad arrivare in città e, il giorno successivo, Borgo Vittoria è praticamente libero.

I danni piuttosto modesti arrecati alle Ferriere dagli eventi bellici ed insurrezionali, permettono una ripresa della produzione quasi immediata, che dai ritmi lenti del 1946 (con circa 82.876 tonnellate di materia prima prodotta) passa a quelli decisamente sostenuti del 1947 quando le 186.669 tonnellate (valori molto vicini a quelli del periodo prebellico) indicano il ritorno al pieno funzionamento degli impianti.

Le Ferriere Fiat continuano a lavorare con questa denominazione fino al 1978, anno in cui è costituita la Teksid, azienda che raggruppa tutte le attività metallurgiche e siderurgiche della Fiat e che, nel 1982, è assorbita dalla Finsider, gruppo facente capo alle Partecipazioni Statali.

Fonti citate:

■ Archivio:

Archivio di Stato di Torino, Intendenza di Finanza, Reparto VI, Danni di Guerra, Cartella N° 3389, fascicolo Immobili, incursione del 13/7/1943;

Archivio di Stato di Torino, Intendenza di Finanza, Reparto VI, Danni di Guerra, Cartella N° 3389, fascicolo Immobili, incursione del 25/4/1944;

Archivio Istituto piemontese per la storia della Resistenza e della società contemporanea, Verbali del Cln aziendale E/77/B;

Archivio storico Fiat, Danni di guerra, fascicolo 9;

■ Bibliografia essenziale:

V. Castronovo, *Giovanni Agnelli*, Utet, Torino, 1971; [p. 135; 136];

V. Castronovo, *Fiat 1899-1999: un secolo di storia italiana*, Rizzoli, Milano, 1999, [p.96];

D. Velo, *La strategia Fiat nel settore siderurgico 1917/1982*, Eco, Torino, 1982 [p.13;35]

Fiat, *Le Ferriere Piemontesi*, opuscolo del 1937 reperibile presso l'Archivio Storico Fiat, fascicolo 15, Società ed Enti diversi, Ferriere Piemontesi e Società Anonima Metalli; [p. 7; 8];

Archivio Storico Fiat, *Fiat: le fasi della crescita. Tempi e cifre dello sviluppo aziendale*, Scriptorium, Torino, 1996;

Fiat, *Le ali della Fiat*, opuscolo celebrativo (senza data di pubblicazione) di tutti gli stabilimenti Fiat conservato presso l'Archivio storico Fiat;

Anno Decimo, *Glorie e lavoro del Piemonte a cura del PNF di Torino*, anno 1932;

G. Alasia, G. Carcano, M. Giovana, *Un giorno del '43. La classe operaia sciopera*, Gruppo Editoriale Piemonte, Torino, 1983; [p.124];

M. Pettini, *VIII Brigata S.A.P. "Osvaldo Alasonatti"*, A.N.P.I. Comitato di Zona V Circoscrizione, Torino, 1996 [p.35];

G. Padovani, *La liberazione di Torino*, Sperling&Kupper Editori, Milano, 1979; [p.167];

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

L'area nord ovest della città, fortemente segnata dalla presenza di importanti fattori di localizzazione come il fiume Dora (indispensabile per fornire la forza motrice idraulica) e la ferrovia, conosce all'inizio del secolo un impetuoso sviluppo industriale.

Ed è proprio nello spazio cittadino delimitato ad est dalla via Livorno, a Nord dalla Dora Riparia a Ovest da corso Umbria (denominato all'epoca corso Ferrara) e a Sud da via Treviso, che nel 1906 sorge lo stabilimento della Michelin italiana.

Il nucleo originario è costituito da due edifici su via Livorno e da alcuni capannoni interni e conosce, nel corso degli anni, particolarmente tra il 1915 e il 1938, una serie di ampliamenti legati alle esigenze di una crescente produzione, che porteranno l'intero complesso ad estendersi su una superficie di circa 150.000 metri quadrati.

Tra il 1937 e il 1938 l'azienda consolida la propria presenza sul territorio: nel 1937 sul lato opposto di corso Umbria è costruito il Michelin Sport Club, una struttura dopolavoristica polivalente destinata ad ospitare varie attività (cinema, campo sportivo, ristorante, sala feste, teatro), mentre l'anno successivo, tra corso Umbria e via Treviso sorge un complesso abitativo per i dipendenti dotato anche di un servizio di asilo e di un efficiente ambulatorio medico rivolti alle famiglie dei lavoratori. Vista la vicinanza allo stabilimento, in questi edifici abitano prevalentemente i responsabili dei reparti, gli operai addetti alla manutenzione degli impianti e quelli che forniscono il servizio di vigili del fuoco.

Nel 1939 la Michelin di Torino occupa circa un migliaio di dipendenti che nei vari reparti procedono alla lavorazione della gomma che giunge, attraverso la linea ferroviaria, proprio all'interno dell'edificio. In via Livorno si producono le camere d'aria, i pneumatici per automobili, camion (nel 1937 l'impresa brevetta proprio a Torino il pneumatico da camion Métalic, che segna una tappa molto importante per l'utilizzo di un rinforzo composto da fili di acciaio anziché in cotone), motociclette e biciclette.

Lo scoppio del conflitto mondiale proietta sull'azienda e sui suoi lavoratori riflessi particolarmente negativi: infatti nel 1940, nei giorni immediatamente precedenti alla dichiarazione di guerra, la direzione, gelosa custode dei segreti della produzione, decide di inviare in Francia tutti i macchinari speciali, per paura che questi cadano in mani estranee: "così per quindici giorni decine di operai rimangono nello stabilimento giorno e notte per smontare il più in fretta possibile i macchinari". [E.Vittonetto, 1999].

Qualche giorno più tardi il regime requisisce lo stabilimento e ne assegna la gestione alla Pirelli che provvede a mettere a disposizione le materie prime necessarie alle lavorazioni.

In realtà la produzione, oramai confinata in una piccola parte dell'intero fabbricato subisce una netta diminuzione: si producono principalmente gomme per bicicletta e per mezzi militari. La diminuzione della produzione costringe gli operai ad una forzata inattività: "ci sono centinaia di persone che non sanno cosa fare, e allora cominciano a fare cose utili per la vita quotidiana. Le donne in fabbrica fanno le calze di lana, che sono date ai dipendenti come compenso al posto della paga, mentre gli operai si mettono a fare le cose più disparate, dalle suole di gomma distribuite ai dipendenti sulla base del carico di famiglia, alle trappole per topi, alle tomaie per le scarpe con tele gommate". [E.Vittonetto, 1999].

Si produce così in fabbrica tutto ciò che serve ai dipendenti e alle loro famiglie per vivere,

anche perché, la riduzione al minimo degli stipendi imposta dallo stato nel periodo bellico, costringe l'azienda ad integrare lo stipendio delle maestranze con dei beni materiali, come ad esempio i pneumatici da bicicletta "che a quel tempo valgono oro, perché le ferrovie sono bombardate e la bicicletta è l'unico mezzo di trasporto". [E.Vittonetto, 1999].

Oltre ai pneumatici sono forniti ai lavoratori anche dei generi alimentari di prima necessità difficili da reperire: tra il 1942 e il 1943 il teatro del dopolavoro di corso Umbria è adibito a magazzino e ogni famiglia, in base al numero di componenti, riceve latte in polvere, olio, riso e farina.

Nel periodo bellico le bombe e gli spezzoni incendiari che si abbattono su Torino, non risparmiarono nemmeno la Michelin, che subisce numerosi bombardamenti riportando danni ai fabbricati e ai macchinari, che però non sono sinistrati in maniera irreparabile.

Nell'aprile del 1945 la fabbrica (dove il lavoro è sospeso durante le agitazioni del marzo 1943 e lo sciopero generale del 1 marzo 1944) è presidiata e difesa dai propri operai che, a Liberazione avvenuta, ricevono il ringraziamento personale del direttore Robert Daubrée che ricorda come con "il loro gesto essi abbiano permesso all'azienda di sopravvivere". [E.Vittonetto, 1999].

Al termine del conflitto mondiale la Michelin si trova di fronte al problema della riorganizzazione quasi totale della produzione: non solo è necessario riattivare tutti i reparti dello stabilimento, ma si deve provvedere anche alla formazione di nuovo personale ritenuto indispensabile per incrementare l'attività produttiva. È in questo contesto che il direttore Daubrée stipula un accordo con la Casa di Carità Arti e Mestieri, un istituto che, nell'arco di un corso triennale di studi (gratuito per i figli dei dipendenti) si sarebbe occupato di forgiare i nuovi quadri dello stabilimento.

La Michelin cresce e con essa anche le necessità produttive che implicano l'esigenza di spazi per il reparto dirigenziale e quindi di uffici: a tale proposito, nel 1951, l'edificio di proprietà del Cotonificio Valle Susa (in corso Umbria) è annesso alla Michelin che da quell'anno fino agli anni '60 conosce un grandioso sviluppo (i dipendenti passano dal migliaio del dopoguerra a circa cinquemila). Tra il 1963 e i primi anni '70 la società francese costruisce in Piemonte altri stabilimenti: Cuneo (1963), Alessandria (1971), Torino Stura (1971) e Fossano (1972). Si tratta di complessi industriali dotati di macchinari ed impianti moderni che rendono, progressivamente, la produzione del vecchio stabilimento di Torino Dora sempre meno competitiva.

È però nel 1982 che il declino del complesso di Torino Dora diventa inarrestabile: infatti la costruzione a Torino Stura di un nuovo reparto di 10.000 metri quadrati fa sì che tutte le lavorazioni vengano via via decentrate e che il vecchio stabilimento venga abbandonato poco alla volta.

Oggi di quel fabbricato rimane solamente più l'antica ciminiera un tempo utilizzata dai reparti di stampaggio.

Fonti citate

■ Bibliografia essenziale:

E. Vittonetto, *Forme e colori della vecchia Torino industriale*, Elede Editrice, Torino, 1999, [pp. 102-105];

B. Biamino- V.Castronovo, *La città segreta. Archeologia industriale a Torino*, Edizioni del Capricorno, Torino, 1993;

E. Gianieri, *Storia di Torino Industriale il miracolo della Ceronda*, Editrice Piemonte in Bancarella, Torino, 1978;

A. Patrucco, *Il Museo dei Bambini*, Tesi di Laurea, Facoltà di Architettura del Politecnico di Torino, anno accademico 2001-2002.

© Istituto piemontese per la storia della Resistenza e della società contemporanea, 2003



La storia della Savigliano ha radici lontane: nel 1869 il passaggio della linea ferroviaria Torino-Cuneo alla Società Alta Italia segna la chiusura dello stabilimento costruito in prossimità della stazione di Savigliano (adibito alla riparazione e alla costruzione di materiale ferroviario) dalla Società della Ferrovia Torino-Cuneo.

Dieci anni dopo, il 14 dicembre 1879, il sindaco di Savigliano, firma con i rappresentanti della Società Alta Italia un protocollo d'intesa in virtù del quale il Comune si impegna a versare una somma di 250.000 Lire e ad affittare alla compagnia belga Casa Rolin, (società costruttrice di materiale fisso e mobile), i vecchi locali delle officine della Società Ferrovia Torino-Cuneo per consentire la rinascita della fabbrica. Poco dopo, il 17 luglio del 1880, è fondata a Torino, con capitale sociale di un milione di Lire, la Società Nazionale Officine Savigliano, avente per oggetto la "costruzione e la riparazione di materiale ferroviario, ponti metallici, tettoie, costruzioni meccaniche, elettriche ed aeronautiche nonché la lavorazione dei legnami in genere", [*Atto costitutivo della SNOS in Cento anni alle Officine di Savigliano 1880-1980*].

Dopo la delicata fase di avvio la Savigliano conosce, in tempi brevi, una rapida espansione: con circa 640 dipendenti e una media di produzione di quasi 60 vagoni al mese, è in grado di soddisfare le richieste di prestigiosi acquirenti come le Ferrovie dell'Alta Italia, le Ferrovie Romane e, soprattutto, la Compagnia Internazionale dei vagoni letto, per la quale realizza una grossa fornitura di eleganti vagoni letto presentati anche all'Esposizione di Torino del 1884.

L'anno successivo l'azienda avvia una fattiva collaborazione con la torinese Società Anonima Italiana Ausiliare di strade ferrate, tramvie e lavori pubblici, costituita con capitale belga. Nel 1889 questa cooperazione (che in realtà ha il chiaro intento di evitare la concorrenza tra due società aventi una produzione sostanzialmente analoga) si conclude con l'assorbimento della società torinese da parte delle Officine Savigliano che ne ereditano anche gli immobili situati a Torino, in corso Mortara, nei pressi della Stazione Dora, che si estendono su una superficie di 30.000 metri quadrati e occupano 700 dipendenti.

Tra il 1892 e il 1912 lo stabilimento di Torino, in linea con l'indirizzo intrapreso dalla direzione, inizia a diversificare la produzione: la fabbricazione di macchinari elettrici e quella di costruzioni impiantistiche (come, all'estero, il ponte d'ingresso della stazione di Zurigo e quelli costruiti in Ungheria, Albania, Grecia ed Egitto seguiti dai viadotti di Trezzo sull'Adda e di Paderno, in Italia) ed elettromeccaniche vanno a sostituire, progressivamente, gran parte delle precedenti attività.

Tra il 1914 e il 1918, periodo in cui si registra la massima occupazione femminile, le esigenze dettate dal periodo bellico portano la società ad allargare il raggio delle produzioni: costruzioni aeronautiche (aeroplani, navicelle ed ossature per dirigibili, aviorimesse), pezzi vari per l'artiglieria (dai minuscoli congegni agli elementi più pesanti), bombe ed attrezzature di guerra, escono dallo stabilimento di Torino e da quello di Savigliano, dotato anche di un campo di aviazione sul quale eseguire le prove di collaudo dei velivoli costruiti.

Al termine del conflitto mondiale, quando il governo italiano decide di rilanciare e di modernizzare l'intera rete ferroviaria nazionale convertendo il sistema di alimentazione a corrente alternata con quello a corrente continua, i reparti di Torino iniziano la costruzione di una vasta gamma di locomotori (tra i quali figura anche il primo locomotore elettrico E551 del 1922) destinati non solo all'uso ferroviario, ma anche al trasporto di materiale all'interno degli stabilimenti industriali (i cosiddetti locomotori di manovra). La produzione però non si limita al

solo settore rotabile: infatti tra il 1920 e il 1930 il complesso di corso Mortara esegue importanti lavorazioni nel campo della carpenteria metallica (come ad esempio la realizzazione dell'arcata in acciaio per la copertura della stazione centrale di Milano, o il Mercato Pubblico di Porta Palazzo a Torino), dell'edilizia portuale (progettazione e costruzione di gru elettriche per iporti di Genova, Napoli, La Spezia, Savona e Venezia), delle condotte idrauliche e degli impianti idroelettrici di varie dimensioni e caratteristiche, primo tra tutti la centrale di Genova, nel 1927, per la quale la Savigliano produce le ossature della maggior parte degli edifici.

Nel periodo immediatamente precedente la Seconda guerra mondiale la produzione dell'azienda registra un'ulteriore impennata dovuta all'intensa partecipazione alla campagna di Etiopia con la fornitura di "aviorimesse, ponti, antenne radiotrasmittenti, materiali ad uso militare, serbatoi e compressori stradali" [Anno Decimo, 1932] :lo stabilimento di Torino con i circa 300 impiegati e 1300 operai è oramai una realtà produttiva consolidata, adatta a sostenere lo sforzo della produzione bellica. Proprio qui, durante il periodo bellico, saranno fabbricati cilindri, porta siluri, granate, carri ferroviari, trattori, macchinari elettrici, telefoni militari da campo, apparecchi radio e altro materiale bellico, spesso sabotato dalle stesse maestranze.

Una forza lavoro altamente specializzata (tant'è che secondo un modo di dire molto diffuso tra gli abitanti di Borgo Vittoria "gli operai della Savigliano se hanno un chiodo in mano sanno lavorare anche con quello" [intervista a Enzo Pettini]) e dall'alta combattività.

In seguito ai disagi provocati dalla guerra, dalla fame e dalle bombe (che in realtà colpiscono solo marginalmente gli edifici di corso Mortara) l'8 marzo del 1943 i dipendenti della Savigliano (operai ed impiegati) si astengono dal lavoro: "i militari bloccano completamente corso Mortara dove c'erano i lavoratori delle Ferriere e della Savigliano. La paura ha fatto sì che molti operai e impiegati entrassero dentro, ma lavorare non si è lavorato" [intervista a Enzo Pettini].

La risposta della direzione non si fa attendere ed è sintetizzata molto bene in una lettera che un gruppo di lavoratori invia al Cln aziendale, a Liberazione avvenuta, per denunciare il comportamento di un caporeparto che "schiaffeggia il personale per invitarlo a riprendere il lavoro in caso di sciopero", prassi seguita anche "da un ufficiale dell'esercito che si piazza davanti a un tornitore che è con le braccia incrociate dietro il tornio gli dice più volte, gridando, di mettersi a lavorare, e prende la pistola e gliela mette davanti alla faccia, ma lui niente, non si muove. Poi il militare allora lo schiaffeggia gridandogli di riprendere il lavoro, ma lui niente, non si muove, e nemmeno in mezzo al reparto nessuno lavorava." [Aisrp, E 84 a].

Una situazione di totale astensione dal lavoro si ripete anche l'anno seguente, il 1 marzo 1944, quando le maestranze dell'azienda partecipano allo sciopero generale in maniera compatta senza incappare, questa volta, in nessun tipo di ritorsione né da parte della direzione né da parte del regime: "Ci fu un'adesione totale. Lo sciopero lo abbiamo fatto tutti insieme, operai ed impiegati. Non si sono fatti vivi né i tedeschi né i fascisti. Alla Savigliano hanno solo fatto capolino, ma sono subito andati via." [intervista a Enzo Pettini].

Fulcro di agitazioni operaie, ma anche importante avamposto della lotta antifascista: in fabbrica operano cellule partigiane che organizzano la lotta clandestina. "ci vedevamo all'interno di un tunnel dove erano contenuti i disegni che collegava un reparto ad un altro. Con la scusa di andare a vedere dei disegni, ti trovavi lì dentro per discutere, anche se molte altre volte ci trovavamo fuori. Anche perché dentro non sempre potevi, dovevi stare attento perché ci poteva essere quello che allungava l'occhio, che poteva andare a riportare." [intervista a Enzo Pettini].

Nella primavera del 1945, la svolta: la sera del 25 aprile gli operai occupano la fabbrica e iniziano la difesa armata dello stabilimento. Il mattino del 26 la prima azione partigiana: all'angolo tra corso Mortara e via Livorno, è assaltato con una molotov un autocarro sul quale

viaggiano 4 tedeschi che sono presi in ostaggio e spogliati delle loro armi. Nel pomeriggio dello stesso giorno, i nazifascisti "con le colonne corazzate che escono dalle caserme del centro" [G.Padovani, 1979], iniziano a puntare sempre più frequentemente sullo stabilimento che subisce ingenti danni e che resta sotto il fuoco nemico fino alla sera.

Il 27 aprile, l'ultimo ostacolo prima della liberazione. La Savigliano è ancora sotto tiro: una colonna di carri armati Tigre giunge da corso Vigevano e si posiziona nel piazzale della stazione Dora da dove spara ripetutamente contro la fabbrica, all'interno della quale sono asserragliati operai e sappisti che non dispongono però delle armi necessarie ad un'adeguata difesa. La situazione è tale da far pensare ad una ritirata, ma iniziano ad arrivare dalle montagne le prime staffette di partigiani che, munite di armi pesanti (in particolar modo di pugni corazzati) riescono a scardinare il cingolo di un carro armato: dai tetti della Savigliano inizia una sparatoria che si prolunga per diverse ore e che si conclude con la fuga carri armati tedeschi.

Al termine del periodo bellico l'intero complesso porta ancora, marcati, i segni dei combattimenti: le mine fatte esplodere dai guastatori tedeschi e gli scontri dei giorni insurrezionali hanno danneggiato interi reparti. Ciononostante la ripresa è immediata e già nel maggio del 1945, le Ferrovie dello Stato consegnano allo stabilimento di corso Mortara una commessa di quattro locomotori elettrici trifase danneggiati da ricostruire. Ricomincia così l'attività produttiva.

Fonti citate

■ Archivio:

Archivio Istituto piemontese per la storia della Resistenza e della società contemporanea, (Aisrp), Cln aziendali e di categoria, b. E 84, f. a

■ Interviste:

Intervista di E. Miletto a Enzo P. "Guido", ex impiegato all'Ufficio tecnico della Savigliano e Comandante dell'8ª Brigata S.A.P. "Osvaldo Alasonatti", dicembre 2002.

■ Bibliografia essenziale:

Anno Decimo, *Glorie e lavoro del Piemonte*, a cura del Partito Nazionale Fascista di Torino, 1932;

Società Nazionale Officine di Savigliano, *Cento anni alle Officine di Savigliano 1880-1980*, volume celebrativo dei cento anni di attività dell'azienda, a cura della direzione della Società Nazionale Officine di Savigliano (mai edito);

G. Padovani, *La liberazione di Torino*, Sperling & Kupfer, Milano, 1979 [p. 166];

Partito Nazionale Fascista, *Rassegna provinciale Torino e l'autarchia. Parco del Valentino, maggio-giugno XVII*, a cura dell'Ufficio stampa dei Fasci di combattimento, Torino, 1939;

G. Alasia, *La scatola di cemento*, Editori Riuniti, Roma, 1960;

G. Alasia, *30 mesi alla Savigliano*, in "Mondo Operaio", giugno-luglio 1958;

G. Alasia, G. Carcano, M. Giovana, *Un giorno del '43. La classe operaia sciopera*, Gruppo Editoriale Piemonte, Torino, 1983;

B. Biamino- V.Castronovo, *La città segreta. Archeologia industriale a Torino*, Edizioni del Capricorno, Torino, 1993;

M. Pettini, *8° Brigata S.A.P. "Osvaldo Alasonatti"*, Torino, A.N.P.I. Comitato di Zona 5° Circoscrizione, 1999

© Istituto piemontese per la storia della Resistenza e della società contemporanea, 2003



Le vicende della Conceria Fiorio iniziano il 4 agosto del 1837, quando Domenico Fiorio chiede al Comune di Torino il permesso di edificare in regione Martinetto un edificio da adibire ad uso conceria.

Lo stabile conosce successivamente progressivi cambiamenti: nel 1838 infatti è sopraelevato di un piano l'edificio originario al quale si aggiunge, nel 1854, un nuovo fabbricato. Sono però le modifiche e le nuove costruzioni volute tra il 1882 e il 1909 dai fratelli Filippo e Giovenale Fiorio (diventati titolari dell'impresa che occupa circa 250 dipendenti) a costituire la struttura definitiva del complesso industriale, che si manterrà tale anche negli anni successivi.

Negli anni del secondo conflitto mondiale, il nome dell'azienda si lega fortemente al movimento della Resistenza cittadina: la conceria e tutti i suoi apparati (dall'edificio ai mezzi di trasporto), sono infatti messi "a disposizione della Resistenza e dei suoi uomini" [*De Rege, 1985*] svolgendo un ruolo fondamentale nella lotta contro il nazifascismo.

Il tutto avviene riuscendo a garantire la continuità produttiva dell'azienda che mantiene i ritmi e le pressanti esigenze della produzione bellica imposta e "controllata dai tedeschi che qualche volta capitavano in conceria per sorvegliare, vedere: andavano e venivano, urlavano e sequestravano le cose di cui avevano bisogno" [*De Rege, 1985*]. La Conceria Fiorio diventa così il fulcro di molte attività del Cln: è un luogo di ritrovo, di riunione (le riunioni si tengono, a partire dal dicembre del 1943, nel "salotto nero" della palazzina degli uffici) e di rifugio per svariati esponenti dell'antifascismo torinese (come, tra gli altri, Duccio Galimberti, Renato Martorelli, Eusebio Giambone e Giuseppe Perotti), che possono soprattutto contare oltre al fondamentale appoggio del proprietario, l'ingegnere liberale Sandro Fiorio, fulcro dell'attività cospirativa e sostenitore del Cln fin dai primi mesi di costituzione, anche sulla piena collaborazione delle maestranze, che vedono a loro volta nell'azienda un importante punto di riferimento specialmente nella fase più dura del conflitto quando su Torino iniziano ad abbattersi, in maniera sempre più massiccia, i bombardamenti alleati. Manin Fiorio Barattieri, sorella di Sandro, ricorda infatti come nei locali dell'azienda viene "creato una specie di doposcuola per i figli dei dipendenti; i bambini dell'asilo erano sempre in conceria, quelli che andavano a scuola venivano a fine orario scolastico e facevano i compiti, e se suonava l'allarme potevano scendere nel rifugio aziendale insieme alle loro madri e ai loro padri" [*De Rege, 1985*].

Per meglio consentire lo svolgimento delle operazioni nella più totale clandestinità lo stabilimento è dotato di una serie di misure di sicurezza: un sistema di allarme con una suoneria che con suoni non convenzionali avvisa i cospiratori in caso di pericolo, la riduzione da due ad una sola delle porte di ingresso (quella che si affaccia su Via Durandi, diventa l'unica entrata e viene sbarrata e rinforzata da una massiccia cancellata in ferro, mentre l'altra, che si affaccia su Via San Donato è trasformata in uscita di sicurezza) e, dopo un accurato esame della mappa fognaria, è costruito "da imprese e muratori diversi un passaggio che dalle cantine della conceria, attraverso le fogne, sbuca prima in Via Cibrario e poi in Piazza Statuto" [*De Rege, 1985*].

Utilizzata più volte come luogo di passaggio per i finanziamenti alleati e di nascondiglio di materiale, documenti ed armi, la conceria diventa anche sede dell'attività di stampa e di diffusione dell'organo del Cln, il giornale «La riscossa italiana».

Nel febbraio del 1945 i locali dell'edificio ospitano due importanti missioni alleate, la Stella del capitano Giuliani appoggiata dagli inglesi e la missione statunitense guidata dal cecoslovacco

Panek.

Nel mese di marzo la fabbrica scrive una delle pagine più importanti dell'antifascismo torinese diventando il teatro delle riunioni del Cln con il Sottosegretario alle terre occupate, Aldobrando Medici Tornaquinci, giunto a Torino da Roma in vista dell'imminente fase insurrezionale per incontrarsi "non solo con il Cln, ma anche con gli operai delle fabbriche, girando in una Torino piena zeppa di posti di blocco [De Rege, 1985].

Fonti citate

■ Bibliografia essenziale:

Guido De Rege di Donato (a cura di), *Una azienda torinese nella Resistenza: la conceria Fiorio*, Cuneo, L'Arciere, 1985, [pp. 9, 39, 40, 74, 112, 113];

Mario Abrate, *La lotta sindacale nell'industrializzazione in Italia 1906/1926*, Milano. Franco Angeli, 1967

Archivio Storico AMMA, *Imprenditori piemontesi*, a cura di P.L. Bassignana, Torino, Allemandi, 1994

© Istituto piemontese per la storia della Resistenza e della società contemporanea, 2003

Nel quartiere torinese di Barriera di Milano, nell'isolato compreso tra Via Cuneo e Via Pinerolo, di fianco ai corsi Vigevano e Vercelli (la principale arteria che in uscita da Torino porta a Milano), e non lontano dalla cinta daziaria, sorge sin dal 1884 l'Officina Meccanica Michele Ansaldo, azienda costruttrice di macchine utensili che impiega circa 300 operai altamente qualificati (in particolar modo aggiustatori meccanici e lavoratori specializzati).

Nel marzo del 1905, Michele Ansaldo, spinto anche dalla Banca Commerciale Italiana (attorno alla quale ruotano le principali concentrazioni industriali della siderurgia italiana), sigla un'intesa con Agnelli che decreta la nascita della Fiat-Ansaldo, una società destinata alla produzione di "vetture leggere a quattro cilindri con un capitale sociale di Lire 850.000" [*Archivio Storico Fiat, 1996*].

Il sodalizio ha però vita molto breve: fin dai primi mesi tra le due parti sorgono dissidi e dissapori che portano la Banca Commerciale, in possesso 2000 azioni della Fiat Ansaldo, a decidere di sintonizzare "l'attività delle Officine Ansaldo alle cadenze Fiat" [*V. Castronovo, 1999*] come unica strada percorribile per il rilancio della società. Così, nel gennaio del 1906 Michele Ansaldo si dimette dalla carica di consigliere delegato dell'omonima società e cede la sua quota alla Fiat che incorpora le Officine Meccaniche Ansaldo.

Questo atto è legato ad una precisa strategia di mercato assunta dall'azienda torinese che mira, attraverso procedimenti associativi, a legare alla propria orbita altre società. Una di queste è il cantiere navale San Giorgio di Muggiano, nel Golfo di La Spezia, che, nel 1905, è assorbito dalla Fiat. Nasce così la Società Fiat San Giorgio, un insieme di officine destinate "a sviluppare la costruzione di torpediniere sommergibili" [*Fiat, Lo stabilimento Grandi Motori*] che prevede, a Torino, la produzione di motori e tubi di lancio, e nel cantiere ligure quella dello scafo e le operazioni di montaggio.

Nel capoluogo piemontese, l'area ritenuta idonea ad ospitare questo nuovo tipo di lavorazioni è proprio quella delle vecchie officine della Fiat Ansaldo (trasformata nel frattempo nella Società automobili Brevetti Fiat), al numero 20 di Via Cuneo, le cui attrezzature e maestranze sono considerate dai vertici della Fiat adatte a supportare la costruzione dei motori marini.

E' quindi in questo complesso che "aveva fronte sul lato nord di Via Cuneo e che comprendeva un reparto di lavorazione meccanica, una fonderia e un modesto impianto di fucinatura" [*Fiat, Lo stabilimento Grandi Motori*] che la Fiat inizia la produzione dei primi motori navali, a benzina e, in via sperimentale, diesel. Allo scopo di testare i motori viene anche costruito all'interno dello stabilimento un locale adibito a sala prove dove lavorano un buon numero di addetti, predominando, nei primi anni di attività, "i problemi della messa a punto su quelli tecnologici di lavorazione" [*Fiat, Lo stabilimento Grandi Motori*].

Tra il 1911 e il 1913 il crescente sviluppo della produzione (iniziano ad essere fabbricati oltre ai motori per sommergibili anche quelli per le navi mercantili), rende necessario un ampliamento dell'edificio che porta all'edificazione sul lato settentrionale di Via Pinerolo di un ampio fabbricato in cemento armato lungo 160 metri, largo 35 ed alto 18. In questo nuovo edificio trovano spazio una campata centrale che accoglie i reparti per la lavorazione di motori di grandi dimensioni e la relativa sala prove e due campate laterali, a due piani, destinate ad ospitare le sezioni adibite alla piccola lavorazione, al montaggio e ai servizi ausiliari.

Nel 1916 la Fiat San Giorgio è ceduta al gruppo genovese Ansaldo, e muta il nome in Ansaldo San Giorgio. Da questa data, fino al termine del conflitto mondiale, le esigenze dettate dalla

guerra richiedono alle officine notevoli sforzi produttivi uniti ad una diversificazione delle lavorazioni: oltre a più di 100 motori diesel di varia potenza per sommergibili, i 4000 operai dell'Ansaldo San Giorgio fabbricano anche tubi di lancio per siluri, mine galleggianti e varie centinaia di motori di aviazione per velivoli militari.

La smobilitazione della produzione di guerra, la riduzione della manodopera e il ritorno alla costruzione di motori non più per usi militari, ma mercantili, caratterizzano gli anni del primo dopoguerra, in cui, alla fabbricazione di dodici motori mercantili per sei navi dei cantieri Ansaldo, si aggiunge anche quella di motori diesel e di propulsori per macchine ad uso industriale.

Nel 1923 lo stabilimento torinese della Ansaldo San Giorgio è riacquistato dalla Fiat: questo passaggio sancisce così la nascita della sezione Grandi Motori, adibita, appunto, "alla costruzione di motori diesel per qualsiasi applicazione ed in particolare per uso marino" [*Intendenza di Finanza, Reparto VI, Danni di Guerra, Cartella N° 3409*].

Tornato di proprietà della Fiat, il complesso di Barriera di Milano, è soggetto ad un grandioso piano di rinnovamento che termina solo nel 1928 e che prevede la copertura totale di alcuni cortili, la soppressione degli impianti di fucinatura, l'ingrandimento di quelli adibiti alla lavorazione dei motori di media grandezza, la costruzione di una nuova fonderia (con la totale sostituzione di macchinari e fabbricati), di un nuovo capannone per il montaggio e la prova dei motori e di un grande fabbricato, destinato ad uso magazzino e deposito materiali lungo il Corso Vercelli, che porta a 37.000 metri quadrati la superficie sulla quale si estende lo stabilimento.

Nello stesso periodo la Fiat procede anche all'acquisto di un edificio compreso tra Via Cigna, Corso Vigevano, Via Gressoney e Via Cervino, distante circa 400 metri dal gruppo delle officine di Via Cuneo e quasi adiacente agli impianti della SIMA, le acciaierie metallurgiche di proprietà della stessa Fiat.

Nel 1935, il notevole incremento della produzione (una minima parte della quale, e cioè il reparto calderai ed il magazzino ricambi, è decentrata in alcuni locali delle officine del Lingotto), che è oramai orientata verso molteplici direzioni, dalla costruzione di motori termici marini, industriali, ferroviari, alla produzione di macchine utensili, di fusioni di ghisa, di gruppi meccanici diversi, fino ad arrivare alle lavorazioni parziali per conto terzi, rende necessario, all'interno degli edifici di Via Cuneo un ulteriore ampliamento che si concretizza con la fabbricazione di una nuova struttura in cemento armato "adatta a grandi macchine e provvista di due ali laterali a due piani adatte ad estendere la piccola lavorazione" [*Fiat, Lo stabilimento Grandi Motori*].

Alla vigilia della guerra, la Grandi Motori si presenta quindi come una realtà industriale che ha esteso la propria presenza su tutto il territorio della Barriera di Milano, fino a diventarne un tratto distintivo come si nota dalle parole di un anziano abitante del borgo, in cui riaffiora in maniera piuttosto marcata il ricordo della fabbrica: "Barriera di Milano gravitava attorno alla Grandi Motori. Questa fabbrica era il cuore del quartiere perchè faceva pum, pum, pum. Era un rapporto fisico: se noi non si sentiva tremare i vetri era o perchè era domenica o perchè era in crisi" [*Assessorato alla Cultura del Comune di Torino, 1983*].

Parole che possono sembrare quasi ovvie di fronte alle enormi dimensioni raggiunte da questa struttura, che occupa quasi 5.000 dipendenti e che si sviluppa in due nuclei ben definiti su una superficie totale di circa 115.000 metri quadrati.

Il primo, nell'isolato compreso tra i Corsi Vigevano e Vercelli e le Vie Cuneo e Mondovì, costituito da un grande opificio industriale che "comprende varie costruzioni nelle quali sono sistemati gli uffici, il laboratorio chimico, la dogana, il corpo di guardia per i sorveglianti, i magazzini, i reparti di fabbricazione per le materie prime, prodotti finiti e in particolare motori navali e per industrie" [*Intendenza di Finanza, Reparto VI, Danni di Guerra, Cartella N° 3391*]; il secondo, su "un edificio compreso tra Via Cigna, Corso Vigevano, Via Gressoney e

Via Cervino che comprende diverse costruzioni di uno o più piani dove sono sistemati alcuni reparti per la fabbricazione di materie prime, prodotti finiti, la sala prova, montaggio macchine utensili, la casetta dei sorveglianti, ed altri locali per uso dell'azienda" *[Intendenza di Finanza, Reparto VI, Danni di Guerra, Cartella N° 3391]*.

Inoltre, non lontano da qui, nell'isolato compreso tra Via Cecchi e la linea ferroviaria Torino-Cirié-Lanzo sorge anche un magazzino provvisorio adibito al deposito "della legna da ardere e dei prodotti infiammabili per tenerli lontani dallo stabilimento, essendo ritenuti pericolosi in caso di bombardamento aereo". *[Intendenza di Finanza, Reparto VI, Danni di Guerra, Cartella N° 3391]*.

Un rapporto relativo ai risarcimenti dei danni di guerra redatto dalla direzione della Fiat al termine del conflitto, mette infatti in luce come la Grandi Motori sia il bersaglio di numerose incursioni aeree: le prime hanno luogo il 28 novembre e l'8 dicembre del 1942 danneggiando rispettivamente sia il complesso di Via Cuneo con "danni ai vetri e alle coperture" *[Intendenza di Finanza, Reparto VI, Danni di Guerra, Cartella N° 3444]* di molti reparti, che quello di Via Cigna dove "il magazzino generale ed i capannoni furono gravemente danneggiati da incendi e da crolli" *[Intendenza di Finanza, Reparto VI, Danni di Guerra, Cartella N° 3444]*. A questo si deve poi aggiungere che "binari diversi, interni allo stabilimento, fognature, strade interne e tutti gli impianti fissi, in generale, subirono danni di non lieve entità". *[Intendenza di Finanza, Reparto VI, Danni di Guerra, Cartella N° 3444]*.

E' però nell'estate dell'anno successivo che si hanno i danni più ingenti.

La notte tra il 12 e il 13 luglio del 1943, cadono sulla fabbrica un totale di 25 bombe e 130 spezzoni incendiari che causano nello stabile compreso tra Corso Vigevano, Corso Vercelli, Via Cuneo e Via Mondovì "la distruzione o il danneggiamento del reparto tornitura, degli uffici, del reparto modellatori, del reparto fonderia, del reparto fotografico e pubblicità, del reparto apprendisti, del reparto montaggio, del magazzino generale e dei locali adiacenti" *[Intendenza di Finanza, Reparto VI, Danni di Guerra, Cartella N° 3391]*, per una cifra complessiva che ammonta a Lire 67507344, oltre ad un certo quantitativo di pezzi di ricambio ed accessori per un valore di Lire 1.186.672.

Sempre a questa incursione, secondo le notizie ricavate dalla lettura della denuncia dei danni di guerra del 24 agosto 1944 indirizzata da Vittorio Valletta all'Intendenza di Finanza, risalgono anche i danni subiti dagli edifici posti nel quadrilatero compreso tra il Corso Vercelli e le Vie Cuneo, Mondovì e Pinerolo: oltre al reparto torneria media, completamente distrutto, e ai fabbricati che ospitano i diversi uffici (uffici tecnici, ufficio impianti, ufficio tecnico macchine, ufficio assunzione operai, magazzino generale, sala prove e ufficio disegni e i progetti dei motori in fabbricazione), sono gravemente sinistrati i macchinari e l'attrezzatura che "nella quasi totalità fu ricoperta da detriti e rottami vari, in particolare quella del reparto alesatrici, media lavorazione ed utensileria, oltre ai 21 torni della torneria (sepolti sotto le macerie), le macchine del reparto modellatori (distrutte dagli incendi), quelle dell'officina di precisione e alcune gru" *[Intendenza di Finanza, Reparto VI, Danni di Guerra, Cartella N° 3391]*.

L'8 di agosto nella struttura situata tra il Corso Vigevano e le Vie Cigna, Cervino e Gressoney, sono invece colpiti il capannone per il montaggio dei motori (situato in Via Gressoney), e i capannoni della Sezione Fiat Industrie Metallurgiche e Acciaierie, confinanti con quelli della Grandi Motori: lo spostamento d'aria causa "la distruzione, la dispersione o il danneggiamento di "attrezzature, impianti, materie prime, prodotti finiti e in lavorazione e materiali vari esistenti nei locali colpiti e in quelli adiacenti" *[Intendenza di Finanza, Reparto VI, Danni di Guerra, Cartella N° 3444]*.

Pochi giorni dopo, il tra il 13 e il 16 di agosto, lo stabilimento è nuovamente centrato dalle bombe che però, questa volta, causano conseguenze ben più serie alle abitazioni civili della Barriera di Milano che la mattina del 17 agosto presenta un lugubre scenario con "centinaia di case in fiamme e centinaia di cadaveri che giacciono sotto le macerie" *[R.Luraghi, 1958]*.

Alle 10 antimeridiane dello stesso giorno i lavoratori della Grandi Motori, esasperati dai continui bombardamenti, entrano in sciopero ed inviano una commissione operaia a colloquio con il generale Adami-Rossi, rivendicando, prima di ogni altra cosa, la pace. Il generale si limita a rispondere che "anche Badoglio vuole la pace, ma che bisogna avere pazienza e che soprattutto non si facciano scioperi" [R. Luraghi, 1958]. Intanto, all'interno dello stabilimento, avviene un gravissimo episodio di sangue: le maestranze iniziano ad uscire dalla fabbrica scontrandosi con i reparti militari che aprono il fuoco causando il ferimento di sette operai e la morte del "garzone di un fornitore che tutti i giorni portava le sue mercanzie allo spaccio della Grandi Motori" [G. Vaccarino, 1952].

La notizia si diffonde in tutte le fabbriche cittadine che proclamano per il 19 di agosto uno sciopero generale (anche se una prima avisaglia si ha già il 18 quando i dipendenti della Grandi Motori e delle Officine Rasetti si astengono dal lavoro) supportate dai tranvieri e dalle categorie degli impiegati, degli artigiani e dei commercianti. L'agitazione che ha ancora una volta come richiesta di fondo la pace dura fino al 21 dello stesso mese, giorno in cui si riprende il lavoro.

Ai bombardamenti che interessano lo stabilimento e le case circostanti (che secondo le parole di un anziano abitante di Barriera di Milano "hanno quasi raso al suolo tutto il quartiere" [Assessorato alla Cultura del Comune di Torino, 1983]) è inoltre legato anche il fenomeno dello sfollamento che sembrerebbe coinvolgere, soprattutto nell'ultimo periodo del conflitto, numerosi operai della Grandi Motori come dimostra la lettura dei verbali del Cln aziendale, in particolare quelli relativi ad una relazione settimanale dello stesso Cln di fabbrica al Partito Comunista, datata 9 luglio 1945, che, riferendosi proprio ai numerosi lavoratori sfollati durante la guerra propone come ordine del giorno il ricevimento della "commissione degli operai per trattare la possibilità di un ritorno in città dei tanti operai dello stabilimento sfollati, con camion Fiat o con mezzi propri". [CLN aziendali, E/77/B].

Il nome della Grandi Motori è però anche fortemente connesso al movimento resistenziale che ha proprio qui uno dei fulcri più combattivi, potendo anche contare sull'appoggio quasi totale degli abitanti del rione, un quartiere che "durante il fascismo non è mai stato succube, proprio perché era operaio: c'era il modo di trovarti con gli antifascisti e di discutere per la strada. In Barriera ci conoscevamo in molti e non c'era il pericolo di delazione" [E. Miletto, 2001].

All'interno dell'azienda agiscono fin dal marzo del 1944 (quando anche la Grandi Motori aderisce allo sciopero generale) le S.A.P. di stabilimento, "squadre interne alla fabbrica addestrate ed armate (anche se con scarso munizionamento)" [Comune di Torino, 1975] che collaborano con gli antifascisti e il clandestino Cln aziendale: un totale di 20 squadre che impiegano circa 200 uomini supportati nelle loro attività da un buon numero di operai, come ricorda un lavoratore membro del Cln aziendale: "il comitato clandestino faceva le riunioni dentro i motori: infatti, essendo enormi ci si poteva riunire dentro il basamento. Quando eravamo in riunione quello che avvitava i dadi batteva in un determinato modo, allora capivamo che arrivava qualcuno" [Assessorato alla Cultura del Comune di Torino, 1983].

Alla Grandi Motori lavora anche Antonio Banfo, una delle figure di maggior rilievo dell'antifascismo torinese: militante comunista, profondamente religioso, inquadrato nella 23ª Brigata "era l'animatore del movimento ed era responsabile dei rapporti con il CLN regionale" [E. Banfo, A. Ristori, 1998]. Al suo nome è legata gran parte della storia del movimento antifascista dello stabilimento, che vive, nell'aprile del 1945, una delle pagine più amare.

Una circolare della Questura di Torino, datata 17 aprile 1945, inviata ai responsabili di tutti gli opifici cittadini, contiene un ordine del capo della Provincia Zerbino, in cui si invitano i dirigenti, in caso di eventuali sospensioni del lavoro, "ad intimare agli operai di riprendere immediatamente il lavoro stesso. Trascorso il 10° minuto dall'interruzione e qualora le maestranze non avessero obbedito all'intimazione fatta, ordineranno di sparare qualche raffica intelligente. Nel caso che anche dopo la raffica persistessero nell'interruzione,

ordineranno di far fuoco contro di essi" [E. Banfo, A. Ristori, 1998].

Il giorno successivo nelle fabbriche torinesi esplode lo sciopero generale e gli operai escono dagli stabilimenti; anche alla Grandi Motori, come ricorda Nicola Delicio, vice commissario politico della IV^o Divisione Sap, la parola d'ordine è la stessa in ogni reparto: "al suono della sirena tutti fuori" [G. Padovani, 1979]. La situazione però si presenta subito assai diversa. Infatti, non appena il suono della sirena, un segnale ormai classico e collaudato, sovrasta il rumore dei macchinari, nel cortile dello stabile di Via Cuneo entrano le milizie fasciste che, guidate dal colonnello Cabras (comandante della caserma di Via Asti) costringono gli operai a rimanere chiusi dentro l'edificio.

Cabras, insieme ad altri funzionari del regime, ha un primo colloquio con gli operai, intimandoli a riprendere il lavoro entro un'ora. La risposta operaia è però ferma e decisa: al ritorno delle milizie fasciste la Grandi Motori è totalmente bloccata e nonostante le minacce nessuno riprende il lavoro. E' a questo punto che Banfo si fa portavoce delle richieste delle maestranze sostenendo le motivazioni politiche ed economiche dello sciopero: "il popolo è stanco, ha fame, non ha più voglia dei bombardamenti e dei morti, vuole la pace. Non vogliamo più vedere queste cose" [Assessorato alla Cultura del Comune di Torino, 1983]. La risposta di Cabras è lapidaria e suona come una condanna: "da oggi lei, Banfo, non vedrà più morti, stia tranquillo glielo garantisco io" [E. Banfo, A. Ristori, 1998]. Lo sciopero poi continua ma gli operai non riescono ad uscire dalla fabbrica visto che i carri armati fascisti presidiano l'ingresso di Via Cuneo per tutto il pomeriggio.

Alle 17,30, alla fine del turno di lavoro, i lavoratori escono dalla Grandi Motori e sono molti quelli che consigliano a Banfo "di andare a dormire fuori casa" [G. Padovani, 1979], ma lui rifiuta. La sera stessa i fascisti lo prelevano dal suo alloggio di Via Scarlatti insieme al genero, Salvatore Melis, e il 19 aprile i due cadaveri sono ritrovati "per terra in Corso Vigevano, dove c'era una bealera" [Assessorato alla Cultura del Comune di Torino, 1983].

La notizia si diffonde subito tra i dipendenti della Grandi Motori che decidono di prolungare l'agitazione per l'intera giornata dei giorni 19 e 20 aprile, seguiti da molte altre fabbriche torinesi e dagli abitanti del quartiere ("al suo funerale c'era tutta la Barriera di Milano" [E. Miletto, 2001]), nonostante il tentativo fascista di additare come responsabili della morte di Banfo gli stessi partigiani, come dimostra un articolo pubblicato sul quotidiano La Stampa secondo il quale "Banfo e Melis, due operai della Grandi Motori sono stati uccisi da estremisti comunisti" [E. Banfo, A. Ristori, 1998].

Intanto l'insurrezione generale è vicina e, all'interno dell'azienda, operai e sappisti organizzano la difesa dello stabilimento per impedire che questo possa cadere in mani tedesche prima dell'arrivo dei partigiani.

I lavoratori occupano la fabbrica fin dalla sera del 25 aprile e, dopo aver sbarrato tutte le porte di ingresso, iniziano a prepararsi per fronteggiare l'attacco nemico ("dalla fonderia abbiamo portato dei lingotti molto pesanti e li abbiamo ammassati contro il cancello; diversi lingotti sono poi anche andati a finire sui tetti dello stabilimento, sull'orlo dei tetti, con l'intenzione di buttarli giù in caso di necessità" [Assessorato alla Cultura del Comune di Torino, 1983]) aiutati anche dagli abitanti della Barriera di Milano, molti dei quali entrano nelle officine "anche se non erano lavoratori della Grandi Motori" [Assessorato alla Cultura del Comune di Torino, 1983].

Il 26 aprile operai e civili fronteggiano i violenti attacchi dei carri armati tedeschi e il giorno successivo i primi reparti della XVII Brigata Garibaldi entrano alla Grandi Motori dove procedendo all'arresto dell'avvocato Dal Fiume, legale della Fiat, entrato, come ricorda Delicio, "nel cortile a bordo di un'automobile di grossa cilindrata insieme al marchese Imperiale con al collo il fazzoletto rosso dei garibaldini" [G. Padovani, 1979], compiono uno degli ultimi atti prima della fine dei combattimenti, che il 28 aprile cessano definitivamente.

Al termine del conflitto si avviano le operazioni di ricostruzione che, nonostante i danni

riportati durante le azioni di guerra, si presentano tutt'altro che difficili. La stessa cosa non può essere detta per quello che riguarda la produzione, che dal massimo raggiunto nel primo periodo bellico, cala rapidamente prima di iniziare, a partire dal 1948, una timida ripresa. Nel 1950, per rendere la fabbrica in grado di competere con la concorrenza estera, la Fiat decide di intraprendere un "ulteriore progetto di ampliamento e di aggiornamento dei locali e dei mezzi di produzione" [*Fiat, Lo stabilimento Grandi Motori*]. Questa decisione è senza dubbio facilitata dalla disponibilità dello spazio e dei fabbricati Fiat che sorgono sul lato sud di Via Cuneo, dove sono sistemate le fonderie di ghisa e di alluminio della produzione automobilistica, che, nel 1950, sono trasferite nel complesso di Mirafiori.

Il programma di rinnovamento è realizzato tra il 1951 e il 1954 e sostanzialmente prevede la costruzione di una nuova fonderia, una sistemazione più razionale degli impianti utilizzati per i trattamenti termici e per la colatura dei cuscinetti, la fabbricazione di un nuovo capannone nella struttura di Via Cigna dove trasferire la lavorazione di tornitura dei pezzi pesanti ed un generale rinnovamento del macchinario e dei servizi generali.

Grazie a questi interventi l'azienda acquista una nuova capacità produttiva, "sia dal lato qualitativo che da quello quantitativo" [*Fiat, Lo stabilimento Grandi Motori*] e riesce a far fronte, tra il 1957 e il 1960, ad un incremento delle commesse nel campo dei grandi motori e in quello dei motori leggeri e veloci, iniziando anche nuovi tipi di lavorazione, come quella delle turbine a gas.

Nei primi anni sessanta, la Grandi Motori sembra aver riacquisito lo splendore di un tempo: si estende su una superficie di 182.000 metri quadrati (dei quali 85.000 coperti), possiede un parco macchinario che comprende circa 1.050 macchine utensili e impiega circa 4.000 dipendenti che si occupano della produzione di motori Diesel, turbine, macchine utensili, ricambi e lavorazioni per conto terzi.

Nell'ottobre del 1966, nell'ambito del ridimensionamento della cantieristica previsto dal piano Cipe [*L. Lanzardo, 2000*], Vittorio Valletta, presidente della Fiat, sigla con Giuseppe Petrilli, presidente dell'Iri, un accordo per la creazione della "società Grandi Motori di Trieste" [*Archivio Storico Fiat, 1996*], fabbrica destinata a raccogliere l'eredità della torinese Grandi Motori di Torino, della triestina Fabbrica Macchine di Sant'Andrea (Fmsa) e, in parte, della genovese Ansaldo. L'idea su cui si fonda il progetto è quella di "risarcire Trieste per la chiusura del cantiere San Marco, con un'azienda che sostenga l'occupazione e sviluppi l'indotto" [*L. Lanzardo, 2000*].

Quindi nel 1968 è avviata la costruzione di un moderno stabilimento che entra in funzione nell'autunno del 1971 e dove lavorano circa 3000 dipendenti: il personale dirigente e tecnico della vecchia Grandi Motori di Torino e quello, in prevalenza operaio ed impiegatizio, della ex Fabbrica Macchine di Sant'Andrea di Trieste.

Fonti citate

■ Archivio:

Archivio di Stato di Torino, Intendenza di Finanza, Reparto VI, Danni di Guerra, Cartella N° 3391;

Archivio di Stato di Torino, Intendenza di Finanza, Reparto VI, Danni di Guerra, Cartella N° 3409;

Archivio di Stato di Torino, Intendenza di Finanza, Reparto VI, Danni di Guerra, Cartella N° 3444;

Archivio storico Fiat, fascicolo ricostruzione, note sul commercio estero;

Archivio storico Fiat, Fascicolo Danni di guerra, fascicolo 9;

Archivio Istituto piemontese per la storia della Resistenza e della società contemporanea, Verbali dei CLN aziendali, E/77/B;

■ **Bibliografia essenziale:**

Archivio Storico Fiat, *Fiat: le fasi della crescita. Tempi e cifre dello sviluppo aziendale*, Scriptorium, Torino, 1996; [p.29; 46];

Fiat, *Lo stabilimento Grandi Motori*, opuscolo informativo a cura dell'azienda (non presenta data di pubblicazione) conservato presso L'Archivio Storico Fiat; [p.5; 9; 13];

Fiat, *I Cinquant'anni della Fiat: 1899-1949*, Mondadori, Milano, 1950;

Fiat, *Le ali della Fiat*, opuscolo celebrativo (senza data di pubblicazione) di tutti gli stabilimenti Fiat conservato presso l'Archivio storico Fiat;

V. Castronovo, *Fiat 1899-1999: un secolo di storia italiana*, Rizzoli, Milano, 1999, [p.20];

Assessorato alla Cultura del Comune di Torino, *La costruzione della memoria a Barriera di Milano (1900-1950): esperienze umane e fatti storici*, Assessorato alla Cultura del Comune di Torino, Torino, 1983; [p. 12; 24;25; 29;33];

XXX Anniversario della Liberazione, *Torino contro il fascismo*, a cura del Comune di Torino e del Comitato per le iniziative antifasciste della Città di Torino, Torino, 1975 [p.82];

Anno Decimo, *Glorie e lavoro del Piemonte a cura del PNF di Torino*, anno 1932;

R. Luraghi, *Il movimento operaio torinese durante la Resistenza*, Einaudi, Torino, 1958 [p.74];

G. Vaccarino, *Il movimento operaio a Torino nei primi mesi della crisi italiana (luglio 1943-marzo 1944)*, in *Il movimento di Liberazione in Italia*, n°19, luglio 1952, [p.32];

E. Banfo, A. Ristori, *Antonio Banfo: vita e morte di una voce torinese*, Ananke, Torino, 1998; [p.29; 39; 79; 83];

G. Padovani, *La liberazione di Torino*, Sperling &Kupper Editori, Milano, 1979; [p.38; 39; 118];

L. Lanzardo, *Grandi Motori. Da Torino a Trieste: culture industriali a confronto (1966-1999)*, Milano, Franco Angeli; 2000; [p.9];

E. Miletto, *L'identità storica incontra le diversità del futuro. Memoria e immagini della Barriera di Milano e della Polisportiva River Mosso*, Edizioni Neos, Torino, 2001; [p.25; 29].

Di fronte al complesso della Fiat Grandi Motori si trova, al numero civico 21 di Via Cuneo, quello della Fiat Fonderie Ghisa.

La fabbrica consta di due stabilimenti attigui che si estendono su una superficie complessiva di 36000 metri quadrati.

Lo stabilimento comprende impianti per la formatura a macchina dei getti e delle anime, stufe elettriche e a carbone per l'essiccazione delle staffe, forni a cubilotto ed elettrici per la ghisa, forni a nafta ed elettrici per il bronzo e l'alluminio ed una grande officina meccanica per la lavorazione delle conchiglie.

Si tratta perciò di una fonderia in grado di sostenere ritmi di lavorazione piuttosto elevati se si pensa che nel 1932 questi impianti, che occupano circa 800 dipendenti, riescono a produrre, in otto ore di lavoro "i getti di ghisa, bronzo e alluminio per ben 200 automobili" [PNF, 1932].

Durante la guerra il numero delle maestranze è più che raddoppiato, visto che sono circa 1800 i lavoratori impiegati in questo stabilimento, che possiede inoltre un magazzino adibito al deposito legname in Via Cecchi, accanto a quello della Fiat Grandi Motori, ed uno spaccio aziendale per la vendita di legname ai dipendenti, in Corso Vercelli.

A partire dal mese di luglio del 1943, gli stessi bombardamenti che colpiscono l'attigua Fiat Grandi Motori, causano ingenti danni anche ai fabbricati delle Fonderie. Il primo ad essere colpito, la notte tra il 12 e il 13 di luglio, è proprio "il padiglione adibito a spaccio aziendale e vendita legna (C.so Vercelli)" [Intendenza di Finanza, Reparto VI, Danni di Guerra, Cartella N° 3398], sul quale la caduta di bombe incendiarie provoca un incendio che "distrugge completamente tutto l'edificio e il materiale presente al suo interno" [Intendenza di Finanza, Reparto VI, Danni di Guerra, Cartella N° 3398]. Durante la stessa incursione, altre due bombe dirompenti cadute a circa 18 metri di distanza dai fabbricati, danneggiano gravemente anche la palazzina uffici, con il conseguente crollo "di parecchi muri divisorii e la distruzione totale dell'impianto della luce e della forza industriale e quella parziale dell'impianto telefonico" [Intendenza di Finanza, Reparto VI, Danni di Guerra, Cartella N° 3398].

Pochi giorni dopo, il 13 di agosto, fiamme di vaste proporzioni si sviluppano in seguito alla caduta di numerose bombe e spezzoni incendiari, e arrecano ingenti danni al laboratorio ricerche e controlli favorie dalle "tramezze in legno di cui era fornito, dalla fuoriuscita di ossigeno contenuto in alcune bombole, dalla fuoriuscita del gas illuminante e dalla continuità dei pericolosi corto circuiti" [Intendenza di Finanza, Reparto VI, Danni di Guerra, Cartella N° 3398] e al raccordo ferroviario dello stabilimento, distruggendone quasi completamente il magazzino e gran parte delle merci qui depositate (nero minerale, argilla e cemento).

Altre due incursioni, secondo quanto trapela dalla domanda di risarcimento inviata dalla Fiat all'Intendenza di Finanza il 6 novembre 1945, colpiscono lo stabilimento il 1 dicembre del 1943 e il 25 aprile del 1944: le bombe dirompenti e gli spezzoni incendiari che precipitano sui fabbricati industriali e nelle vicinanze determinano "la distruzione quasi totale di una parte delle costruzioni, degli impianti, e di gran parte dei materiali" [Intendenza di Finanza, Reparto VI, Danni di Guerra, Cartella N° 3398].

La produzione della Fiat Fonderie Ghisa all'interno della struttura di Barriera di Milano continua fino al primo dopoguerra quando, nel 1950, tutte le lavorazioni sono trasferite nel

complesso di Mirafiori.

Fonti citate

■ Archivio:

Archivio di Stato di Torino, Intendenza di Finanza, Reparto VI, Danni di Guerra, Cartella N° 3398;

Archivio storico Fiat, fascicolo ricostruzione, note sul commercio estero;

Archivio storico Fiat, Fascicolo Danni di guerra, fascicolo 9;

■ Bibliografia essenziale:

Fiat, *Le ali della Fiat*, opuscolo celebrativo (senza data di pubblicazione) di tutti gli stabilimenti Fiat conservato presso l'Archivio storico Fiat;

Anno Decimo, *Glorie e lavoro del Piemonte a cura del PNF di Torino*, anno 1932;

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

L'inserimento della Società Industrie Metallurgiche e Acciaierie (Sima) nell'orbita della Fiat risale al 1917 quando l'azienda torinese riesce ad assorbire il Gruppo Piemontese, un insieme di industrie di cui fa parte anche la Sima.

Situata in Barriera di Milano nei pressi dello stabilimento Fiat della Grandi Motori, la Sima è una fabbrica specializzata in svariate lavorazioni di fucinatura, stampaggio e meccanica.

La sua acquisizione permette alla Fiat di assicurarsi così una notevole quantità di lavorazioni siderurgiche rendendole possibile "un'organizzazione industriale a ciclo verticale" [V. *Castronovo, 1999*], e cioè l'assorbimento sotto il proprio marchio di una serie di produzioni collaterali che provvedono alle lavorazioni della materia prima (l'acciaio) poi utilizzata nella costruzione dei prodotti (veicoli e non solo).

Secondo alcuni dati reperibili su una pubblicazione del periodo fascista, la Sima non si limita solamente alla fucinatura di grossi elementi metallici e allo stampaggio di lamiere di ogni spessore, ma effettua anche altre lavorazioni, prime tra tutte "l'ultimazione di parti di macchine agricole e di delicate macchine utensili e la costruzione di aratri". [PNF, 1932].

Si tratta perciò di uno stabilimento dall'elevata capacità produttiva (giornalmente sono lavorate oltre 150 tonnellate di acciaio fuso) che si estende su una superficie complessiva di circa 65.000 metri quadrati e che nel 1932 occupa circa 613 dipendenti.

Nel corso degli anni l'azienda acquista un'importanza sempre maggiore fino a diventare, alla vigilia del secondo conflitto mondiale, un apparato industriale di discrete dimensioni che si sviluppa su un'area di 75.000 metri quadrati (36.000 dei quali interamente coperti), che aggiunge alle tradizionali lavorazioni di stampaggio e di fucinatura dell'acciaio, anche una "notevole parte di produzione destinata alla fabbricazione delle automobili" [Le ali della Fiat] e che impiega circa 1.300 dipendenti.

Durante il periodo bellico la Sima vede salire a circa 2.670 unità il numero delle maestranze occupate e svolge essenzialmente una produzione di guerra, nella quale alla lavorazione dell'acciaio (che con una capacità produttiva di circa 1.000 tonnellate al mese resta il settore trainante), si affianca anche la "corazzatura dei carri d'assalto" [Le ali della Fiat] realizzata per l'esercito italiano prima e per quello tedesco poi.

Nell'inverno del 1942 (30 novembre ed 8 dicembre) è bombardata dagli aerei anglo americani, che ripetono gli attacchi il 13 luglio e l'8 novembre del 1943 e il 29 marzo del 1944, data in cui sull'azienda si abbatte l'ultima incursione.

Fonti citate

■ Archivio:

Archivio storico Fiat fasc. ricostruzione, note sul commercio estero;

Archivio storico Fiat, Danni di guerra, fascicolo 9;

Archivio di Stato di Torino, Intendenza di Finanza, Reparto VI, Danni di Guerra, Cartella N° 3444;

■ **Bibliografia essenziale:**

V. Castronovo, *Fiat 1899-1999: un secolo di storia italiana*, Rizzoli, Milano, 1999, [p.130];

Archivio Storico Fiat, *Fiat: le fasi della crescita. Tempi e cifre dello sviluppo aziendale*, Scriptorium, Torino, 1996;

Anno Decimo, *Glorie e lavoro del Piemonte* a cura del PNF di Torino, anno 1932;

Fiat, *Le ali della Fiat*, opuscolo celebrativo (senza data di pubblicazione) di tutti gli stabilimenti Fiat conservato presso l'Archivio storico Fiat;

© Istituto piemontese per la storia della Resistenza e della società contemporanea, 2003

altre sedi Via Bologna, 47 | Via Bologna, 55

Nel 1878 Giovanni Nebiolo, un operaio tipografico nativo di Moncalieri, decide di acquistare con i suoi risparmi, una piccola fonderia di caratteri composta da poche macchine e qualche attrezzatura.

Pochi anni più tardi, nel 1880, Giovanni Nebiolo, che ha arricchito l'officina di nuovi macchinari e che dirige personalmente i pochi operai che vi lavorano, entra in contatto con un nuovo socio Ermenegildo Cunaccia: l'impresa muta ragione sociale e nasce così la "Snc Nebiolo", avente per oggetto "l'esercizio di una fonderia di caratteri tipografici a stereotipia e relativo commercio" [Archivio Tipografico, 1930]. Il sodalizio tra Nebiolo e Cunaccia ha però breve durata ed è sciolto già nel giugno dello stesso anno, quando entra in azienda Lazzaro Levi, originario di Nizza Monferrato, che stringe con Nebiolo un patto associativo della durata di 19 anni. L'atto sociale prevede una divisione dei compiti nella gestione dell'impresa (che, denominata "Nebiolo&C sns" può contare su un capitale sociale di Lire 65000): Lazzaro Levi si occupa della parte amministrativa e commerciale, e Giovanni Nebiolo assume la "direzione tecnica dello stabilimento e del personale addetto al medesimo" [Archivio Tipografico, 1930].

Fin dai primi anni degli esordi emerge quindi chiaramente quella che sarà una caratteristica tipica della Nebiolo: il continuo avvicinarsi ai suoi vertici di svariati proprietari e finanziatori, cosa che contribuisce a renderla molto diversa dalla tipologia aziendale "caratterizzata da una costante presenza, nella proprietà e negli organismi direttivi, di esponenti di una particolare famiglia" [B. Pesce, 1999-2000].

Tra il 1888 e il 1890 dopo i primi successi, Levi e Nebiolo aprono la porta ad altri tre nuovi soci accomodanti: Giuseppe Levi, fratello di Lazzaro, Benedetto Foa (suocero di Lazzaro Levi) e il banchiere Giuseppe Bedarida. Questa manovra porta a due risultati immediati, e cioè alla trasformazione della società in accomandita semplice e, soprattutto, ad un consistente aumento del capitale sociale che raggiunge la quota di Lire 250000, consentendo così alla Nebiolo di poter effettuare gli investimenti necessari all'avvio, nel 1890, della produzione di macchine grafiche, un'attività che si rivelerà negli anni uno dei principali punti di forza della fabbrica torinese.

Nel maggio del 1891 Giovanni Nebiolo decide che i tempi sono oramai maturi per ritirarsi dagli affari e, grazie ai suoi risparmi e alla "somma accordatagli dagli altri soci perché lasciasse il proprio nome nella ragione sociale, può soddisfare la sua nostalgica aspirazione di ritirarsi nel paese natio" [Archivio Tipografico, 1930]. Dopo la sua uscita di scena a guidare l'impresa sono così i due fratelli Levi che grazie al successo ottenuto con la produzione di macchine grafiche intraprendono un'operazione di ulteriore consolidamento finanziario della società con l'ingresso, nel 1899, di nomi noti dell'imprenditoria piemontese (Celestino Debenedetti, Gustavo Deslex e Bernardino Gullino), e con la stipula, nel 1903, di un patto associativo con le Fonderie Subalpine (antica fabbrica di fonderie di ghisa) che "rende la Nebiolo indipendente nella produzione di getti di ghisa per le macchine tipografiche utensili" [B. Pesce, 1999-2000].

Nel 1906, per far fronte alla congiuntura economica sfavorevole, la Nebiolo si orienta verso la formazione di un cartello con l'Urania di Milano, industria del settore grafico che rappresenta il suo principale concorrente, che permette di superare la crisi grazie a un sensibile aumento del capitale sociale che passa da 3 a 4 milioni.

In seguito, nel 1908, (dopo aver mutato, nel 1906, la propria ragione sociale in Società

Anonima Nebiolo), è raggiunto con l'Urania un altro importante accordo, e cioè la realizzazione di un nuovo sodalizio, l'Augusta, "una sorta di holding rappresentata dai due amministratori delegati, Lazzaro Levi per la Nebiolo e Alberto Lobetti-Bodoni per l'Urania" [B. Pesce, 1999-2000].

Questa strategia, unita ad un'organizzazione delle vendite che si articola in molteplici filiali in Italia e all'estero, permette al complesso torinese di registrare, nel primo decennio del XX° secolo, una rilevante crescita testimoniata anche dal trasferimento degli stabilimenti dagli originari locali di Corso Vittorio Emanuele II a quelli dell'ex Società di panificazione (tra Corso Palermo e Corso Regio Parco), in un grande stabile a due piani sopra un'area complessiva di 6000 metri quadrati all'interno del quale trovano spazio la Fonderia Caratteri e la Fabbrica di macchine grafiche.

A frenare questa espansione interviene però lo scoppio del primo conflitto mondiale che, a causa dei cessati approvvigionamenti da Francia e Germania, comporta una chiusura in passivo del bilancio del 1914. L'azienda, che nel frattempo è stata costretta a sopprimere tutte le proprie filiali (ad eccezione di quella milanese) e a ridurre sensibilmente il numero dei dipendenti, è "salvata" da Carlo Parea, amministratore delegato dell'Augusta, che elabora un piano economico che prevede "il blocco dei pagamenti ai creditori e un finanziamento da parte delle banche di Lire 400.000" [B. Pesce, 1999-2000] e, nel contempo, l'accorpamento della fabbrica nel novero degli stabilimenti dichiarati ausiliari dal Comitato Centrale di Mobilitazione industriale. Come struttura ausiliaria, la Nebiolo vede la propria produzione convertita alla realizzazione di macchine utensili, campo nel quale esiste una domanda sempre crescente dovuta al blocco delle importazioni dalla Germania, nazione in cui si concentrano le principali imprese produttrici del settore. Perciò la costruzione di macchine utensili, rappresenta per tutto il periodo bellico, l'unica attività produttiva dell'impresa, che abbandona completamente, fino al termine del conflitto, la produzione di caratteri e di macchine grafiche.

Al termine del conflitto, superata non senza qualche difficoltà la fase di riconversione industriale, la Nebiolo porta a termine, nel 1919, un disegno volto ad accorpare sotto il suo unico marchio sia l'Urania (con la conseguente liquidazione della Augusta) che le Fonderie Subalpine, gettando così le basi per una nuova fase di sviluppo, incoraggiata anche dal provenire di "nuove e cospicue ordinazioni dalla clientela italiana ed estera" [L. Smeriglio, 1991-1992].

Con i primi anni 20 del 1900 ha inizio una vera e propria fase di riorganizzazione e di razionalizzazione del ciclo lavorativo, che porta la società a costruire tre nuovi stabilimenti sul territorio cittadino.

Nel 1922 sono infatti edificati gli edifici della Fonderia Caratteri, della Fonderia ghisa e della Fabbrica Macchine.

La sezione Fonderie caratteri ha sede in Via Bologna 47. Si tratta di un "edificio industriale della lunghezza di 180 metri, fronteggiante la Via Padova, e della lunghezza di 17 metri e rivolto verso Via Bologna" [Intendenza di Finanza, Reparto VI, Danni di Guerra, Cartella N° 3396], a tre piani, costruito su una superficie complessiva di circa 35000 metri quadrati. E' senza dubbio un complesso all'avanguardia considerato non solo la fonderia di caratteri più grande d'Europa, ma anche quella che per prima sostituisce con l'energia elettrica il riscaldamento a gas dei crogiuoli delle macchine da fondere, pratica che porta notevoli vantaggi sia dal punto di vista produttivo che da quello lavorativo. Infatti il riscaldamento elettrico, mantenendo una temperatura costante nei crogiuoli, permette di ottenere "una maggiore omogeneità nelle leghe metalliche" [L. Smeriglio, 1991-1992] eliminando i fenomeni di surriscaldamento che, sfibrando le leghe, costituiscono uno dei "principali inconvenienti legati all'uso del gas" [L. Smeriglio, 1991-1992]. A ciò si uniscono i miglioramenti delle condizioni igieniche delle sale di lavoro all'interno delle quali, grazie alla possibilità di applicare ai crogiuoli delle particolari chiusure, diminuiscono sensibilmente le esalazioni sprigionate dal gas bruciato e dalle leghe metalliche portate allo stato fuso.

Il primo piano dell'edificio ospita la tipografia interna (dove sono stampati i cataloghi, i listini dei prezzi e i moduli di amministrazione interna), il secondo piano ospita i reparti responsabili dei processi di incisione e al terzo piano trovano spazio quelli adibiti alle fasi di fusione. Accanto alla Fonderia caratteri sono anche ubicati i locali della direzione e degli uffici amministrativi.

Sempre in Via Bologna, al numero civico 55, "situato nel terreno delimitato a giorno dalla Via Bologna, a ponente dallo stabilimento Fonderia caratteri della stessa società, a notte dalla Via Como, e a levante dal Corso Novara" [*Intendenza di Finanza, Reparto VI, Danni di Guerra, Cartella N° 3396*], si trova il complesso della fonderia ghisa, dove si effettuano le fusioni dei getti di ghisa necessari alla costruzione delle macchine da stampa e dove si preparano fusioni per conto terzi, getti per materiale ferroviario e pezzi particolari per le condotte di acqua e gas. L'edificio è a due piani e presenta "al piano terreno il reparto officina meccanica e la portineria con alloggio del custode e del telefonista e al primo piano lo spaccio aziendale, gli spogliatoi, i lavabi e i refettori per capi operai e operaie, un magazzino modelli ed un laboratorio chimico." [*Intendenza di Finanza, Reparto VI, Danni di Guerra, Cartella N° 3396*] Accanto allo stabilimento sorge anche l'edificio della direzione della fonderia ghisa con annessi gli alloggi dei funzionari: uno stabile a tre piani con "la portineria e vari uffici al piano terreno, al primo piano due alloggi e al secondo piano tre alloggi." [*Intendenza di Finanza, Reparto VI, Danni di Guerra, Cartella N° 3396*]

In borgo San Paolo, al numero 26 di Via Pier Carlo Boggio, in uno stabile acquistato dalla ex-fabbrica Dubosch, sorge invece la Sezione Fabbrica macchine, altro fiore all'occhiello della Nebiolo per la modernità dei macchinari e dell'organizzazione del lavoro. Un edificio lungo 125 metri e alto 114 che si estende su due piani ("al piano terreno, in un unico salone, trovano spazio i reparti montaggio macchinario pesante, trapani radiali, alesatrici e pialle e al primo piano trovano posto l'Ufficio tecnico, l'archivio, la scuola, il locale elettricisti e vari magazzini" [*Intendenza di Finanza, Reparto VI, Danni di Guerra, Cartella N° 3396*]), su una superficie di 30000 metri quadrati (22000 dei quali coperti).

Vi lavorano circa 600 operai ripartiti nelle sezioni di produzione parti macchine, di utensileria, di attrezzeria, di montaggio macchinario pesante, di montaggio torni medi e piccoli, di montaggio torni automatici, di montaggio macchine grafiche, di falegnameria e di fucine trattamenti termici. Una struttura di rilevanti dimensioni che lavora, annualmente quasi due milioni di chilogrammi di ghisa, centomila chilogrammi di acciaio e produce più di novecento macchine di altissima qualità sottoposte a scrupolosi collaudi (addirittura cinque) prima di essere immesse sul mercato.

L'inizio degli anni 20 del XX secolo si caratterizza anche per la presenza, all'interno dei tre stabilimenti, di una forte tensione tra le organizzazioni dei lavoratori e la direzione aziendale.

La prima scintilla scoppia nel settembre del 1920 quando gli operai della Fonderia caratteri aderiscono allo "sciopero delle lancette" ed occupano lo stabilimento fino alla fine del mese, data dell'accordo nazionale dei metalmeccanici.

Nei primi due anni del regime fascista non si hanno episodi di protesta da parte dei lavoratori, anche se restano, tra proprietà e maestranze, alcune divergenze legate soprattutto al salario e ai ritmi di produttività.

Le prime proteste operaie in epoca fascista risalgono al 1924 quando i lavoratori della fonderia caratteri, in occasione del rinnovo del contratto di lavoro metalmeccanico, danno vita ad uno sciopero che dura tutto il mese di gennaio. La posizione della direzione appare subito chiara: si decide licenziamento per tutti i 180 operai dello stabilimento, che sono poi gradualmente reintegrati in seguito all'intervento del governo. Tuttavia l'agitazione dei lavoratori prosegue (causando un sostenuto calo della produzione) fino alla fine di giugno, quando il licenziamento di tutti gli scioperanti e la loro completa sostituzione, pone fine alla vertenza.

Nonostante i problemi legati alla conflittualità operaia, l'azienda attraversa tra il 1924 e il 1927 un periodo di prosperità dovuta ai molteplici trattati commerciali stipulati dal governo con le nazioni in cui la Nebiolo esporta e "alla scarsa competizione con la Germania, il principale concorrente estero, raggiunta e superata sul piano della qualità" [B. Pesce, 1999-2000].

Questa situazione favorevole termina però nel 1927 in seguito alla politica di rivalutazione della lira adottata dal regime che penalizza fortemente le esportazioni, colpendo principalmente tutte quelle imprese, e tra queste la Nebiolo, rivolte ai mercati esteri.

Ma è la crisi economica internazionale del 1929 che segna per la società torinese l'inizio di un travagliato periodo: molte nazioni pongono infatti limiti e restrizioni al commercio internazionale (aumenti delle tariffe doganali, divieti di importazioni, contingentamenti), il che significa per la Nebiolo una forte diminuzione del volume delle vendite non solo sul mercato italiano, ma soprattutto su quello estero (Spagna e Sud America in primis). Per risolvere questa situazione sfavorevole la direzione decide di attuare una politica di riduzione dei costi che prevede il taglio della manodopera in esubero nei paesi colpiti più gravemente dalla crisi e la diminuzione dell'orario di lavoro negli stabilimenti italiani (alcuni dei quali sono però chiusi). Nel 1934 il duro periodo della crisi sembra essere arrivato alla fine con la riapertura di nuove prospettive commerciali relative al materiale extra grafico. In realtà è un'illusione. Infatti le sanzioni economiche imposte contro l'Italia nel 1935 dalla Società delle Nazioni decretano "nella maggior parte dei governi stranieri il blocco delle importazioni delle merci italiane" [D. Savant Levra, 1995-1996], causando una stagnazione degli affari sui mercati esteri e difficoltà su quelli italiani dove si registra "un calo di ordinazioni da parte delle tipografie (i maggiori acquirenti della Nebiolo) costrette a ridurre il loro ritmo di lavoro in seguito ad un provvedimento governativo che impone restrizioni all'uso della carta" [D. Savant Levra, 1995-1996].

Questa situazione di difficoltà persuade la Nebiolo ad orientare la propria produzione verso una lavorazione extra grafica. Così a partire dal 1936 viene intrapresa la fabbricazione di macchine utensili (torni, torni di utensileria, affilatrici, piallatrici, spuntatrici) con risultati rilevanti sul piano economico.

Dal 1940, l'impresa, in virtù delle esigenze dettate dalla produzione bellica e incoraggiata anche dalla tipologia degli impianti e dalla professionalità delle maestranze, intensifica la produzione di macchine utensili (insieme alla costruzione di componenti per proiettili e per bombe a mano) riuscendo a chiudere l'attività con "utili netti di 4.065.081 Lire". [D. Savant Levra, 1995-1996]

Il 1941 e il 1942 si inseriscono in questa scia positiva e fanno registrare una crescita di tutti i settori produttivi, da quello delle macchine utensili e delle fonderie ghisa, fino a quello delle lavorazioni grafiche (che fa registrare un aumento delle lavorazioni pubblicitiche ed editoriali).

Nel 1943 la tendenza torna però ad essere negativa causando una drastica diminuzione del fatturato. Una delle cause principali di questo andamento va sicuramente ricercata nei danni provocati dai bombardamenti alleati che colpiscono duramente gli stabilimenti tra il novembre-dicembre 1942 e il luglio-agosto del 1943, provocando ingenti danni agli impianti, ai macchinari e la distruzione quasi completa del magazzino generale.

L'unico complesso ad essere risparmiato dalle bombe alleate è quello della fonderia caratteri che riesce addirittura ad incrementare la propria produzione rispetto all'anno precedente, anche perché può contare su un sensibile aumento della disponibilità di materia prima "dovuto principalmente alla trasformazione dei rottami in lega provenienti dalle litografie danneggiate dai bombardamenti" [D. Savant Levra, 1995-1996].

Nel 1944 l'attività dei tre stabilimenti si svolge sotto l'occupazione tedesca con la direzione che appoggia, da subito, la causa della Liberazione adottando una strategia tesa a fornire alle

forze naziste solamente il minimo quantitativo di prodotto necessario ad evitare la deportazione delle maestranze nei campi di concentramento ed il trasferimento dei macchinari. L'inesatta compilazione dei documenti indicanti i rifornimenti delle materie prime causa il rallentamento della produzione delle macchine utensili commissionate dai tedeschi, permettendo così di raggiungere il primo obiettivo, mentre non si riesce ad evitare del tutto il trasferimento dei macchinari che, in parte, "sono trasferiti sul Lago di Garda, luogo considerato più sicuro dai bombardamenti" [B. Pesce, 1999-2000].

Intanto i vertici aziendali procedono alla ricostruzione degli impianti danneggiati e al rinnovo dei macchinari con l'intento di porre la Nebiolo in condizioni tali da poter competere, a guerra finita, con la concorrenza dell'industria straniera.

Questi interventi comportano un aumento del potenziale produttivo dell'azienda (che ha nello stabilimento fabbrica macchine il nucleo produttivo principale): i primi risultati positivi iniziano così a vedersi già alla fine del 1944, quando si registra un aumento delle lavorazioni che permette la chiusura del bilancio "con un utile netto di Lire 5137245" [D. Savant Levra, 1995-1996].

Il 1944 rappresenta però anche una tappa significativa per il movimento antifascista operante all'interno dei tre stabilimenti che occupano 1650 dipendenti (800 nella fabbrica macchine, 700 nella fonderia caratteri e 150 nella fonderia ghisa [Verballi dei CLN Aziendali E/82/C]).

Infatti alle prime organizzazioni antifasciste formatesi subito dopo la costituzione della Repubblica di Salò, si aggiungono le brigate Sap di stabilimento: una organizzata nelle due sezioni di Via Bologna e l'altra (la Terza Brigata Sap Giulio, che prende il nome da quello di Giulio Berardengo, un dipendente caduto in guerra) in quella di Via Pier Carlo Boggio. Quest'ultima ha tra le sue fila un numero ridotto di partigiani e collabora, nell'organizzazione e nello svolgimento di ogni azione, con i distaccamenti di altre due grandi fabbriche di Borgo San Paolo, la Fiat Materiale Ferroviario e la Westinghouse, contrariamente a quanto accade nel complesso di Via Bologna dove, la notevole partecipazione dei dipendenti alle attività partigiane, permette la creazione di una struttura totalmente indipendente dal punto di vista organizzativo. Ad affiancare queste organizzazioni nasce anche, nel febbraio del 1945, il Comitato di Liberazione di Fabbrica.

La lettura dei verbali del Cln aziendale permette anche di quantificare il numero dei lavoratori che partecipa, clandestinamente, al movimento resistenziale: si tratta di trentacinque persone (nove di queste, fra cui tre deportati nei campi di concentramento, muoiono durante la lotta di liberazione), quasi tutti operai specializzati, tra le quali si trova anche l'ingegner Heinking, un dirigente di origine tedesca che "ha la scomoda funzione di tramite tra i tedeschi e gli italiani" [D. Savant Levra, 1995-1996].

Come si è già detto in precedenza i vertici aziendali prendono una chiara posizione a favore del movimento partigiano decidendo di sostenere ed appoggiare i dipendenti impegnati sul fronte della Liberazione attraverso importanti iniziative come i rifornimenti alimentari, la distribuzione di combustibile per il riscaldamento privato (sottratto ai rifornimenti per la produzione bellica di cui la Nebiolo è incaricata in quanto stabilimento ausiliario) e la difesa dei lavoratori con le autorità tedesche come avviene, ad esempio, nella primavera del 1944. Infatti nel mese di maggio le maestranze della Nebiolo organizzano uno sciopero dimostrativo di 15 minuti al quale segue, subito dopo, un blitz della polizia fascista che effettua numerosi arresti. L'amministratore delegato, ing. Roccatagliata, si espone in prima persona per evitare agli arrestati la triste sorte della deportazione e assume anche, per la difesa, due avvocati che "riescono a giustificare questi scioperi non come politici ma come proteste dettate dalla penuria di viveri" [D. Savant Levra, 1995-1996], scongiurando così una deportazione di massa (anche se nove giovani operai, dopo l'arresto sono inviati direttamente al fronte).

La notte tra il 24 e il 25 aprile del 1945 tutti i complessi della Nebiolo sono occupati dai sappisti che, con il tacito consenso di Roccatagliata provvedono anche all'introduzione delle armi.

La battaglia principale si svolge però nello stabilimento di Borgo San Paolo, in prossimità delle Nuove dove i partigiani, guidati dal comandante del nucleo della Westinghouse entrano nel carcere, "impediscono la chiusura delle celle del quarto braccio" [G.Padovani, 1979], e, dopo aver ottenuto la resa del direttore, provvedono alla liberazione dei detenuti politici.

E' questo l'ultimo atto delle vicende della Nebiolo prima della Liberazione che avviene alcuni giorni più tardi.

Fonti citate

■ Archivio:

Archivio di Stato di Torino, Intendenza di Finanza, Reparto VI, Danni di Guerra, Cartella N° 3396;

Archivio Istituto piemontese per la storia della Resistenza e della società contemporanea,

Verbali dei CLN Aziendali E/82/C;

■ Bibliografia essenziale:

Archivio Tipografico. Rivista trimestrale dedicata alle arti grafiche, N° 50 dedicato al Cinquantesimo anniversario della Società Anonima Nebiolo: 1880-1930, aprile-dicembre 1930; [p. 12; 14];

Anno Decimo, *Glorie e lavoro del Piemonte*, a cura del Partito Nazionale Fascista di Torino, anno 1932;

Boris Pesce, *Profilo e composizione sociale della forza lavoro alla Nebiolo. Una ricerca sulle schede del personale 1945-1955*, tesi di laurea discussa nell'anno accademico 1999-2000, presso la Facoltà di Lettere e Filosofia dell'Università di Torino, conservata presso l'Archivio Storico Fiat; [p. 53; 57; 58; 59; 62; 67];

L. Smeriglio, *L'industria italiana delle macchine grafiche nel periodo tra le due guerre: la Società Nebiolo*, tesi di laurea discussa nell'anno accademico 1991-1992, presso la Facoltà di Economia e Commercio dell'Università di Torino, conservata presso l'Archivio Storico Fiat; [p. 5; 22; 24];

D. Savant Levrà, *Le attività ricreative ed assistenziali di fabbrica: direzione e lavoratori della Nebiolo negli anni 1945-1955*, tesi di laurea discussa nell'anno accademico 1995-1996, presso la Facoltà di Scienze Politiche dell'Università di Torino, conservata presso l'Archivio Storico Fiat; [p. 32; 35; 37; 38; 40];

G. Padovani, *La liberazione di Torino*, Sperling & Kupper Editori, Milano, 1979; [p. 176]

Stabilimento di Abbazia di Stura, corso Vercelli 460

Stabilimento meccanico, via Frejus 26

Nel luglio del 1917 Riccardo Gualino, personalità molto nota negli ambienti finanziari piemontesi, fonda a Torino, insieme a Giovanni Agnelli, la Società di Navigazione Italo Americana (SNIA), con capitale sociale di 5.000.000 di lire, che ha come scopo principale il trasporto di combustibile dagli Stati Uniti all'Italia.

Questo tipo di attività subisce una flessione subito dopo la fine del conflitto mondiale. Infatti sui mercati mondiali si assiste ad un considerevole aumento di naviglio non più necessario ai bisogni di guerra e disponibile a quelli di pace: ovunque i noli di imbarcazioni sono orientati al ribasso e quindi "vengono sostanzialmente a mancare quegli specifici scopi per cui la Società è stata costituita" [*Uffici Stampa Snia Viscosa, 1970*].

Così, nel 1919, la Snia muta il nome originario in quello di Società di Navigazione Industria e Commercio, in relazione al nuovo interessamento per la produzione e il commercio di fibre tessili sintetiche che, insieme al "tradizionale" ramo marittimo in cui l'azienda continua ad operare, costituisce una nuova ed importante attività.

L'anno successivo la crescente domanda di nuove fibre sintetiche sia sul mercato nazionale che su quello estero, spinge i dirigenti della Snia (guidata da Gualino) a investire risorse sempre più ingenti in questo settore produttivo. Nell'ambito della nuova strategia di mercato si inserisce non solo l'aumento del capitale portato alla ragguardevole cifra di 200 milioni di lire, ma soprattutto l'acquisto (con il conseguente controllo azionario) della Società Viscosa di Pavia, gestrice del secondo stabilimento italiano (costruito nel 1905) di fibre chimiche, dell'Unione Italiana Fabbriche Viscosa con stabilimento in Venaria Reale, della Società Italiana Seta Artificiale (che permette di acquisire la licenza per la fabbricazione della seta artificiale in Italia) a Cesano Maderno e di complessi di minori dimensioni come il Setificio Nazionale e i Calzifici Italiani Riuniti, con stabilimenti dislocati in varie località dell'Italia settentrionale.

Questo processo di espansione indirizza quindi la società a concentrare la propria produzione nel comparto delle fibre chimiche, mutando, per la terza volta, la propria denominazione in quella definitiva di Società Nazionale Industria Applicazioni Viscosa (comunemente conosciuta come SNIA Viscosa).

Guardare esclusivamente al mercato delle fibre artificiali, vuol dire compiere un grande sforzo su due fronti, quello della produzione e della competitività.

La produzione richiede crescenti aumenti, in virtù di un allargamento del consumo a sempre maggiori cerchie di persone che (a fronte di redditi sempre meno elevati) tendono a sostituire "la seta, tipico prodotto di lusso, con la seta artificiale, destinata a soddisfare le esigenze di larghe masse di consumatori" [*Uffici Stampa Snia Viscosa, 1970*]. Per soddisfare le richieste del mercato, occorre però essere in grado di raggiungere e mantenere un elevato livello di competitività (che permetta anche di affrontare la concorrenza), operazione che richiede grandi disponibilità finanziarie e stabilimenti all'avanguardia. Ecco perciò che nel 1924 il capitale sociale è alzato a 600 milioni di lire che, l'anno successivo, salgono ad un miliardo (cifra mai raggiunta da nessun'altra impresa italiana) e, parallelamente, l'azienda provvede non solo ad ampliare e ad ammodernare gli impianti di Pavia, Venaria Reale, Cesano Maderno, ma anche all'installazione di un nuovo grande complesso a Torino.

Così nel 1925 in località Abbadia di Stura inizia la costruzione dello stabilimento torinese che entrerà in funzione nel 1926: una struttura di dimensioni prorompenti che si estende su una superficie di due milioni di metri quadrati comprendenti le terre di alcune cascine della zona e quelle (ben più numerose, si calcola all'incirca un milione e mezzo di metri quadrati) cedute all'azienda dall'Abbadia di San Giacomo.

La scelta degli azionisti di edificare il fabbricato industriale nella periferia nord torinese non è lasciata al caso, ma è anzi il frutto di un ragionamento preciso e mirato che ha al centro tre motivazioni di fondo: una tecnica, ossia la vicinanza al complesso Snia di Venaria, una economica, ricondotta al valore finanziario del sito vista la sua adiacenza alla già programmata autostrada Torino-Milano ed infine un'esigenza puramente padronale, ovvero quella di allontanare la fabbrica dalla città (la distanza dell'opificio dalla città è infatti di circa 6 chilometri) al fine di isolarla da tutte le altre realtà produttive cittadine per evitare alle maestranze i contatti con i lavoratori delle varie industrie torinesi.

Maestranze che trovano lungo il corso Vercelli, in prossimità dello stabilimento e connesso alla sua presenza, un villaggio operaio destinato ad accoglierle.

La politica del paternalismo aziendale intrapresa dalla Snia tocca con la realizzazione di questo villaggio uno dei punti di maggiore spessore. Il complesso residenziale è infatti destinato ad ospitare, in rigoroso ordine gerarchico, tutti i dipendenti: nel primo caseggiato abitano le autorità, nel secondo trovano spazio i negozi e i sorveglianti, nel terzo i capisquadra, i capi reparto e gli autisti e nei rimanenti gli operai e le loro famiglie.

Si tratta però di una "cattedrale nel deserto", poiché le abitazioni sorgono nel totale isolamento della periferia torinese. La scelta, ancora una volta, non è però occasionale: la costruzione del villaggio nell'estrema periferia ribadisce il concetto di separazione, di estraneità e di divisione della fabbrica e delle sue maestranze dal resto del proletariato e delle industrie cittadine. Una separazione che vuole portare alla creazione di una manodopera aristocratica che lontano dalla città, dagli altri insediamenti produttivi e, soprattutto, dagli altri insediamenti operai, non rischi di essere "contagiata" garantendo alla Snia "un lavoro in piena concordia con intenti fervidi e disciplinati". [*P. Morini, D. Scampolini, E. Seminara*].

Il progetto iniziale è faraonico, tanto da poter competere con i più rilevanti villaggi operai della seconda metà del XIX secolo, e prevede la costruzione di undicimila vani destinati ad accogliere quindicimila operai. Invece la realtà si presenta da subito ben diversa e il programma subisce una drastica limitazione che oltre a ridurre sensibilmente il numero dei vani da costruire (576 per i circa 800 dipendenti) comporta anche un peggioramento delle condizioni abitative dal momento che né all'interno e né all'esterno dell'agglomerato è realizzata alcun tipo di infrastruttura (eccezion fatta per una chiesa, un lavatoio e pochi negozi adibiti alla vendita dei generi di prima necessità), con conseguenze molto negative sulle caratteristiche dell'area che si trova così ad essere privata dei servizi e isolata dal resto della città.

Nel 1927, la Snia, che nel frattempo ha acquisito il controllo del Gruppo Seta Artificiale (con stabilimenti a Magenta e Varedo), allarga la propria presenza sul territorio cittadino impiantando in Borgo San Paolo, un'altra struttura destinata alle lavorazioni meccaniche.

Due anni più tardi, nel 1929, la Snia si trova a dover affrontare la grande crisi economica in gravissime difficoltà finanziarie a causa delle eccessive scelte speculative che caratterizzano l'ultimo periodo della gestione di Riccardo Gualino che nel 1930 è sostituito alla presidenza da Senatore Borletti al quale si affianca in qualità di direttore generale Franco Marinotti, che bene conosce i problemi del tessile grazie all'esperienza maturata in alcuni paesi dell'Est europeo (Russia e Polonia).

Da questo momento il nome di Marinotti (che nel 1937 diventerà presidente) si lega ai successivi sviluppi raggiunti dalla Snia che, grazie al raggiungimento di un solido equilibrio finanziario, è in grado di promuovere ricerche per ottenere nuove produzioni di fibre tessili

fino ad ora limitate principalmente al raion.

Nel 1931 la Snia è così la prima azienda a fabbricare il fiocco, un tipo di fibra corta che può essere filata anche dalle imprese tessili, seguito da altre innovazioni come il lanital (particolare tipo di lana artificiale ottenuta con la lavorazione della caseina), la merinova, il koplön, il lillion e l'acetato, per citare solo alcuni tra i principali prodotti.

Tra il 1930 e il 1936 la produzione di fiocco e raion passa da 11,5 milioni di chilogrammi a 47 milioni di chilogrammi e, contemporaneamente, si assiste ad un notevole aumento del capitale sociale che raggiunge quota 345 milioni nel 1935, 525 milioni nel 1937 e 700 milioni nel 1939 (anno in cui si registra l'acquisizione di un altro grande gruppo industriale, e cioè della Compagnia Industriale Società Anonima Viscosa, la Cisa Viscosa, di Roma).

Alla vigilia del conflitto mondiale la Snia si presenta quindi come un'azienda in continua espansione che a Torino occupa nei due stabilimenti poco meno di 2.000 persone: 1.350 nel complesso di Torino Stura adibito alla produzione di fibre tessili ed artificiali e 620 in quello di via Frejus 26 utilizzato per le lavorazioni di tipo meccanico.

Una buona percentuale di questa forza lavoro proviene dal Veneto che costituisce per l'azienda, fin dai primi anni della fondazione, un importante bacino di reclutamento della manodopera. A questo proposito è indicativa la testimonianza di un anziano operaio del complesso di Torino Stura che ricorda come a partire dal 1928 "la Snia veniva nel Veneto, dove a quell'epoca c'era tanta disoccupazione, a reclutare manodopera. In pratica la Snia è venuta a prelevarci e ci ha portati su. In un primo tempo chi non aveva le possibilità di prendere casa, perché gli affitti erano allora abbastanza alti, poteva andare nel dormitorio dentro la Snia stessa dove si poteva usufruire anche della mensa. Così, volenti o nolenti, siamo stati obbligati ad accettare questa condizione, fatta di tanto lavoro nocivo". [E. Miletto, 2002].

La rilevante presenza tra i dipendenti di individui immigrati dal Veneto caratterizza oltre all'ambiente di fabbrica anche la composizione demografica delle case Snia, dove la componente veneta (che è sempre stata maggioritaria se si considera che ancora negli anni '50 le famiglie non venete sono appena 5) non perde le proprie tradizioni se è vero, come racconta la figlia di due operai della Viscosa che "al sabato sera si spostava la tavola in cucina, venivano parecchi del villaggio e si faceva la focaccia veneta, si ballava e si festeggiava la fine della settimana". [Natalia M., 2002].

Una manodopera che si adatta comunque a condizioni di lavoro molto pesanti (specialmente dal punto di vista della salute poiché l'elevata presenza di sostanze chimiche all'interno del ciclo di lavorazione rende il lavoro molto nocivo) e sulla quale, durante la guerra, non sembra fare presa la strategia dell'isolamento e della lontananza dal resto dei lavoratori cittadini adottata dalla direzione. Infatti le maestranze dei due stabilimenti della Snia Viscosa prendono parte alle agitazioni promosse dagli operai torinesi tra il 1943 e il 1945.

Nel marzo del 1943 la quasi totalità dei lavoratori del complesso di Borgo San Paolo partecipa allo sciopero. Uno sciopero che pochi anni più tardi, una lettera del Cln Centrale Snia di Milano (datata 3 ottobre 1945) definisce "effettivamente politico" con i conseguenti provvedimenti "frutto di una rappresaglia politica: il direttore dello stabilimento disponeva per il licenziamento di 120 operai che furono tutti, per rappresaglia, richiamati alle armi". [Aisrp, E 85 a].

Un contesto simile si ha un anno dopo, in occasione dello sciopero generale del 1 marzo 1944, nello stabilimento di Torino Stura, dove alla massiccia adesione dei lavoratori la direzione risponde con una dura repressione, permettendo prima ai tedeschi di compilare un elenco di nomi di operai da mandare in Germania con l'accusa di "sobillatori di scioperi" [Aisrp, E 84 c] e poi, alla fine delle agitazioni (6 marzo 1944), attraverso un'opera di delazione rendendo noti i nomi di alcuni organizzatori alle autorità fasciste "che in squadre effettuano più arresti". [Aisrp, E 84 c].

Dichiarata fabbrica ausiliaria all'inizio degli eventi bellici (quando le fibre sintetiche, fino ad allora destinate a cerchie ristrette di consumatori, iniziano ad essere impiegate su vasta scala nella produzione di tessuti di massa) la Snia deve affrontare negli ultimi anni del conflitto una situazione di incertezza e precarietà caratterizzata dai bombardamenti che tra il 1942 e il 1943 si abbattono prima sullo stabilimento meccanico (22 novembre 1942) "distruggendolo quasi completamente (uffici, disegni, stampe, gabinetto fotografico e attrezzature fotografiche)" [Aisrp, E 85 a] e poi, solo parzialmente, su quello di Abbadia di Stura colpito nel reparto falegnameria (che però è staccato dal resto del complesso che non subisce così danni ingenti) e, soprattutto, dalla difficoltà di reperimento delle materie prime che costringono gli impianti, negli ultimi mesi di guerra, a cessare la produzione. La presenza dei lavoratori si riduce così ad un solo fatto fisico: si recano in fabbrica una volta alla settimana e stanno "solo lì senza lavorare, ma risultava che eravamo dipendenti comunque e i tedeschi non ci potevano neanche toccare perché la Snia era considerata ausiliaria". [test. Biagio T.].

Perciò, quando nell'aprile del 1945 Torino è pronta per l'insurrezione, l'azienda è inattiva da tempo con una minima presenza di operai che comunque presidiano la fabbrica difendendo gli impianti e svolgendo "attività patriottica" [Aisrp, E 84 c].

Al termine del conflitto la Snia Viscosa riesce a riprendere la produzione che si attesta nuovamente su valori soddisfacenti. A Torino però non arrivano i benefici di questa risalita visto che nel 1954 il complesso di Abbadia di Stura chiude i battenti e in tutto il Piemonte l'azienda mantiene operativo il solo stabilimento di Venaria, decidendo di cedere la struttura di corso Vercelli alla Michelin che con il nome di Michelin Stura lo utilizzerà fino ai primi anni '80.

Oggi sulla stessa area, al posto dei vecchi capannoni industriali, sorge un grande ipermercato.

Fonti citate

■ Archivio:

Archivio Istituto piemontese per la storia della Resistenza e della società contemporanea (Aisrp), Cln aziendali e di categoria, bb. E 84, f. c.; E 85, f. a.;

■ Interviste:

Intervista di E. Miletto a Biagio T., ex operaio di origine Veneta impiegato alla Snia Viscosa e residente nel villaggio Snia;

Intervista a Natalia M., figlia di operai veneti occupati alla Snia e residenti nel villaggio Snia, nel documentario *Vanchiglia-Parioli e ritorno*, di P. Balla, M. Filippa con la collaborazione di E. Miletto, Torino, Fondazione Vera Nocentini, 2002;

■ Bibliografia essenziale:

Uffici Stampa Snia Viscosa, *Mezzo secolo di Snia Viscosa*, Milano, Pan editrice, 1970; [p.15, 20];

Uffici stampa e propaganda Snia Viscosa, *Snia Viscosa*, Milano, Bertieri, 1958,

U. Rodda, *Storia dell'industria piemontese*, Editrice Il punto, Torino, 2001

P. Morini, D. Scampolini, E. Seminara, *Aspetti della storia di Barca, Bertolla, Regio Parco*,

Barriera di Milano, Torino, Circoscrizione VI; [p. 63];

E. Miletto, L'identità storica incontra le diversità del futuro. Memoria ed immagini della Barriera di Milano e della Polisportiva River Mosso, Torino, Neos Edizioni, 2002; [p. 34].

© Istituto piemontese per la storia della Resistenza e della società contemporanea, 2003



Nella zona nord della città di Torino, alla confluenza tra i fiumi Dora, Stura e Po, sorge il palazzo del Viboccone, voluto dal duca Emanuele Filiberto, verso la metà del XVI secolo, come podere per l'allevamento e luogo di svago.

Nel 1580 al duca succede il figlio Carlo Emanuele che dopo aver affidato al Moncalvo gli affreschi delle sale destina il palazzo esclusivamente a residenza di ricreazione: "sito di delizia dei principi di Savoia dove si vedono selve, isole, grotte, ombrose valli, fiorite piagge, piante diverse, tortuosi viali, labirinti, laghetti e fontane" [*Stefani-Mondo, 1852*]. Parole che descrivono, forse anche per dare lustro alla Real Casa dei Savoia, il parco come una vera e propria meraviglia della natura, cosa che probabilmente deve corrispondere a verità se è vero che anche Torquato Tasso, durante il suo soggiorno torinese tra il 1578 e il 1579, rimane profondamente colpito dalla bellezza del giardino del palazzo del Viboccone, talmente particolare da ispirargli la descrizione dei giardini di Armida della Gerusalemme Liberata.

L'assedio francese del 1640 prima e quello del 1706 poi (quando il palazzo è cannoneggiato sia dai piemontesi che dai francesi che qui hanno un loro accampamento) fanno però perdere all'edificio gran parte del suo splendore.

Nel 1768 questa delizia architettonica rinasce su progetto dell'architetto Benedetto Ferroggio con ben altre finalità, e cioè come stabilimento della Regia Fabbrica del Tabacco, dove si effettua "la triturazione del tabacco e che impiega da 50 a 60 individui. Le altre manipolazioni della pianta nicotiniciana seguono nella fabbrica di Torino che ha 300 operai" [*Bortolotti, 1840*].

Nella prima metà del XIX° secolo la Manifattura Tabacchi è la più grande realtà produttiva cittadina, con due sedi (come si è già potuto notare nella precedente descrizione del Bertolotti), una in via della Zecca (attuale via Verdi), e l'altra al Regio Parco e complessivamente occupa 600 individui, "400 donne e 200 uomini, di cui 350 in via della Zecca e 250 al Regio Parco". [*F. Pernice 1998*].

In seguito al notevole incremento nei consumi di tabacco, il governo sabauda decide di concentrare in un unico complesso tutte le lavorazioni eseguite fino ad allora nelle due sezioni, con lo scopo di produrre maggiori quantità di prodotto a costi minori.

Un progetto di legge del 1855 decreta così il trasferimento di quasi tutte le lavorazioni nella sezione del Regio Parco giudicando "sufficiente la quantità di energia motrice disponibile, anche in previsione di futuri incrementi produttivi." [*A. Castrovilli, C. Seminara, L. Angeli, 1999*].

In conseguenza di ciò, lo stesso anno, è elaborato un progetto di ristrutturazione e di restaurazione dei fabbricati già esistenti e la costruzione di nuovi che terminano nel 1858, rendendo possibile l'inizio della produzione dei sigari e la lavorazione del rapé nello stabilimento del Regio Parco. I locali di via della Zecca non vengono però abbandonati: vi si svolgono fino agli anni '90 del XIX secolo alcune fasi relative alla lavorazione dei sigari, e poi saranno successivamente destinati a magazzini.

Intanto, negli anni successivi all'Unità d'Italia la manifattura di Torino registra un rapido processo di crescita avviandosi a diventare la seconda per importanza in Italia, su un totale di 14 manifatture. I dati a nostra disposizione evidenziano quanto detto: infatti nel 1869 il numero complessivo di personale impiegato nelle due sezioni di Regio Parco e via della Zecca

"raggiunge la ragguardevole quota di 2140 unità." [A. Castrovilli, C. Seminara, L. Angeli , 1999].

Nel 1873 i dipendenti sono 2.246 (408 uomini e 1838 donne), ma è due anni più tardi, nel 1875, che la fabbrica raggiunge la punta massima per numero di addetti: 2.500 tra operai e impiegati (2.001 sono le donne cottimiste). Da questi dati traspare come la preponderanza di personale femminile sia sempre stata una caratteristica della manifattura torinese (e più in generale di tutte quelle italiane): le cosiddette "sigaraie", addette al confezionamento manuale dei sigari, diventano così la figura professionale dominante nella fabbrica, almeno "fino a quando il sigaro resta uno dei prodotti di maggior consumo." [S. Colella, M. Guglielminetti, S. Roggero, 1997].

Negli anni 80 del XIX secolo si affianca alla lavorazione dei sigari e del trinciato da pipa anche quella della "spagnoletta", l'attuale sigaretta, introdotta in Italia su vasto consumo dopo la guerra di Crimea. Questo nuovo tipo di produzione comporta una modifica strutturale dell'azienda: "gli edifici sono ampliati e sopraelevati per contenere le macchine necessarie a questo tipo di lavorazione; i cicli di lavorazione meccanica, ben definiti e divisi per settore, sostituiscono sempre più la lavorazione manuale per renderla industriale e si potenziano le centrali tecnologiche e termiche che sfruttano i canali d'acqua per alimentare le turbine installate per la produzione di energia elettrica necessaria alla lavorazione del tabacco." [F. Pernice, 1998].

In seguito a questo potenziamento, a partire dal 1890, sono poi trasferite nell'edificio del Regio Parco tutte le lavorazioni precedentemente svolte in quello di via della Zecca che è definitivamente abbandonato nel 1895. Così, dagli inizi del '900, nella Manifattura del Regio Parco si producono sigari (Branca e Cavour), spagnolette, trinciati da pipa, rapé ed estratto di tabacco.

Nei primi anni del '900, in seguito a continue modifiche, la Manifattura è oramai una vera e propria comunità autonoma. La fabbrica presenta infatti al suo interno il distacco della Guardia di Finanza, officine e falegnamerie meccaniche attrezzate per ogni tipo di lavorazione, mense per i dipendenti, un raccordo ferroviario che permette l'ingresso dei vagoni (dallo scalo merci di Torino Vanchiglia) all'interno dei fabbricati, locali per il diletto e per lo svago (un cinema teatro, una sala biliardo ed un bar) e soprattutto un asilo nido (denominato incunabolo) che, a partire dal 1 ottobre 1907, accoglie i figli dei dipendenti fino ai tre anni di età e degli alloggi per i dipendenti ricavati direttamente dagli edifici industriali (chiamati dagli abitanti del borgo "case della luce", per via della presenza al loro interno di energia elettrica prodotta dalle turbine). A queste strutture se ne aggiungono poi altre realizzate in epoca giolittiana soprattutto in funzione delle necessità dei dipendenti: la scuola materna Umberto I e la scuola elementare Rurale del Regio Parco (che nel 1920 muta il nome in scuola elementare Giuseppe Cesare Abba).

Appare quindi chiaro il forte rapporto che lega il borgo alla fabbrica: un borgo al servizio dell'opificio, quasi questo sia una sua appendice. Un legame che emerge nelle parole della figlia di una sigaraia: "c'era un rapporto col borgo forte, bello ... andavi lì nell'incunabolo al mattino fino a tre anni, poi idem con l'asilo.. poi dopo c'era la scuola. Infatti quando dovevi avere il bambino stavi a casa l'ultimo mese e poi quando il bambino aveva 40 giorni tu dovevi andare a lavorare tanto c'era l'incunabolo che te lo teneva; poi automaticamente a tre anni passavi di là, all'Asilo Umberto Primo: perciò nel borgo le donne non stavano a casa, ma erano in un certo senso invogliate a lavorare, perché dicevano "sto a casa a fare cosa se posso lavorare e guadagnare, visto che tanto i bambini li sistemo." [E. Miletto, 1999-2000].

La preponderanza di manodopera femminile all'interno dell'organico della fabbrica continua ad essere una costante anche nel primo ventennio del '900: 793 su un totale di 946 operai (secondo i dati relativi al censimento industriale del 1907), 1.728 su un totale di 1.917 operai (secondo i dati relativi all'organico di tutte le manifatture italiane del 1913) e 1.027 su 1.993 operai nel 1921. [E. Miletto, 1999-2000].

E' soprattutto la lavorazione dei sigari a richiedere un numero elevato di manodopera femminile.

Prima di arrivare davanti alle sapienti mani delle sigaraie, le foglie di tabacco destinate a divenire sigari passano attraverso alcune fasi iniziali: l'apprestamento (ovvero la separazione delle foglie di tabacco), lo spulardamento (la selezione delle foglie a seconda dell'impiego), la combustione chimica (indispensabile per renderle aromatiche e combustibili) ed infine la scostolatura, e cioè un'operazione manuale che consiste nel privarle delle nervature centrali distinguendo così i lembi di foglia integri (utilizzati come fasce esterne da involucro) da quelli lacerati (utilizzati come ripieno). Alla fine di questi processi inizia il lavoro di formazione del sigaro, svolto dalle sigaraie che lavorano "in grandi saloni, disposte a sedere le une accanto alle altre lungo banconi disposti per file parallele" [L. Spinelli, 1985] con in mano una ciotola contenente pasta d'amido da spalmare sulle fasce e un coltello a lama ricurva, che serve a sezionare la foglia e spuntare la testa dei sigari finiti.

Esse sono pagate a cottimo e il minimo di cottimo stabilito corrisponde al confezionamento di 800/900 sigari al giorno, che possono diventare 1.100/1.200 di fronte a maggiori richieste di mercato.

L'elevata qualificazione professionale unita alla consapevolezza di svolgere un'attività specializzata frutto di tirocinio e acquisita abilità fa delle sigaraie un gruppo compatto ed omogeneo, con un radicato senso di solidarietà ed appartenenza, esemplificato in frequenti gesti di solidarietà come il prestito di foglie o tabacco da ripieno alle compagne meno abili, o il confezionamento di altri sigari per aiutare qualche collega rimasta indietro una volta terminato il proprio cottimo, pratiche punite dalla direzione "che interpreta la solidarietà tra compagne di lavoro come un pericoloso strumento di coesione." [L. Giovannelli, 1992].

Infatti all'interno delle Manifatture lo stato impone regole ferree e una rigida disciplina di fabbrica. Il lavoro delle sigaraie è sottoposto al controllo del personale di sorveglianza, una vera e propria gerarchia di fabbrica: innanzi tutto vi sono le maestre, una sorta di "sergentato di fabbrica" [G. Pedrocco, 1992], seguite da altre sorveglianti che lavorano a stretto contatto con le sigaraie, ossia "le verificatrici, le ricevitrice (addette al controllo immediato del lavoro), le istruttrici (che affiancano le maestre nell'addestramento delle sigaraie novizie) e le controllatrici (che pesano e contano i sigari prodotti)" [G. Pedrocco, 1992], seguite infine dalle visitatrici che hanno il compito di perquisire le operaie in uscita per evitare sottrazioni illecite di tabacco. Però le figure che rappresentano nello stabilimento l'autorità, in quanto responsabili di tutelare l'ordine e la disciplina tra le operaie e a cui inoltre sono sottoposte le varie figure gerarchiche femminili, sono i capi laboratorio e i capi reparto, personale maschile, a dimostrazione delle scarse possibilità offerte alle donne di occupare ruoli di primo piano nell'ambito lavorativo.

Tra le donne vi sono anche quelle adibite a mansioni di tipo impiegatizio, le scrivane, che fanno la loro comparsa nei primi anni del secolo. Si tratta comunque di un gruppo soggetto a discriminazione, in quanto formato da sole donne: ad esempio, gli stipendi delle scrivane che seppur munite di sufficiente scolarizzazione, della conoscenza del francese e della licenza tecnica e commerciale, sono nettamente inferiori a quelli degli impiegati maschi.

I lavoratori maschi della Manifattura occupati in gran parte nella gestione dei macchinari, sono tutti lavoratori stabili, stipendiati con paga fissa e non a cottimo. Il regolamento interno dell'Azienda li raggruppa in quattro diverse categorie professionali: gli artieri (è il caso di falegnami, elettricisti, fabbri, muratori, fuochisti, meccanici e tornitori), assunti per concorso in base a saggio professionale e sottoposti poi ad un periodo di prova di 300 giorni lavorativi, gli operai comuni (manovali, braccianti, operai che, assunti per concorso e sottoposti ad un periodo di prova di 300 giorni lavorativi hanno il compito di controllare funzionamento delle macchine e la qualità dei materiali che si usano per la produzione), gli agenti subalterni (una categoria intermedia tra operai ed impiegati inquadrata in due grossi gruppi: il personale tecnico esecutivo, del quale fanno parte i macchinisti, gli aiutanti tecnici e i capi operai sorveglianti e capi operai e il personale di custodia del quale fanno parte l'inserviente di ufficio

al quale è richiesta la custodia e la pulizia dei locali ad uso degli uffici, il portinaio che alloggia nell'edificio e che assicura che nessuna persona estranea allo stabilimento abbia accesso in questo senza l'autorizzazione del direttore e il visitatore che esegue visite di controllo agli operai per evitare indebite sottrazioni di tabacco) e gli impiegati (che svolgono mansioni amministrative fino alla fine dell'Ottocento e dall'inizio del Novecento, con l'assunzione delle prime scrivane "questi servizi diventano appannaggio delle donne, e le mansioni degli impiegati maschi rimangono quelle relative al controllo e alla vigilanza delle attività produttive" [A. Castrovilli, C. Seminara, L. Angeli, 1999]).

Si è accennato in precedenza come le sigaraie rappresentino una categoria lavorativa che si distingue per coesione, compattezza e solidarietà di gruppo, qualità che appaiono evidenti anche (e forse soprattutto) al di fuori del processo produttivo vero e proprio.

A partire dai primi anni del '900, le sigaraie della Manifattura del Regio Parco sono infatti al centro delle principali agitazioni operaie, spontanee nei primi tempi e successivamente organizzate dalla Federazione dei lavoratori dello Stato: essere una sigaraia, lavorare cioè in un grande opificio concentrato in un ambiente urbano consente in molte di esse una "crescita di sensibilità politica e sindacale" [S. Colella, M. Guglielminetti, S. Roggero, 1997].

Tra il 1904 e il 1906, le sigaraie (seguite dalla gran parte degli altri lavoratori dell'azienda) sono protagoniste di importanti vertenze: a favore della riduzione dell'orario di lavoro (conseguendo nel 1904 la giornata lavorativa di 7,30 ore, portate a 7 nel 1906), contro la decisione della direzione dei Monopoli di Stato di acquistare nuove partite di foglie di tabacco che, di qualità inferiore rispetto al solito, risultano difficili da manipolare determinando un aumento dei tempi di lavorazione del sigaro con conseguente riduzione del cottimo giornaliero e quindi del salario (il cosiddetto "sciopero contro l'uso del pennello" del 1905), partecipano compatte allo sciopero generale del 9 maggio del 1906 (una nota del direttore informa come "stamane il personale non si è presentato al lavoro e l'arrivo del treno ordinario delle 8,00 è stato preceduto da una squadra di ciclisti scioperanti per impedire l'eventuale entrata dei pochi operai" [A. Castrovilli, C. Seminara, L. Angeli, 1999]), reclamano il miglioramento dei trattamenti retributivi richiedendone l'equiparazione con quelli più alti percepiti in altre manifatture e rivendicano il trattamento pensionistico e il miglioramento delle condizioni dell'ambiente di lavoro (1913), protestano vigorosamente contro i soprusi perpetrati dai capi laboratorio e dai capi operai e contro i provvedimenti disciplinari che colpiscono le operaie giovanissime (come testimoniano i "due giorni di sospensione comminati a due operaie ree di aver risposto ad un capo" [L'Avanti!, 13/8/1917]), richiedono "un'indennità di caroviveri uguale per uomini e donne conteggiata sulla base di una lira e venti centesimi giornalieri" [L'Avanti, 17/9/1917] e, tra il 1918 e il 1922 partecipano a "tutte le azioni politiche che caratterizzano questo travagliato quadriennio." [P. Morini, D. Scampolini, E. Seminara].

A partire dagli anni '20 del XIX° secolo la forza lavoro impiegata nella fabbrica dei tabacchi subisce una lenta ma progressiva diminuzione che interessa in modo particolare le sigaraie. Un'analisi sui dati relativi all'organico della Manifattura Tabacchi, evidenzia come si passi dai 1.993 operai del 1921 ai 1.430 del 1926 con la conseguente diminuzione delle sigaraie da 1.027 a 598 unità, mentre appare stabile il numero delle operaie addette alla produzione delle sigarette (455 nel 1921 e 424 nel 1926). Quest'ultimo dato è molto importante in quanto permette di capire come i livelli occupazionali dello stabilimento di Torino seguono "l'evolvere dei consumi del tabacco" [A. Castrovilli, C. Seminara, L. Angeli, 1999]: infatti negli anni '20 il consumo delle sigarette supera quello dei sigari e, gradualmente, la figura della sigaraia si avvia all'estinzione. La flessione degli occupati è ancora più consistente nella prima metà degli anni '30: 1.300 unità nel 1931, 1.126 nel 1933 e 926 nel 1936 [A. Castrovilli, C. Seminara, L. Angeli, 1999]. Il numero della manodopera impiegata torna a salire a partire dal 1937, quando in seguito alle modifiche introdotte dal regime fascista, riprendono le assunzioni, aumentano gli addetti (1.145 unità nel 1937 che diventano 1.222 nel 1938 e 1.320 nel 1939 [A. Castrovilli, C. Seminara, L. Angeli, 1999]), e si assiste all'introduzione di nuove macchine per la lavorazione delle sigarette anche se, è bene ricordarlo, la produzione di sigari rimane ancora l'attività produttiva principale fino al termine del secondo conflitto mondiale.

Il fascismo, nel borgo prima, e nella fabbrica poi, non incontra certo un'adesione entusiastica,

anzi. A questo proposito, è molto interessante la testimonianza di un'anziana operaia che ricorda Mussolini in visita alla fabbrica "in compagnia di un federale fascista che mentre lo accompagnava gli disse: le vede come sono tutte in nero, riferendosi alla camicia che ci fecero indossare per l'occasione, ma se graffiate bene si vede il rosso. Lo disse in tono scherzoso ma riferiva la verità. Nella mia squadra c'erano tante oppositrici al fascismo" [A. Castrovilli, C. Seminara, L. Angeli, 1999].

A partire dal 1943 inizia anche per la fabbrica del Regio Parco il duro periodo dei bombardamenti alleati (un incendio seguito all'incursione del 13 luglio del 1943 distrugge quasi completamente l'intero cortile dell'edificio) che oltre a provocare danni ai fabbricati provocano anche una drastica riduzione del ciclo produttivo. Nello stesso periodo comincia anche a diventare sempre più netta l'opposizione alla guerra che si materializza con l'imponente partecipazione dei lavoratori dello stabilimento agli scioperi del marzo 1943, seguita da una dura repressione della direzione che, come ricorda un operaio "nella persona del direttore, ingegner Franchi, fece arrestare me ed altri quattro miei compagni con l'accusa di aver partecipato allo sciopero del 6 marzo" [A. Castrovilli, C. Seminara, L. Angeli, 1999].

Dopo l'8 settembre il conflitto (in realtà mai sopito) tra le maestranze e il nuovo regime repubblicano diventa evidente, tant'è che il controllo sociale della Manifattura Tabacchi rappresenta per tedeschi e fascisti un grosso problema, anche perché qui lavorano un fratello di Dante Di Nanni e Teresa Guala (madre di Vera e Libera Arduino) che contribuiscono insieme ad un forte nucleo di antifascisti a formare delle squadre di sappisti. I partigiani godono dell'appoggio di tutti i lavoratori dell'azienda come dimostrano i tanti episodi di solidarietà di cui le maestranze sono protagoniste, come i contributi economici dati alle famiglie che partecipano alla Resistenza (su tutte si ricordano ovviamente Arduino e Di Nanni) oppure quelli donati direttamente alle formazioni partigiane, come accade ad esempio nel corso di uno sciopero dell'ottobre del 1944 quando il ricavato di una colletta fatta dai lavoratori è devoluto ai partigiani.

L'ampio sostegno dato ai partigiani, costringe nel 1944 le Brigate Nere ad entrare a scopo intimidatorio nello stabilimento, dal quale però sono costrette a fuggire dopo una lunga battaglia con le sigaraie che riescono anche a tagliare "i copertoni dei camion di cui si servivano i fascisti." [P. Morini, D. Scampolini, E. Seminara].

Nella notte tra il 25 ed il 26 aprile del 1945 molti dipendenti (con le donne in prima fila), le squadre Sap e il distaccamento interno della Guardia di Finanza occupano l'opificio nel quale si combatte la notte successiva, quando gli occupanti aprono il fuoco contro una colonna tedesca che, in ritirata, transita in corso Regio Parco.

La testimonianza di un capo laboratorio ricorda infine come durante gli anni della guerra si assiste anche ad un aumento dei furti di sigarette e di tabacco, spesso rivenduti alla borsa nera: "i controlli in quel periodo erano meno severi, spesso si scappava via a causa dei bombardamenti. Arrivavano le camicie nere e si portavano via camion di sigarette, arrivavano i partigiani e facevano la stessa cosa. Perfino gli agenti della Guardia di Finanza che avevano l'ufficio dentro la Manifattura si portavano via le sigarette. Ma anche gli operai non erano da meno visto che le sigarette venivano nascoste nelle panciere e nei sottofondi delle borse. Poi, nel dopoguerra, il fenomeno scomparve gradualmente e rimanevano solo dei fatti episodici." [A. Castrovilli, C. Seminara, L. Angeli, 1999].

Nell'immediato dopo guerra la fabbrica raggiunge l'apice dei livelli occupazionali arrivando ad impiegare la ragguardevole cifra di 2.800-3.000 addetti. Ma si tratta, purtroppo, del canto del cigno. Infatti a partire dalla metà degli anni '50 inizia un inesorabile declino che porta alla chiusura del reparto del trinciato da pipa e dei sigari (1960), lasciando in atto solamente la lavorazione delle sigarette prodotte oramai con macchinari moderni che portano alla totale scomparsa della figura della sigaraia. In fabbrica restano così poche centinaia di dipendenti: 400 negli anni '80 che si riducono a 180 nel 1996, quando il 19 marzo l'antico stabilimento cessa l'attività produttiva.

Fonti citate

■ Bibliografia essenziale:

Stefani-Mondo, *Torino e i suoi dintorni*, 1852, [p. 274];

Bortolotti, *Descrizione di Torino*, Torino, 1840, [p.417];

F. Pernice, *La Regia Fabbrica del Tabacco*, in *Piazze e strade di Torino: Piazza Abba*, collana diretta da V. Comoli Mandracci, F. Goy, R. Rocca, Celid, Torino, 1998, [pp. 52-53];

A. Castrovilli, C. Seminara, L. Angeli, *La Manifattura Tabacchi e il suo borgo 1860-1945*, Officina della memoria, Torino, 1999, [pp. 53, 55, 82, 103,113, 114 (tabella 9), 122, 135, 137];

S. Colella, M. Guglielminetti, S. Roggero, *La Manifattura Tabacchi di Torino*, Lai Momo, Torino, 1997, [pp.11,12];

E. Miletto, *La Manifattura Tabacchi e il borgo Regio Parco tra il 1911 e il 1921*, tesi di laurea discussa nell'anno accademico 1999-2000, presso la Facoltà di Lettere e Filosofia dell'Università di Torino, conservata presso l'area economica del Dipartimento di Storia, [pp. 28, 46, 124];

P. Morini, D. Scampolini, E. Seminara, *Aspetti della storia di Barca, Bertolla, Regio Parco, Barriera di Milano*, Torino, Circostrizione VI, [p.29];

L. Spinelli, *Disciplina di fabbrica e lavoro femminile: le operaie delle Manifatture Tabacchi(1900-1914)*, in *Società e Storia*, Milano, 1985, n°28, [p. 333];

L. Giovanelli, *Vita di fabbrica delle sigaraie modenesi tra Otto e Novecento. Una ricerca sui registri disciplinari*, in *Operaie, serve, maestre, impiegate*, a cura di P. Nava, Rosenberg & Sellier, Torino, 1992, [p. 373];

G. Pedrocco, *Le operaie delle Manifatture Tabacchi*, in *Operaie, serve, maestre, impiegate*, a cura di P. Nava, Rosenberg & Sellier, Torino, 1992, [p. 360];

Castrovilli, *Direttori tecnici e impiegati nella Regia Manifattura Tabacchi di Torino dall'Unità d'Italia al periodo giolittiano*, in *Impresa e lavoro in un'industria di Stato: la Manifattura Tabacchi tra Otto e Novecento*, a cura di M.C. Lamberti e E. Benenati, Torino, Trauben, 1999, [p. 161];

"l'Avanti!", 13 agosto e 17 settembre 1917.

Quella dell'Arsenale Militare di Borgo Dora può certamente essere definita una storia di lungo periodo: indicazioni circa l'esistenza di un opificio destinato alla fabbricazione di materiale pirotecnico ubicato in questo spazio cittadino (denominato allora regione delle *rezighe*, per la presenza di numerose segherie azionate dall'energia idraulica del canale dei Molassi, meglio conosciuto dai torinesi come la *bealera dij molass*) sono addirittura fornite dalle cronache dell'ultimo ventennio del XVI secolo.

Infatti è a partire dal 1580 che Emanuele Filiberto decide di trasformare buona parte delle seghe destinate alla lavorazione e al taglio del legname in macine adibite alla produzione di polvere da sparo per evitare una dipendenza quasi totale dalle forniture estere: nasce così la Regia Fabbrica delle Polveri e Raffineria dei Nitri.

Con il trascorrere degli anni, il complesso è oggetto di numerose modifiche e di rilevanti ampliamenti: nel 1673 la direzione approva un progetto dell'ingegner Rubatto che prevede una nuova progettazione dei macchinari; nel 1717 lo stabilimento è dotato di una moderna tipologia di macina mossa dai cavalli che permette così di non subordinare l'intero funzionamento degli impianti alle discontinue piene della Dora e nel 1754, per ordine di Carlo Emanuele III, i locali sono accresciuti di un nuovo magazzino adibito a deposito per la polvere. E' però il 1767 a rappresentare una data cruciale nella storia della fabbrica: infatti, calcolati i vantaggi derivanti da una gestione diretta dello stabilimento, Carlo Emanuele III decide di acquistare per una somma di "Lire 90.000, degli edifici della Polveriera, del Canale Bertola e di una conceria attigua" [Bianchi, 1975], avviando il decollo economico del complesso industriale.

Tra il 1775 e il 1788 l'edificio è totalmente ricostruito seguendo il progetto del colonnello di artiglieria Antonio Quaglia e nel 1815, dopo il ritorno di Vittorio Emanuele I dalla Sardegna, l'acquisto di nuovi terreni adiacenti all'opificio ne permette un ultimo e significativo ampliamento.

La Fabbrica delle Polveri si presenta così come un apparato produttivo di notevoli dimensioni: si estende da nord a sud per 308 metri su 170 di larghezza, è attraversato da due canali (uno motore e l'altro scaricatore), comprende gli edifici per i granitoidi, le botti ternarie per le miscele, 13 mulini, macine per il carbone e numerosi altri impianti, insieme a circa 40.000 chilogrammi di polvere da sparo custoditi all'interno di 800 barili.

Il 26 aprile del 1852 il complesso della polveriera conosce una delle pagine più amare della propria storia: alle 11,45 la combustione spontanea di una botte ternaria nel deposito munizioni, si propaga agli altri reparti provocando l'esplosione di circa 25.000 chilogrammi di polvere da sparo e la quasi immediata distruzione di buona parte degli edifici e dei macchinari. Una tragedia in piena regola che costa anche un prezzo notevole in termini di vite umane: tra le macerie si contano 20 morti e 19 feriti, 3 dei quali deceduti in ospedale.

L'esplosione ha serie ripercussioni anche sul territorio circostante: in tutto il Borgo Dora (rione assai "popolare" abitato da circa 24.000 persone) sono danneggiate sia le singole abitazioni (quelle più vicine allo scoppio vanno distrutte quasi completamente, le altre denunciano seri problemi ai tetti, ai balconi, ai muri e alle vetrate) che le strutture come il Cottolengo e il Cimitero di San Pietro in Vincoli.

Una sciagura di vaste proporzioni fatta propria da tutta la cittadinanza e dalle istituzioni che si fanno promotrici di sottoscrizioni per la raccolta di fondi in favore degli abitanti del quartiere

(ad esempio la Gazzetta del Popolo e Vittorio Emanuele II raccolgono rispettivamente la cifra di 705 e di 5.000 lire), ai quali si aggiunge la distribuzione di vestiario, generi alimentari e di prima necessità.

Dopo il luttuoso avvenimento Vittorio Emanuele II decide di trasferire la Regia Fabbrica delle Polveri in una località più idonea, lontana dal centro abitato: dapprima in regione Stura e poi, successivamente, ad Avigliana.

Lo stabilimento di Borgo Dora è invece destinato ad ospitare alcune delle lavorazioni del Regio Arsenale di Torino che, organizzato in fonderia e laboratorio di precisione, fabbrica d'armi, arsenale di costruzione e laboratorio pirotecnico, presenta diverse sedi dislocate in vari punti del territorio cittadino. Il laboratorio chimico e dei metalli, la fucina armi pesanti e la scuola d'armi trovano spazio nel palazzo di via Arsenale (nell'isolato compreso tra le odierne via Arcivescovado, Arsenale, Biancamano e Don Minzoni), la fucina delle aste per fucili sorge in regione Valdocco (nel territorio che sarà poi occupato dalle Ferriere Fiat), e le lavorazioni relative alla produzione e alla riparazione di affusti di artiglieria e carreggi si concentrano nell'edificio di Borgo Dora.

L'edificazione dell'Arsenale di Borgo Dora, ufficialmente denominato Arsenale delle Costruzioni di Artiglieria di Torino, muove il primo importante passo il 2 marzo del 1862 quando, con un atto notarile, Vittorio Emanuele II "ne sanziona ufficialmente la costruzione" [Bianchi, 1975]. Della realizzazione pratica del nuovo opificio si occupa il Genio Militare, che nel 1867 inizia a fabbricare l'edificio in stile neomedioevale con un porticato e una torretta. Due anni dopo il Comune destina alla costruzione dell'Arsenale la cospicua somma di Lire 145.000, che permette non solo di terminare l'opera ma anche di rinnovare ed ampliare le officine che, dopo l'assorbimento dei locali del vecchio mattatoio, arrivano ad occupare "un comprensorio di circa 60.000 metri quadrati" [Daprà, 1984].

Dai primi anni di vita all'inizio del conflitto mondiale, i numeri della fabbrica di Borgo Dora sono quelli di un apparato produttivo di rilievo: l'Arsenale costruisce annualmente una quantità di veicoli compresa tra le 600 e le 800 unità, fabbrica circa 180 ruote alla settimana, inizia la lavorazione di prodotti di selleria (che con il passare del tempo diventa una delle attività tipiche dell'impianto), possiede quattro turbine idrauliche azionate dalle acque del canale Martinetto (che nel 1900 sono progressivamente soppiantate dal ricorso all'energia elettrica) e occupa dai 500 agli 800 operai, tutti civili. Insieme alle maestranze l'organico comprende anche applicati (ufficiali militari), capi tecnici principali, capi tecnici, sotto capi tecnici e scrivani, tutti diretti da un colonnello al quale è affiancato, nel ruolo di vice direttore, un tenente colonnello.

E' però nel periodo della prima guerra mondiale, tra il 1915 e il 1918, che l'Arsenale raggiunge i livelli produttivi più elevati: dal complesso di Borgo Dora sono spediti al fronte "200 affusti di artiglieria di grosso, 1.850 di medio e 2.900 di piccolo calibro, 3.000 avantreni e rimorchi di artiglieria, 2.000 carri rimorchio, 4.500 rotaie e cingoli per pezzi, 100.000 bardature da carico, 20.000 bardature a sella, finimenti e buffetterie" [Bianchi, 1975].

Il consolidamento dell'attività produttiva dell'opificio prosegue anche dopo la fine del conflitto mondiale: tra il 1919 e il 1939 i macchinari sono potenziati e alle tradizionali lavorazioni si affianca la revisione dell'artiglieria, la trasformazione degli armamenti requisiti durante il conflitto, la progettazione e la costruzione di dispositivi relativi al trasporto dell'artiglieria.

Durante il secondo conflitto mondiale la produzione dell'Arsenale, che occupa 1.377 dipendenti, tocca vertici altissimi in particolare per quanto riguarda le forniture di "artiglierie di piccolo e medio calibro, dei carreggi, dei materiali di selleria" [Bianchi, 1975], che nemmeno i bombardamenti (l'incursione aerea più pesante che si abbatte sull'azienda è quella del 28 novembre 1942) riescono a fermare.

Il 25 aprile del 1945, nel corso dell'ultimo e decisivo atto della lotta di Liberazione, l'edificio è occupato dalle maestranze e dalle formazioni partigiane che sistemano sul tetto della fabbrica

due mitragliatrici con le quali tengono sotto tiro il ponte Mosca, punto di passaggio nevralgico e cruciale.

Terminato il conflitto l'Arsenale riprende l'attività produttiva con degli importanti mutamenti: alla diminuzione del numero dei lavoratori impiegati, corrisponde un ammodernamento degli impianti per l'esecuzione di lavorazioni di alta qualità rivolte "allo studio e alla realizzazione prototipi, alla riparazione dell'artiglieria, alla produzione di accessori e parti di ricambio, all'allestimento di materiali di selleria e al collaudo di buffetterie, manufatti di cuoio e vernici" [Bianchi, 1975].

Fonti citate

■ Archivio:

Archivio Istituto piemontese per la storia della Resistenza e della società contemporanea, *Cln aziendali e di categoria*, busta E 73, fasc. c, sottofasc. *Arsenale*;

■ Bibliografia essenziale:

C. Bianchi, *Porta Palazzo e il Balon. Storia e mito*, Torino, Editrice Piemonte in Bancarella, 1975, [pp. 129, 134-136];

M. Daprà, *Ricupero e riuso dell'Arsenale di Borgo Dora in Torino*, Atti del II° Congresso Nazionale dell'Associazione Italiana Ristrutturazione e Consolidamento Costruzioni *La città difficile*, Ferrara 30 maggio-2 giugno 1984, [p. 432];

Archivio Storico AMMA, *Imprenditori piemontesi*, a cura di P.L. Bassignana, Allemandi, Torino, 1994.

Nel lontano 1831, Giovanni Gilardini, imprenditore di origine verbanese, decide di impiantare a Torino, in località Ponte Mosca (lungo l'attuale corso Giulio Cesare) nel quartiere di Borgo Dora, un laboratorio per la fabbricazione di ombrelli, avvalendosi di una manodopera proveniente dal mondo artigiano, dalle campagne e dalla periferia cittadina, ancora molto lontana dall'assumere quei connotati tipicamente industriali che la caratterizzeranno negli anni successivi.

Intorno alla metà degli anni '50 del XIX secolo, l'azienda smette di dedicarsi esclusivamente alla sola fabbricazione di ombrelli, ed inizia ad interessarsi anche alla produzione conciaria, sfruttando la grande tradizione che Torino vanta in questo settore e il progressivo sviluppo dell'industria del cuoio.

In realtà la Gilardini è attratta dalle possibilità offerte da questo nuovo mercato, e coltiva l'ambizione di diventare un'industria nazionale specializzata nelle forniture militari. Ed il passo è breve: infatti, nel 1847, si assicura le commesse pubbliche per la fornitura degli equipaggiamenti dell'esercito, incarico che assume un peso rilevante nel successivo sviluppo dell'impresa.

Tra il 1860 e il 1875 l'azienda raggiunge elevati livelli produttivi tali da rendere necessari non solo dei riadattamenti al primo stabilimento, ma anche la costruzione di un secondo impianto che, terminato nel 1876, sorge non lontano dal primitivo edificio (in Lungo Dora Firenze, all'angolo con l'odierno corso Giulio Cesare).

Verso la fine del secolo la Gilardini, che riesce a realizzare una fusione quasi perfetta tra la conceria (che resta il settore trainante) e la lavorazione delle pelli e di altro materiale, è considerato uno dei maggiori opifici torinesi: occupa circa 850 operai (quasi un terzo della manodopera complessiva impiegata nell'intero settore conciario cittadino) divisi tra la sezione meccanica (che si occupa della fabbricazione di cuoi per le forniture militari, della rifinitura di coperture da capo per usi civili e militari e della fabbricazione di ombrelli) e quella conciaria (concentrata in un unico grande reparto con vasche e tine da concia).

L'azienda naviga così in acque floride, rafforzata non solo dalla ripresa delle ordinazioni militari, ma soprattutto dalla crescita della neonata industria automobilistica che, con la produzione di vetture ricche di accessori in pelle, rappresenta una nuova porzione di mercato e un'importante fonte di guadagno.

Dal 1910 (dopo che il 4 dicembre 1905 l'azienda si trasforma in Società Anonima Giovanni Gilardini), la Gilardini vede aumentare notevolmente i propri utili soprattutto negli anni della campagna di Libia, che coincidono con la crescita delle forniture per l'esercito.

A decidere le sorti dell'impresa è però un altro conflitto, quello mondiale. Infatti l'ingresso dell'Italia nella grande guerra significa per la Gilardini l'assegnazione di una massa di commesse pubbliche assai più elevata di quante ne abbia mai ottenute. Nel dicembre del 1914 un contratto stipulato tra lo Stato ed i vertici dello stabilimento torinese affida a quest'ultimo la produzione di 30.000 paia di stivaletti da montagna e di 10.000 paia di scarpe da riposo, da consegnare tra il febbraio e il marzo dell'anno successivo.

A queste commesse se ne aggiungono presto molte altre. Tra il 1915 e il 1918 lo stabilimento torinese produce migliaia di pezzi: calzature alpine e gambaletti (circa 40.000), cinghie per

fucili (100.000), finimenti per stanghe (12.000) e altri ancora, fornendo un apporto decisivo all'equipaggiamento dell'esercito italiano.

Nel 1916, in pieno periodo bellico, la Gilardini è dichiarata stabilimento ausiliario ed è sottoposta quindi ad un rigido controllo militare. Gli operai, considerati militarizzati e sottoposti alla sorveglianza delle autorità militari, sono costretti a subire una dura disciplina di fabbrica: divieto di sciopero, sospensione delle norme che escludono il lavoro notturno per donne e fanciulli, intensificazione dei ritmi e dei tempi lavorativi e trasmissione delle questioni sindacali agli enti preposti (Comitati di mobilitazione industriale).

In effetti non può essere altrimenti, viste le proporzioni raggiunte da questo complesso industriale che, accanto ai reparti di conceria e calzoleria, ha nel frattempo sviluppato, in via Aosta, una nuova sezione meccanica che occupa circa 170 operai ed è adibita alla fabbricazione di bombe "Dumezil" per cannoni da trincea. Complessivamente, nel 1916, la Gilardini impiega 1.398 dipendenti (tra i quali figurano 408 donne e 45 impiegati) distribuiti in categorie ben precise: operai specializzati, operai semplici, donne e ragazzi di entrambi i sessi con età inferiore ai quindici anni.

La fine del conflitto coincide per la fabbrica con un periodo di grave crisi economica che porta, in primo luogo, ad una netta riduzione della manodopera che torna a stabilizzarsi su cifre non lontane da quelle del periodo ante bellico: nel novembre del 1918, ad esempio, il numero delle maestranze della società scende ad 887 (135 addetti alla sezione meccanica e 752 a quella della concia).

I problemi legati alla riconversione post bellica degli impianti industriali, i pesanti tributi imposti dal fisco, l'occupazione delle fabbriche (che qui ha risvolti drammatici sia in termini materiali con perdite e danni ingenti al reparto conceria che da quello dell'ordine pubblico con l'irruzione della forza pubblica ad armi spianate nello stabilimento che provoca numerosi feriti tra gli operai e l'uccisione di una guardia) e il calo delle commesse (dovuto soprattutto alla riduzione dei prezzi e al crollo dei consumi) causano una crisi dalla quale la famiglia Gilardini (da sempre al timone dell'impresa) non è in grado di uscire. Così, il 5 febbraio del 1923, l'azienda viene ceduta alla famiglia Borgione, che si assume il difficile compito (con l'appoggio della Banca Commerciale) di traghettare l'impresa fuori dalle difficoltà finanziarie.

Il 1924 e il 1925 sembrano soddisfare le prospettive di rilancio che la famiglia Borgione si è prefissata: grazie alla concentrazione della produzione quasi esclusivamente sul comparto conciario e all'introduzione di nuovi sistemi di produzione, l'azienda chiude i bilanci positivamente, cosa che permette anche di aumentare gli investimenti sia nella produzione conciaria che in quella di ombrelli.

Inoltre anche la decisione della rivalutazione della lira a "quota novanta", stabilita dal regime fascista nel dicembre del 1927, incoraggia la ripresa della Gilardini che in pochi anni (grazie anche al prezioso aiuto della Banca Commerciale) riesce a risollevarsi.

Ma è solo un'illusione. Infatti, come molte altre imprese, anche la Gilardini subisce i nefasti effetti della grande crisi del 1929: dal 1930 perdite enormi riguardano sia il comparto conciario che la fabbrica di ombrelli (costretta a chiudere nel giugno del 1931) e a nulla valgono le politiche economiche adottate dal regime (prime tra tutte gli inasprimenti doganali per salvaguardare la produzione nazionale) e quelle adottate dall'azienda (che nel 1931, per ridurre il passivo affitta al Comune alcuni locali del vecchio stabilimento utilizzato solo parzialmente).

Nel 1935 un'altra vicenda bellica trae in salvo la Gilardini: con la campagna coloniale d'Etiopia pervengono all'azienda nuove commesse ed ordinazioni pubbliche, che permettono di rinsaldare i profitti ed il bilancio. La ripresa ha però vita breve ed è frustrata dalla politica autarchica del regime fascista: le limitazioni governative penalizzano la Gilardini che si vede così costretta a ridurre notevolmente la produzione e a lasciare inoperosi parecchi macchinari.

Ciononostante i bilanci dell'azienda continuano a dare esiti positivi, tant'è che nel 1940 questa raggiunge un utile di quasi 700.000 lire, cifra che lascia presagire un futuro quanto meno tranquillo. A dare credito a questa ipotesi concorrono anche i primi due anni di guerra che corrispondono ad un periodo di prolifica attività, nonostante le oggettive difficoltà che impediscono di procurarsi facilmente le materie prime.

Le cose cambiano nel 1943 quando le sconfitte dell'asse iniziano a rendere palesi le difficoltà di una macchina bellica non perfettamente organizzata e quando anche la Gilardini (che fino ad allora è stata risparmiata) è colpita dai bombardamenti alleati (13 luglio 1943), che distruggono buona parte dei macchinari e delle scorte, imponendo la chiusura dello stabilimento e la conseguente sospensione delle lavorazioni che riprendono, grazie agli sforzi compiuti dagli operai per la sistemazione dei reparti dopo oltre due mesi e mezzo.

Nel periodo della Repubblica Sociale Italiana la Gilardini è ormai lontana dallo splendore degli anni precedenti impiegando solo più qualche centinaia di dipendenti e non prevedendo l'impegno in nuovi investimenti in grado di risollevarlo lo stabilimento.

Nemmeno negli successivi al conflitto, quando l'azienda muta la ragione sociale in Concerie Gilardini, la situazione sembra destinata a migliorare: i danni materiali causati dalla guerra, la difficoltà nel processo di riconversione e la politica di severa austerità economica inaugurata dal governo Einaudi preparano la strada al definitivo declino dell'azienda che nel maggio 1955 termina ogni attività industriale.

Fonti citate

■ Bibliografia essenziale:

Valerio Castronovo, *Gilardini 1905-1985. Storia di un gruppo industriale*, Torino, Trealto edizioni, 1985;

Mario Abrate, *La lotta sindacale nell'industrializzazione in Italia 1906-1926*, Milano, Franco Angeli, 1967;

Archivio Storico AMMA, *Imprenditori piemontesi*, a cura di P.L. Bassignana, Allemandi, Torino, 1994.

Stabilimento specializzato nella costruzione di strumenti di meccanica di precisione: nei due reparti di corso Ciriè e di via Salerno impiega circa 800 operai, altamente qualificati.

E' in questa fabbrica di Borgo Dora che il 5 marzo del 1943 ha origine il vasto movimento di scioperi che paralizzierà nei giorni successivi tutte le industrie cittadine.

Alle 10 del mattino del 5 marzo 1943 i lavoratori della Rasetti entrano in sciopero, astenendosi dal lavoro per parecchie ore fino all'arrivo della forza pubblica quando si vedono costretti a riprendere l'attività. Ed è proprio un verbale di polizia, una denuncia redatta dal Commissariato di Borgo Dora il 7 marzo 1943, che permette di ricostruire la cronaca degli avvenimenti. "Le maestranze dello stabilimento Rasetti sezione di via Salerno 64 e di corso Ciriè 18, prendendo a pretesto il rincaro del costo della vita e la mancata corresponsione del premio ventennale effettuano in massa una manifestazione di protesta. Gli operai della sezione di via Salerno lasciano il loro posto di lavoro e si recano negli uffici della direzione a fare presente i loro desiderata, mentre quelli della sezione di corso Ciriè sospendono in massa la lavorazione nonostante i ripetuti inviti dei dirigenti a sospendere la loro azione. Solo alla notizia dell'arrivo nello stabilimento della forza di polizia si decidono a riprendere il lavoro." [Aisrp, E 83 b].

Poche ore dopo la fine dello sciopero e la ripresa del lavoro la polizia effettua delle indagini tra gli operai per identificare i "promotori e i sobillatori della manifestazione" [Aisrp, E 83 b]. Interrogati dagli agenti gli operai ricorrono ad una risposta che evidenzia la forte solidarietà che unisce i compagni di lavoro: "gli operai, interrogati circa il motivo della manifestazione dichiarano di non sapere da chi è partito l'ordine di interrompere la lavorazione, ma di averla interrotta per essere solidali verso gli altri." [Aisrp, E 83 b]. Ciononostante, con l'aiuto dei capi officina, dei capireparto, e, soprattutto del direttore dello stabilimento, la polizia individua una dozzina di lavoratori ritenuti responsabili di "esplicare attività sovversiva ed antinazionale" e li conduce prima in Questura e poi alle Nuove, con la convinzione che l'azione di protesta "faccia capo ad un più largo movimento capeggiato da elementi estranei, tanto più che è sorta simultaneamente ad atti del genere verificatesi in altri stabilimenti". [Aisrp, E 83 b].

Il clima di delazione che pervade i capi reparto, i capi officina e la direzione nelle ore immediatamente successive all'agitazione sembra trovare una conferma nelle lettere che due operai protagonisti di quei giorni, spediscono al Cln aziendale subito dopo la fine del conflitto. Il primo ricorda come sia stata la delazione di "un capo reparto a costargli l'arresto: saputo che mi ero astenuto dal lavoro, pronunciava le seguenti parole: prendeteci il nome così pagherà il filo delle proprie idee". [Aisrp, E 83 b]. I ricordi del secondo sono invece direttamente legati alla figura del direttore che "dopo che si è già ripreso il lavoro passando dietro di me accompagnato dal commissario di polizia dice le seguenti parole: questo è uno, volendo con ciò forse alludere che io sia stato un promotore del movimento. In seguito sono stato arrestato e deferito al tribunale speciale". [Aisrp, E 83 b].

La conflittualità dei lavoratori della Rasetti non si esaurisce però con gli scioperi del marzo 1943: il 18 agosto dello stesso anno entrano in sciopero con gli altri operai torinesi per chiedere la fine della guerra e, l'anno successivo, partecipano alle agitazioni del 15 giugno e del 21 novembre per ottenere aumenti salariali e contro la volontà tedesca di trasferire in Germania impianti e macchinari dell'Officina 17 di Mirafiori.

Nel 1945, nel corso della lotta di Liberazione, i due reparti delle Officine Rasetti passano sotto il controllo degli operai che li occupano e li difendono dal 26 aprile al 7 maggio, quando,

cessato lo stato di emergenza, un comunicato del Cln aziendale invita le maestranze a "riprendere regolarmente il lavoro". [Aisrp, E 83 b].

Fonti citate

■ Archivio:

Archivio Istituto piemontese per la storia della Resistenza e della società contemporanea (Aisrp), Cln aziendali e di categoria, b. E 83, f. b;

Archivio Istituto piemontese per la storia della Resistenza e della società contemporanea (Aisrp), Cln aziendali e di categoria, b. E 82, f. b;

Archivio di Stato di Torino, Intendenza di Finanza, Reparto VI, Danni di Guerra, Cartella 3345, volume 3, Beni Mobili; Cartella 3346, volume 2, Beni Immobili; Cartella 3369, volume 2, incursione 13/8/43; Cartella 3425, fascicolo Microtecnica, Danni di guerra incursione del 17 agosto 1943;

■ Bibliografia essenziale:

U. Massola, *Gli scioperi del '43. Le fabbriche contro il fascismo*, Editori Riuniti, Roma, 1973;

G. Alasia, G. Carcano, M. Giovana, *Un giorno del '43. La classe operaia sciopera*, Gruppo Editoriale Piemonte, Torino, 1983.

Il 29 ottobre del 1920 l'ingegner Attilio Errera, l'ingegner Alessandro Pugliese e i fratelli Martina Cavalier Giovanni e Cavalier Giuseppe, danno vita alla "Società esercizio officine e fonderie G. Martina e figli", una società in accomandita semplice, con sede sociale e stabilimento nel rione di Vanchiglia (rispettivamente in Via Balbo 9 e Corso Regina Margherita 50) e avente come oggetto "l'esercizio dell'industria meccanica e metallurgica" [*Atto notarile del Regio notaio Annibale Germano, 19 novembre 1928*].

Nel novembre del 1925 l'ingegner Errera abbandona l'azienda e due anni più tardi, il 10 marzo del 1927, muore il Cavalier Giuseppe Martina. Sue eredi universali sono le due nipoti, Luigina e Carlottina Martina che decidono, insieme agli altri due soci di modificare la ragione sociale dell'azienda. Così, il 19 novembre 1928, davanti al Regio notaio Annibale Germano, la Società esercizio officine e fonderie G. Martina e figli si trasforma in società per azioni e assume la nuova denominazione di Società anonima fonderie officine Vanchiglia (Safov), che mantiene lo stesso oggetto sociale, la medesima sede e può contare su un capitale sociale di Lire 600.000 diviso in 1.200 azioni da 500 Lire cadauna.

Il 6 dicembre del 1928 si tiene negli uffici dell'azienda il primo Consiglio di Amministrazione che delibera un immediato aumento del capitale sociale, portato così alla somma di Lire 1.600.000, mediante un'emissione di 2.000 azioni da Lire 500 l'una.

L'analisi dei verbali dei Consigli di Amministrazione fornisce un'attenta panoramica della situazione finanziaria dell'impresa che si mantiene su valori critici fino al 1937. Infatti dal 1932 al 1937 i bilanci della Safov si chiudono spesso in passivo oppure con un utile tale da non permettere di "ricavare dall'esercizio industriale alcuna remunerazione al capitale investito" [*Verbale del Consiglio di Amministrazione, 30 marzo 1933*]. Per la fabbrica, l'anno di maggiore crisi è il 1933, che si chiude con un passivo di Lire 214.232, cifra considerata nel corso di un'assemblea degli azionisti del 31 marzo del 1934, "la più onerosa tra quelle realizzate dalla società" [*Verbale del Consiglio di Amministrazione, 31 marzo 1934*]. Secondo gli azionisti le cause di questa situazione vanno ricercate principalmente nel progressivo ribasso dei prezzi di vendita dei prodotti della Safov, che, come si legge tra le righe del verbale, "avrà sicuramente un'avvenire migliore in linea con l'alta tradizione della società" [*Verbale del Consiglio di Amministrazione, 31 marzo 1934*].

In effetti, dopo altri anni di crisi (nel 1935 e 1936 il bilancio si chiude in attivo ma con degli utili di valore molto basso), segnali di ripresa si hanno a partire dal 1937, quando i vertici societari decidono di investire nuove risorse nei macchinari (diventati oramai desueti) per diminuire i costi di produzione e migliorare l'organizzazione aziendale, in modo tale da riuscire a far fronte "alle future richieste che in un prossimo futuro perverranno dal vasto mercato che il genio del duce ha assicurato al nostro paese" [*Verbale del Consiglio di Amministrazione, 30 marzo 1937*].

Tra il 1937 e il 1941 la Safov sembra uscire dalle difficoltà: le entrate annuali sono consistenti e permettono di procedere ad un progressivo rinnovamento dei macchinari e degli impianti.

Nel 1942 l'impresa trasferisce il proprio stabilimento in Via Buniva 26. Il trasloco avviene dopo la vendita del vecchio stabile di Corso Regina Margherita 50 alla Società del gas, certificata in un atto del tribunale di Torino del 10 settembre 1942. La Safov ricava dalla cessione dell'immobile la somma di Lire 1.200.000, cifra piuttosto elevata e considerata, dai vertici aziendali, idonea a sostenere le forti spese per "la nuova sistemazione degli impianti in

altra sede" *[Tribunale di Torino del 10 settembre 1942]*. Una nuova sede che sorge nel cuore del borgo Vanchiglia, a breve distanza dalla prima, e precisamente al numero civico 26 di Via Buniva, dove è stato acquistato uno stabile "adatto ad accogliere le esigenze dell'azienda" *[Tribunale di Torino del 10 settembre 1942]*.

Il trasferimento dell'attività nella nuova sede coincide con un periodo di ritrovata floridità economica dovuta soprattutto all'aumento delle commesse di guerra che, nel 1942, aumentano i crediti dello Stato per forniture belliche alla somma di Lire 2600784.

Nel 1943 la Safov inizia ad incontrare notevoli difficoltà nella produzione a causa dei disagi provocati dagli eventi bellici. Primi tra tutti i bombardamenti aerei che si abbattano nel corso dell'anno sullo stabilimento causando enormi disagi. Le bombe infatti colpiscono sensibilmente la fabbrica, danneggiando sia gli immobili che gli impianti pregiudicando così " il normale svolgersi della produzione e ponendo alla direzione il compito della sostituzione delle macchine distrutte e del ripristino/riparazione degli stabili, degli attrezzi e dei macchinari danneggiati, al fine di ridurre al minimo l'allentamento della produzione, in special modo quella connessa agli enti militari con termini di consegna urgentissima" *[Verbale del Consiglio di Amministrazione, 30 marzo 1944]*.

A giudicare dalla lettura dei verbali del Consiglio di Amministrazione la situazione non sembra migliorare nemmeno l'anno successivo, quando i bombardamenti, le limitazioni sul consumo di energia elettrica e le difficoltà di riscaldamento, costringono lo stabilimento ad effettuare "orari settimanali estremamente ridotti e ad abbassare i ritmi della produzione, con la conseguente perdita sul bilancio di Lire 525.250" *[Verbale del Consiglio di Amministrazione, 29 agosto 1945]*.

Durante l'occupazione tedesca, nonostante le difficoltà appena citate, l'azienda si impegna comunque a mantenere un minimo quantitativo di produzione per evitare "il licenziamento di personale che, privato dalle autorità germaniche del proprio lasciapassare d'obbligo, avrebbe visto essere in pericolo la propria libertà individuale" *[Verbale del Consiglio di Amministrazione, 29 agosto 1945]*. Ecco così dare avvio a nuovi tipi di lavorazione di carattere prettamente civile: argani per edilizia, ascensori, montacarichi, timonerie per navi e macchine utensili, materiali che oltre a mettere in salvo gran parte della maestranza hanno anche permesso, "valutati nell'inventario nella voce merci in corso di lavorazione, di contenere la perdita dell'esercizio" *[Verbale del Consiglio di Amministrazione, 29 agosto 1945]*.

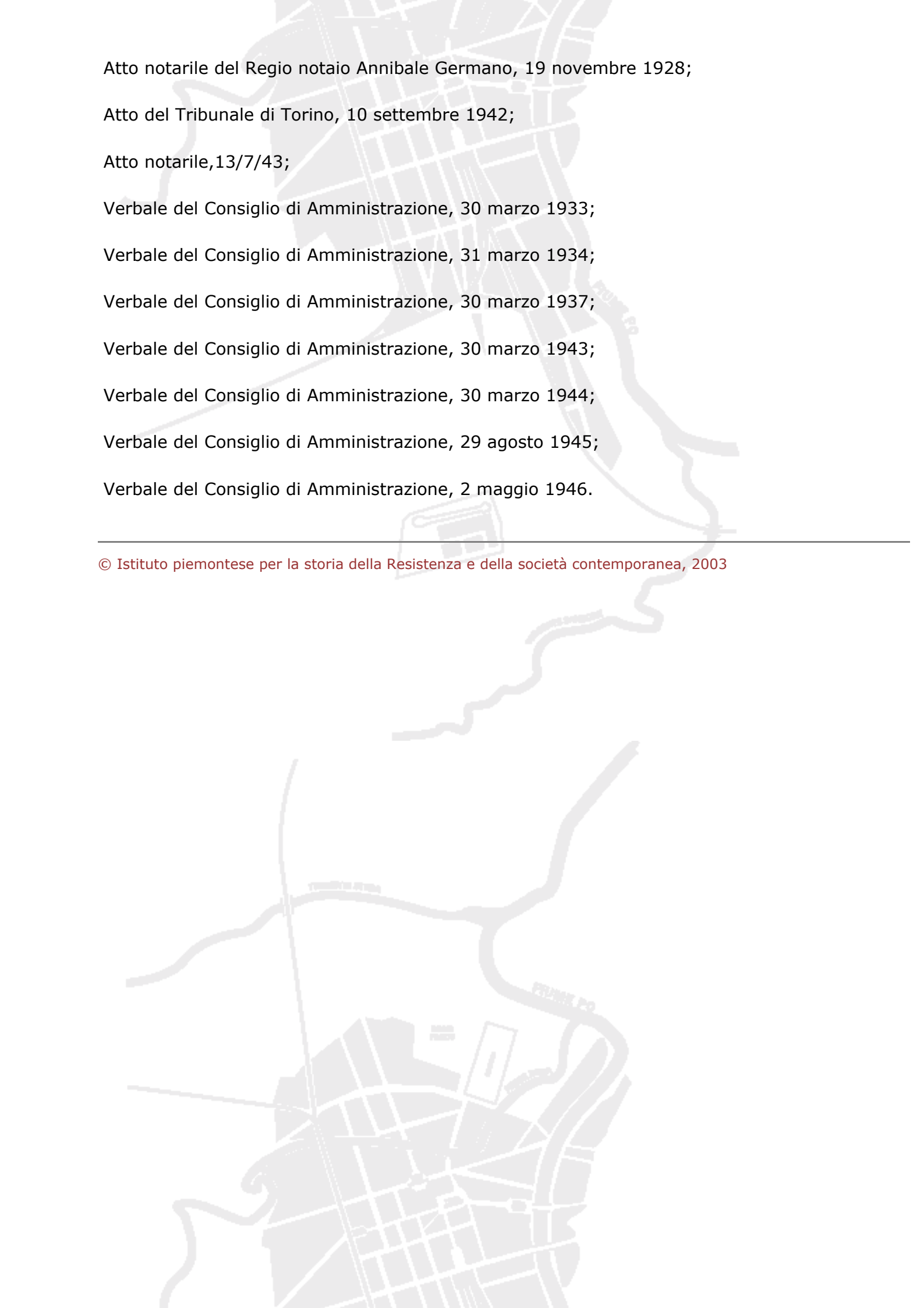
Nel 1945, durante gli ultimi mesi di guerra, la Safov continua a concentrare principalmente la propria produzione su questo tipo di lavorazioni per continuare a mantenere in attività il proprio apparato produttivo e, soprattutto, "per garantire ai nostri dipendenti la sicurezza, senza renderli passibili di licenziamento" *[Verbale del Consiglio di Amministrazione, 2 maggio 1946]*. Dipendenti ai quali la direzione concede anche sovvenzioni in denaro e in natura (il funzionamento dello spaccio e della mensa aziendale, come luoghi dove reperire generi alimentari) e sui quali fa grosso affidamento per il rilancio economico del dopoguerra, dato quasi per assodato: per un'azienda che possiede "uno stabilimento in perfetta efficienza e può contare su una maestranza esperta e affezionata, la ripresa sarà certamente immancabile" *[Verbale del Consiglio di Amministrazione, 2 maggio 1946]*.

Fonti citate

■ Archivio:

Camera di Commercio di Torino, fondo Safov, 688/1920 (anni 1925/1956);

■ Documenti utilizzati:



Atto notarile del Regio notaio Annibale Germano, 19 novembre 1928;

Atto del Tribunale di Torino, 10 settembre 1942;

Atto notarile, 13/7/43;

Verbale del Consiglio di Amministrazione, 30 marzo 1933;

Verbale del Consiglio di Amministrazione, 31 marzo 1934;

Verbale del Consiglio di Amministrazione, 30 marzo 1937;

Verbale del Consiglio di Amministrazione, 30 marzo 1943;

Verbale del Consiglio di Amministrazione, 30 marzo 1944;

Verbale del Consiglio di Amministrazione, 29 agosto 1945;

Verbale del Consiglio di Amministrazione, 2 maggio 1946.

Il 29 novembre del 1906, Vincenzo Lancia, figlio di Giuseppe, un imprenditore conserviero entrato a pieno titolo nell'élite della borghesia torinese, dà vita insieme a Claudio Fogolin (un ex collaudatore della Fiat) alla Lancia e C., società in nome collettivo. L'area idonea ad accogliere lo stabilimento è individuata nella zona sud della città, precisamente nell'isolato compreso tra le vie Ormea e Donizetti (rispettivamente ai numeri civici 89 e 91), nei locali dell'Itala, altra fabbrica automobilistica trasferitasi qualche mese prima ad Orbassano.

Dopo il lancio della HP12, primo modello dell'azienda, verso la fine del 1907, la Lancia conosce una fase di progressiva crescita, testimoniata anche dall'acquisizione di nuovi locali destinati alla produzione: nel 1908 all'originaria officina di via Ormea si affianca uno stabile in corso Dante destinato al collaudo dei veicoli e due anni più tardi, nel 1910, l'impresa può contare su un proficuo patrimonio immobiliare, ovvero l'intero isolato compreso tra le vie Donizetti, Petrarca, Ormea e Pietro Giuria.

In questi primi anni la fabbrica, priva delle sezioni di fonderia e carrozzeria e suddivisa in tre reparti distinti (officina macchine utensili, montaggio e reparto motori), non riesce a raggiungere elevati livelli produttivi: 131 autovetture nel 1908, 150 nel 1909 e 258 nel 1910 (la Fiat, nello stesso anno arriva a produrne 1.698). Questi dati, uniti al numero ridotto delle maestranze impiegate (appena 70 nel 1907) danno l'idea di come la Lancia fosse più vicina ad essere una realtà artigiana piuttosto che industriale.

Il definitivo consolidamento industriale dell'azienda avviene nel secondo decennio del XX secolo, quando, liberata grazie alla maggior diffusione dell'elettricità dai vincoli di localizzazione dovuti alla dipendenza dalla forza motrice dell'energia idraulica e attratta dai vantaggi derivanti dall'esenzione daziaria, la Lancia decide di insediarsi in Borgo San Paolo, zona cittadina al di là della cinta daziaria.

Vincenzo Lancia acquista così da due aziende in liquidazione (la Fides e la Roy Scaiola) tre lotti compresi tra via Monginevro 99/101, via Pollenzo 80/87 e via Cumiana 17, insieme ad altri terreni adiacenti alla via Cumiana e compresi tra i Corsi Peschiera, Racconigi e la futura via Envie, iniziando, nell'ottica di un lungimirante progetto di sviluppo, quella che sarà in quasi trent'anni (tra il 1911 e il 1939) una lenta e progressiva espansione immobiliare della fabbrica sul territorio del borgo.

L'insediamento di via Monginevro è destinato ad ospitare un ufficio tecnico, un ufficio contabilità e cassa, i reparti produttivi e l'officina generale; in quello di via Cumiana è collocato il reparto carrozzeria, mentre l'area di via Pollenzo (arricchita da altre acquisizioni immobiliari nelle vie Caraglio, Limone, Montenegro e San Bernardino) è inizialmente adibita a deposito di materiali vari dello stabilimento di via Monginevro e poi a rimessaggio di autoveicoli (spazio compreso tra via Limone e via Montenegro).

Questa fase di crescita sul territorio è accompagnata da un incremento della manodopera (nel 1911 gli operai sono 390 e arrivano ad essere 469 nel 1914) e della produzione (nel 1911 si costruiscono 357 veicoli che diventano 457 nel 1914).

Lo scoppio del primo conflitto mondiale e il conseguente aumento della domanda di veicoli militari da parte dello Stato rende necessario anche per la Lancia (che occupa circa 600 dipendenti) avviare una produzione collegata alle esigenze belliche e, il 27 novembre 1915, un decreto dichiara lo stabilimento ausiliario. Durante il periodo bellico lo sforzo dell'azienda si concentra maggiormente sulla produzione di autoveicoli e, soprattutto di autocarri: tra il 1915

e il 1917 il numero di vetture prodotte è di circa 400, ma diminuisce sensibilmente nel 1918 (appena 35 unità), mentre, viceversa, aumenta la produzione di camion che passano dai 118 del 1915 agli 859 del 1918. La Lancia tenta anche di dedicarsi alla produzione dei motori per aerei senza mai riuscire a progettare (tranne che nel 1918, anno in cui il conflitto è ormai alla fine) un buon motore e a dare a questa attività un vero e proprio risvolto industriale.

In realtà il contributo della Lancia alla produzione bellica è tutt'altro che degno di nota: infatti degli 80.000 veicoli prodotti dall'intera industria italiana, sono appena 3.000 quelli che escono dalle officine di via Monginevro, cifra che comunque permette, al termine del conflitto, un ulteriore ingrandimento dei fabbricati e dei reparti dello stabilimento.

Dopo la guerra mondiale la Lancia non si trova (diversamente a quanto accade per altre imprese) a dover affrontare il problema della riconversione visto che gli impianti, per tutta la durata del conflitto, hanno continuato a svolgere una produzione "doppia" che accanto alla fabbricazione di autocarri prevede anche quella di autovetture. Gli anni che vanno dal 1919 al 1922 rappresentano dal punto di vista produttivo un periodo di grande instabilità. Inoltre arrivano anche alla Lancia gli echi del biennio rosso che culmineranno, nel 1920, nell'occupazione delle fabbriche, che interesserà lo stabilimento di via Monginevro (caratterizzato da una forza lavoro composta quasi esclusivamente da operai specializzati consci delle loro capacità professionali e uniti da una fortissima solidarietà di mestiere) proprio nella sua fase conclusiva, se è vero che il nome della Lancia compare per la prima volta sulle pagine de «La Stampa», attento osservatore della realtà torinese, solo nel mese di ottobre, ovvero ad un passo dalla chiusura delle trattative.

Dopo questo periodo ha inizio per la Lancia una fase di vero e proprio consolidamento: una produzione che fa leva sulla realizzazione di prodotti con un elevato standard qualitativo porta l'azienda ad una marcata impennata degli utili che dal 1922 al 1925 raddoppiano ogni anno. Questa situazione di prosperità si mantiene tale anche negli anni '30, quando la casa di via Monginevro si dedica non solo alla produzione di vetture (nei primi anni '30 fa la sua comparsa sul mercato l'Augusta, auto di grande successo) ma anche a quella di autocarri, veicoli industriali e per trasporto passeggeri.

Nel 1935 le commesse militari per la guerra d'Etiopia e la ripresa di una politica di riarmo da parte del governo italiano segnano per l'azienda una svolta radicale: lo Stato diventa il maggior committente e la produzione bellica (principalmente la fabbricazione di autocarri) arriva a rappresentare, specialmente negli anni del conflitto mondiale, la principale attività dello stabilimento.

Dalla fine del 1942 la Lancia inizia però a dover fare i conti con i bombardamenti alleati che causano ingenti danni a strutture, immobili e ai macchinari: secondo un atto notarile redatto dai vertici aziendali nel 1944, le prime incursioni si verificano tra il 18, il 20 e il 28 novembre 1942. Gli incendi provocati dalla caduta di bombe e spezzoni incendiari [*Intendenza di Finanza, Reparto VI, Danni di Guerra, Cartella 3423*], danneggiano la sezione esperienze e il reparto carrozzeria dello stabilimento di corso Peschiera angolo corso Racconigi, il deposito di via Envie (dove sono distrutti 10 autocarri militari e di un autotelaio di tipo civile), il magazzino materiali ausiliari e le Officine 12 e 13 del complesso di via Monginevro 99.

Gli attacchi alleati continuano anche nel 1943 e nel 1944. Nel 1943 la Lancia che occupa 6872 dipendenti e che è dichiarata dai tedeschi ditta protetta (nei due anni di occupazione germanica lo stabilimento produrrà per l'esercito tedesco autocarri, autoblindate e numerosi parti di ricambio) subisce il peso di altri bombardamenti: il 4 febbraio 1943 è colpita la rimessa vetture all'interno del fabbricato compreso tra le vie Limone, Caraglio e Montenegro, mentre il 16 e il 18 agosto è centrato lo stabilimento di V. Monginevro che subisce notevoli danni agli impianti.

L'anno successivo, il 4 giugno, lo scoppio di due bombe dirompenti causa gravi danni all'edificio di via Monginevro 99 provocando lo sfondamento e il crollo "della parte di fabbricato dove hanno sede l'ufficio magazzini ausiliari, il reparto ingranaggi, i magazzini

materiali ausiliari, e i magazzini transito materiali" [ivi].

La difficile situazione che si presenta negli ultimi anni del conflitto mondiale si ripercuote soprattutto sulla manodopera che, a partire dal 1942, subisce una flessione: 7026 impiegati nel 1942, 6872 nel 1943, 6669 nel 1944 fino ad arrivare ai 4395 del 1945.

Tra il 1943 e il 1945 le maestranze della Lancia partecipano attivamente alle lotte che vedono impiegati tutti i lavoratori torinesi.

Nel marzo del 1943 entrano in sciopero il giorno 11, in ritardo rispetto ad altri stabilimenti torinesi, ma lo fanno in modo compatto: la protesta inizia dall'officina 13 e si estende a tutti gli altri reparti, mentre sulla facciata dello stabilimento compare la scritta *Abbasso la guerra, vogliamo pace e pane!* [Alasia 1983]. La repressione fascista non tarda però ad arrivare se è vero che un documento della commissione di epurazione dell'azienda, datato 17 dicembre 1945, rivela come un dirigente dell'Ufficio Politico del Maramotti, il circolo fascista di borgo San Paolo, "durante lo sciopero del marzo 1943, si reca con il Vice Federale Giay in diversi reparti imponendo la ripresa del lavoro schiaffeggiando e prendendo a calci operai che non volevano obbidire. Si reca poi con il maggiore Comoglio, ispettore di disciplina, nei reparti a scegliere gli operai a cui togliere l'esonero e farli incorporare nell'esercito" [Aisrp, E 81 a].

Le lotte degli operai della Lancia seguono il flusso di quelle dei lavoratori torinesi anche negli anni seguenti, dallo sciopero generale del 1° marzo del 1944, a quelli del giugno e del novembre dello stesso anno che precedono quello generale del 18 aprile 1945 (dove i lavoratori dell'azienda si uniscono agli altri di Borgo San Paolo dando vita ad un grande corteo), prova generale dell'insurrezione cittadina del 26 aprile.

Tra gli operai della Lancia, il malcontento nei confronti del fascismo è fortemente radicato e trova sfogo, oltre che nello sciopero, in altri gesti semplici, costanti e simbolici ma, soprattutto, di difficile controllo da parte del potere: giochi, barzellette, slogan scritti sui muri, canzoni e disegni, che criticano ed irridono il regime che riesce così ad ottenere solo una fedeltà di facciata, di parvenza, senza mai avere il pieno controllo della situazione all'interno dello stabilimento.

E proprio in questo senso va interpretata una scherzosa parodia del nome del duce incisa con un chiodo sulle pareti del gabinetto di un'officina del complesso di via Monginevro che recita quanto segue: «Morirai/ Ucciso/ Seconda/ Settimana/ Ottobre/ Liberando/ Intera/ Nazione/ Italiana» [Passerini 1984].

L'avversità al regime sembra però non toccare solamente le maestranze. Le relazioni dei Cln aziendali rivelano infatti un altro fenomeno di grande importanza, e cioè la collaborazione della proprietà per favorire in ogni modo la Resistenza. Il Cln aziendale si costituisce nel marzo del 1944 e, in aprile, prende i primi contatti ufficiali con i vertici aziendali ai quali chiede di collaborare nelle attività inerenti la lotta di liberazione. Si provvede così ad appoggiare le azioni partigiane in vari modi: "fornitura alle formazioni partigiane di mezzi di trasporto, lubrificanti, carburanti, e parti sciolte, assistenza finanziaria della ditta al CLN piemontese e agli elementi perseguitati e piena collaborazione nella protezione degli impianti e delle maestranze" [Aisrp, E 81 a].

La collaborazione tra proprietà aziendale e partigiani diventa pressoché totale nei giorni dell'insurrezione quando tutta l'attrezzatura Lancia (comprese le dispense) è messa "a disposizione delle forze partigiane, onde portare loro il massimo e urgente aiuto" [Aisrp, E 81 b].

All'inizio del turno pomeridiano del 25 aprile 1945, il Cln assume il pieno controllo dello stabilimento che è occupato dagli operai (circa 110 unità), coadiuvati dal prezioso aiuto di gapisti e sapisti che provvedono all'arresto dei fascisti presenti in fabbrica. Verso sera si concretizza la reazione nazifascista: "dopo aver circondato lo stabilimento due autoblinde, un

carro armato e un camioncino con circa 200 repubblicani della X Mas irrompe nello stabilimento, arresta i pochi dipendenti che non erano riusciti a sfollare e all'alba abbandona la zona". [*Rapporto segreteria del Cln Lancia del 25/4/1945, Aisrp, E 81 a*].

Il mattino seguente, gli operai rientrano al lavoro e verso le 10 antimeridiane rioccupano il complesso di via Monginevro: iniziano così i due giorni più delicati dell'insurrezione della Lancia, visto che tra il 26 e il 27 la fabbrica è teatro di cruenti scontri a fuoco (il 26 aprile in una sparatoria muore una donna e viene ferito un giovane) tra le forze nazifasciste e i partigiani, che riusciranno comunque a mantenere la difesa dello stabilimento e a portare a termine, con successo, l'insurrezione. Terminati i combattimenti, il 10 maggio del 1945 la Lancia può riprendere la piena funzionalità.

Fonti citate

■ Archivio:

Archivio Istituto piemontese per la storia della resistenza e della società contemporanea (Aisrp), b. E 81, fasc. b, sottofasc. 47, *Relazione della commissione di epurazione della Lancia del 17 dicembre 1945*; b. E 81, fasc. a, *Relazione del CLN Lancia del 25 agosto 1945*; *Rapporto segreteria del Cln Lancia del 25/4/1945 e del 27/4/1945*;

Archivio di Stato di Torino, Intendenza di Finanza, Reparto VI, Danni di Guerra, Cartella 3423, *Atto di notorietà per il rimborso dei danni causati dalle bombe compilato il 21/1/1944 davanti al Regio Notaio Silvio Mandelli da Giuseppe Cariglio, capo reparto, Vittorio Jano, dirigente industriale, e Francesco Lancia, impiegato* (definiti nell'atto "cittadini italiani e di razza ariana"); Cartella 3425.

G. Alasia, G. Carcano, M. Giovana, *Un giorno del '43. La classe operaia sciopera*, Gruppo Editoriale Piemonte, Torino, 1983, [p.181];

■ Bibliografia essenziale:

F. Amatori, *Impresa e mercato. Lancia 1906-1969*, in *Storia della Lancia. Impresa tecnologia e mercati, 1906-1909*, Fabbri, Milano, 1992;

F. Amatori, *Per una storia economica della Lancia*, in *Le carte scoperte. Documenti raccolti e ordinati per un archivio storico della Lancia*, Franco Angeli, Milano, 1990;

F. Baptiste, M. T. De Palma, *La Fabbrica e il territorio urbano*, in *Storia della Lancia. Impresa tecnologia e mercati, 1906-1909*, Fabbri, Milano, 1992;

G. Berta, *Cinquant'anni di relazioni industriali alla Lancia (1919-1969)*, in *Storia della Lancia. Impresa tecnologia e mercati, 1906-1909*, Fabbri, Milano, 1992;

A. Barocci, *La fabbrica di Borgo San Paolo dalle origini al 1939*, in *Le carte scoperte. Documenti raccolti e ordinati per un archivio storico della Lancia*, Franco Angeli, Milano, 1990;

A. D. Foschi, *La parabola storica della Lancia attraverso la lettura dei bilanci*, in *Le carte scoperte. Documenti raccolti e ordinati per un archivio storico della Lancia*, Franco Angeli, Milano, 1990;

Fiat: le fasi della crescita. Tempi e cifre dello sviluppo aziendale, a cura dell'Archivio Storico Fiat, Scriptorium, Torino, 1996;

L. Passerini, *Torino operaia e fascismo*, Laterza, Bari, 1984, [p.110];

U. Massola, *Gli scioperi del '43. Le fabbriche contro il fascismo*, Editori Riuniti, Roma, 1973;

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

G. Padovani, *La liberazione di Torino*, Sperling & Kupfer Editori, Milano, 1979

© Istituto piemontese per la storia della Resistenza e della società contemporanea, 2003



La Società Piemontese Ansaldo-Ceirano (SPA), nasce nel 1906 ad opera di Michele Ansaldo e Matteo Ceirano, personaggi molto noti negli ambienti imprenditoriali torinesi e reduci da esperienze non molto positive. Infatti il primo è appena uscito dal consiglio di amministrazione della Fiat Ansaldo, mentre il secondo ha da poco abbandonato la vecchia fabbrica automobilistica Itala.

All'interno di questa nuova realtà industriale, i due assumono subito ruoli organizzativi ben definiti: Ansaldo, grande organizzatore industriale, si occupa della programmazione dei metodi produttivi, mentre Ceirano segue la fase progettuale dei veicoli (sarà lui a seguire tutti i progetti e i disegni delle automobili SPA fino al 1918, anno in cui decide di ritirarsi a vita privata).

Nonostante possa contare su un capitale sociale di un milione di Lire e sulla partecipazione di alcuni soci eccellenti come il latifondista Edoardo Barel di Sant'Albano e Michele Lanza, noto fabbricante di candele steariche (con dei trascorsi in campo automobilistico), la Spa fatica a trovare risorse necessarie (capitali liquidi, spazi ed organizzazioni di vendita) tali da consentirle un decollo nel panorama automobilistico cittadino.

L'occasione di portare nelle casse sociali nuova linfa che permetta una crescita dell'azienda si presenta nel 1908 quando la Flag, un marchio genovese che desidera entrare nel campo dell'automobile, si propone come nuovo partner della fabbrica torinese.

Si arriva così alla fusione tra le due società con l'estinzione della sigla Flag e la conservazione di quella SPA, il cui significato muta però in Società Ligure Piemontese Automobili: l'impresa, che in seguito a questa operazione vede aumentare a 4.500.000 di Lire il proprio capitale sociale, mantiene a Torino, in Borgo San Paolo, lo stabilimento, mentre sposta a Genova la direzione.

Questo momento segna l'inizio di un periodo di grandi successi, sia in campo sportivo (con un conseguente aumento di prestigio) che in quello industriale.

Infatti è proprio a bordo di autovetture SPA che sono compiute alcune tra le più grandi imprese automobilistiche dell'epoca: nel 1908 il pilota Ruggerone copre, senza nessuna assistenza il tratto Torino-Pietroburgo e partecipa (piazzandosi secondo) alla gara Pietroburgo-Mosca e l'anno successivo il barone Ciuppa, alla guida di un modello SPA 28/40 HP, vince la celebre targa Florio.

Insieme ai trionfi sportivi arrivano anche i primi risultati industriali tanto che, nel 1909, accanto a quella di automobili e di autocarri è avviata la produzione di motori per aerei.

Presentandosi come un'industria forte, brillante ed innovativa, la SPA riesce, nel periodo prebellico, ad assicurarsi numerose commesse per il Ministero della Guerra, per il quale costruisce i motori a sei cilindri verticali A6, che equipaggiano gli aerei SVA, gioielli dell'aeronautica italiana nella prima guerra mondiale.

Dallo stabilimento torinese escono anche numerosi autocarri (la cui costruzione è stata voluta ed incoraggiata dai soci genovesi), molti dei quali sono forniti, congiuntamente, ai Ministeri dell'Agricoltura, dell'Industria e del Commercio e della Guerra; questo successo porta l'azienda ligure-piemontese a indirizzare maggiormente la propria produzione verso la

costruzione di autocarri, ridimensionando notevolmente quella di autovetture.

Il coinvolgimento italiano nel primo conflitto mondiale fa della SPA una delle prime imprese cittadine ad essere mobilitate per la motorizzazione militare, considerata dai vertici dell'esercito italiano una condizione indispensabile per affrontare il conflitto. La produzione delle officine di Corso Ferrucci si concentra nella costruzione di autocarri (soprattutto in quelli di tipo medio), mezzi di cui l'esercito sembra avere un gran bisogno se è vero che per gli alti comandi militari sono stimati nel numero di 3.400 unità gli autocarri necessari all'equipaggiamento delle forze armate italiane.

In realtà è la Fiat ad assicurarsi la gran parte delle commesse: su un totale di 3.400 autocarri richiesti sono ben 1.700 quelli che escono dai cancelli di Corso Dante, cosa che consente alle altre industrie costruttrici (dall'Isotta Fraschini, all'Itala e, soprattutto alla SPA) solamente "di spartirsi le briciole" [V. Castronovo, 1999].

Le difficoltà economiche legate al periodo post-bellico (dovute principalmente ai ritardi dei pagamenti delle commesse statali) fanno sprofondare la SPA in una profonda crisi finanziaria alla quale non riescono a far fronte nemmeno le risorse del gruppo genovese.

La soluzione a questi problemi arriva però ancora una volta dal capoluogo ligure: nel 1919 infatti i fratelli Perrone, già detentori del pacchetto azionario della Ansaldo, acquistano la SPA ed entrano così nella maggioranza azionaria della fabbrica torinese. Ai Perrone si aggiunge poi tra i maggiori soci azionari la Banca Agricola Italiana (guidata da Gualino) che, dai primi anni '20, inizia ad investire nell'azienda cospicue somme di denaro.

Nel 1926, in seguito alla crisi dell'Ansaldo, la Fiat riesce a portare a termine un'operazione che le permette di assorbire (caricandosi tutti i costi delle passività) alcune imprese del gruppo ligure, prima tra queste la SPA, che passa così sotto l'egida del marchio torinese che ne diventa proprietario a tutti gli effetti.

I primi anni di gestione Fiat sono caratterizzati da ingenti investimenti che permettono il rilancio della SPA che, insieme agli autocarri, comincia a costruire anche alcuni modelli di autobus. Nel 1932 gli stabilimenti di Corso Ferrucci sono tornati ad essere una realtà produttiva di buon livello: occupano 944 dipendenti e si estendono su una vasta area nel quadrilatero compreso tra "Corso Ferrucci (sul quale danno gli uffici, l'archivio, la sala prova motori e il reparto revisione motori), Corso Peschiera (sul quale si affaccia il reparto esperienze), Via Osasco (sulla quale dà la centrale termica) e Via Montenegro (dove si trovano gli spazi adibiti ad ospitare i pompieri e i sorveglianti, il magazzino modelli, le fucine, il magazzino barre, la cabina elettrica e il magazzino attrezzature). All'interno del quadrilatero sorgono gli stabili degli altri reparti e cioè il fabbricato collaudo veicoli e montaggio, il fabbricato magazzino materiale finito e spogliatoio, il fabbricato refettorio e spogliatoio, il fabbricato del reparto trattamenti termici, l'officina macchine, il magazzino generale e il reparto utensileria" [Intendenza di Finanza, Reparto VI, Danni di Guerra, Cartella N° 3372]. Inoltre la SPA possiede anche altri due compartimenti decentrati: la sezione ricambi di Via Marocchetti 33 (in Barriera di Nizza) responsabile della produzione delle parti di ricambio per veicoli militari, e quella situata nel reparto 32 delle officine del Lingotto.

L'invasione italiana dell'Etiopia, avvenuta il 3 ottobre del 1935, evidenzia ancora una volta la pochezza dei mezzi a disposizione delle truppe italiane ("appena 867 automezzi in tutta la colonia eritrea" [V. Castronovo, 1999]), molti dei quali costruiti dalla stessa SPA (il più conosciuto è l'autocarro Dovunque). La nuova campagna bellica riversa così sulla fabbrica torinese una consistente somma di ordinazioni pubbliche contribuendo al definitivo rilancio dell'azienda che in poco più di sette mesi riesce a spedire in Africa più di 1.500 autoveicoli.

Pochi anni più tardi, quando il governo fascista dichiara l'entrata dell'Italia nel secondo conflitto mondiale, le officine di Corso Ferrucci sono nuovamente chiamate dalla produzione bellica a sostenere intensi ritmi di lavoro: qui infatti si concentra fin dal 1941 la fabbricazione di autocarri, autoblinde, trattori militari e carri d'assalto con una media che nel marzo del

1942 risulta "più che quadruplicata rispetto a quella del 1939" [V. Castronovo, 1999].

Una brusca battuta d'arresto delle lavorazioni si ha però a partire dal novembre dello stesso anno quando le violente incursioni aeree che si abbattano su Torino, devastano anche il complesso della SPA sul quale la notte tra il 18 e il 20 novembre cadono "bombe dirompenti e numerosissimi spezzoni incendiari" [Intendenza di Finanza, Reparto VI, Danni di Guerra, Cartella N° 3340] che provocano danni ai fabbricati, ai macchinari, ai magazzini e agli impianti, costringendo l'azienda a rinviare di ben sei mesi la produzione dei carri d'assalto pesanti già in fase di progettazione.

Terminati i bombardamenti e fatta una stima dei danni, lo stabilimento è investito, nel corso del 1943, dall'ondata delle agitazioni operaie che coinvolgono tutte le fabbriche torinesi e che hanno proprio qui, dove in periodo bellico lavorano circa 5000 dipendenti, uno dei centri più combattivi. I verbali dei Cln aziendali fanno infatti riferimento a parecchie agitazioni scoppiate nei vari reparti, prima tra tutte quella del mese di marzo, che vede una nutrita partecipazione da parte dei lavoratori che però non sfuggono alla repressione aziendale. Una ritorsione che si concretizza nel trasferimento in Germania di quegli operai definiti "elementi turbatori dell'ordine pubblico" [Verbali Cln aziendali, E/75/A] come dimostra una delibera della Commissione di Epurazione del 13 ottobre del 1945 secondo la quale la stessa direzione "esercitò pressioni agli operai dipendenti per riprendere il lavoro durante lo sciopero del marzo 1943 e al termine di questo denunciò alcuni operai che in seguito a tale denuncia furono inviati in Germania" [Verbali Cln aziendali, E/75/A].

La minaccia del trasferimento immediato in Germania in caso di lamentele sembra essere una prassi adottata molto sovente dai vertici della fabbrica, come dimostra anche una lettera di un operaio del reparto motrici al quale per il solo fatto di essersi recato a lamentarsi "dal capo ufficio tecnico per via delle liquidazioni troppo basse e per chiedergli di rivedere la paga" [Verbali Cln aziendali, E/75/A], è fornita una risposta che suona come un avvertimento: "lei reclama, vi è esuberanza di personale, e reclamando la si può licenziare ed inviare a lavorare in Germania" [Verbali Cln aziendali, E/75/A].

Nel 1943 la SPA è nuovamente colpita dal fuoco degli ordigni alleati che la notte tra il 12 e il 13 e quella tra il 17 e il 18 del mese di agosto causano danneggiamenti alla palazzina degli uffici, ai macchinari, ai vari reparti ma soprattutto alle "tettoie per deposito autoveicoli (tutte in legno), all'officina montaggio veicoli e al magazzino generale" [Intendenza di Finanza, Reparto VI, Danni di Guerra, Cartella N° 3372] e aumentano il malcontento dei dipendenti che il 19 agosto, secondo quanto traspare da un verbale dei Carabinieri (che arrestano dieci lavoratori), "dopo essere entrati al lavoro uscivano poco dopo abbandonando il lavoro stesso" [Cln Aziendali E/75/B], partecipando così allo sciopero indetto dalle fabbriche torinesi in solidarietà con i dipendenti della Fiat Grandi Motori (dove il giorno 17 agosto è ucciso un manifestante).

Dopo la caduta di Mussolini e la conseguente occupazione tedesca, la SPA riprende sotto le direttive di Berlino la produzione di "sei nuovi tipi di autocarri militari" [V. Castronovo, 1999] e segue la progettazione di altri quattro. Una produzione che nel 1944 è costretta a subire nuovamente una brusca frenata per due motivi fondamentali: le proteste dei lavoratori nei mesi invernali e i bombardamenti alleati in quelli estivi.

Già a partire dal 15 di febbraio "nelle Officine SPA si verificò uno sciopero dopo l'uscita degli operai e precisamente alle ore 18,00" [Verbali Cln aziendali, E/75/B] in seguito al quale, il giorno successivo, "ebbero luogo numerosi arresti degli operai che vennero successivamente deportati in Germania. Gli arrestati furono 30 e furono deportati in Germania il giorno 6/3/1944" [Verbali Cln aziendali, E/75/B]. Si tratta solamente del prologo allo sciopero generale del primo di marzo. Secondo i dati contenuti nei verbali del Cln aziendale la partecipazione è elevata: sono circa 4.500 i lavoratori che si astengono dal lavoro e, tra questi, alta è l'adesione degli impiegati. Questo, almeno, sembra trasparire dalla lettera che Silvano B., capo gruppo del personale impiegatizio, epurato dopo la guerra, invia al CLN aziendale il 14/5/1945, nella quale riferisce come "durante lo sciopero i miei impiegati

chiesero come dovevano comportarsi. Io dissi loro che sarei andato a prendere ordini dai miei superiori. L'ordine era: chi vuole uscire esca, chi vuol restare resta e lavora. Riferii ai miei impiegati le stesse parole, questo per non incorrere in sanzioni a mio riguardo. I miei dipendenti aderirono unanimi ed uscirono." *[Verbali Cln aziendali, E/75/B]*.

La risposta delle autorità a queste proteste non si fa certo attendere e si manifesta ancora una volta con la triste pratica della deportazione.

A fornire una dettagliata relazione sugli arresti e la successiva deportazione degli operai che hanno preso parte alla protesta, sono le conclusioni di un'inchiesta condotta dal CLN di Torino sulla deportazione degli operai SPA, datata 2 gennaio 1946 che, oltre al numero esatto degli arrestati, indica anche le modalità con cui sono scelti i soggetti da trasferire nei campi di lavoro, nonostante vi sia una certa "protezione" data ai lavoratori da parte della direzione: "Il capo dell'Ufficio politico della Questura di Torino, signor Cipullo, aveva ricevuto l'ordine di fornire dall'elenco degli operai della SPA che avevano partecipato allo sciopero del 2 marzo 1944, prima 500, poi 300, poi 150 e infine 100 (cifra definitiva) nominativi di operai da deportare. L'elenco dei 100 è stato ricavato stralciando un nome ogni 45 della distinta generale di oltre 4.500 operai. Di questi 100 ne venivano arrestati 44. Oltre a questi venivano deportati gli operai arrestati in seguito allo sciopero del 15 febbraio 1944, presi tra i più noti rappresentanti dell'azione clandestina. Tali nominativi erano stati ricavati dagli schedari politici della questura compilati in base alle segnalazioni provenienti dagli informatori decentrati nello stabilimento. Alla compilazione dell'elenco, si oppose l'ingegner Marchettu, appoggiandosi al fatto che non era possibile fare un elenco preciso essendo gli operai usciti senza bollare la cartolina. Tale ordine veniva allora girato alle Officine in quanto i singoli capi reparto potevano sapere effettivamente chi era uscito. Da questo è evidente come la responsabilità delle vittime ricada sulle autorità nazifasciste, che hanno ordinato alla questura tale inumano provvedimento di crudele stile teutonico". *[Verbali Cln aziendali, E/75/A]*.

La punizione per chi il primo marzo del 1944 si è astenuto dal lavoro arriva però anche sotto forma di ritiro dell'esonero, come dimostra il caso, tra i tanti, di un operaio del reparto 13, le cui parole contenute in una missiva recapitata al Cln aziendale nel giugno del 1945, ricordano come: "in seguito allo sciopero del marzo 1944, sono stato licenziato in tronco. Subito dopo lo sciopero ho ricevuto la cartolina precetto di presentazione alle armi dalla caserma Monte Grappa dove mi dissero che, causa lo sciopero, ero stato chiamato per l'annullamento dell'esonero". *[Verbali Cln aziendali, E/76/C fasc. 7]*.

Pochi mesi dopo la fine delle agitazioni la SPA è nuovamente centrata dalle bombe anglo americane, il 4 giugno e il 24 luglio. I danneggiamenti riportati dallo stabilimento dopo la prima incursione ammontano alla somma di "Lire 8.156.292" *[Intendenza di Finanza, Reparto VI, Danni di Guerra, Cartella N° 3434A]*, ma è la seconda, definita dall'azienda "la più tremenda e disastrosa" a determinare i danni più seri "ai fabbricati, ai macchinari, agli impianti, agli arredamenti e alle merci, per un totale complessivo che ammonta alla considerevole cifra di Lire 233.696.786" *[Intendenza di Finanza, Reparto VI, Danni di Guerra, Cartella N° 3430 C]*.

Nel 1944 è anche fondato il Cln aziendale, la cui attività intensifica all'interno dello stabilimento la lotta al nazifascismo che oltre allo sciopero, e alle azioni partigiane (qui agiscono i sappisti della la IV Brigata) ha nel sabotaggio della produzione un efficace mezzo di lotta. Secondo le testimonianze contenute nei verbali del Cln aziendale, questa pratica, molto diffusa tra gli operai specialmente negli ultimi anni di guerra, si attua seguendo modalità diverse, come quella "di sabotare le operazioni inoltrando particolari annessi ai carri armati e alle autoblindle che non corrispondevano alle esigenze dei rispettivi disegni" *[Verbali Cln aziendali, E/76/B fasc. 6]*, oppure, nei reparti dove si costruiscono i carri armati, "raschiare i pezzi in modo da renderli inservibili" *[G. Alasia, G. Carcano, M. Giovana, 1983]*.

Le operazioni di intralcio della produzione devono ovviamente essere eseguite clandestinamente, visto che i lavoratori sono severamente controllati da una "polizia segreta perfida e tedescofila" *[Verbali Cln aziendali, E/76/B fasc. 6]* che opera all'interno dei reparti e

dall'autorità di fabbrica, tradotta molto spesso nelle figure del caporeparto e del capo officina che cercano, con ogni mezzo, di mantenere elevati i livelli produttivi. Esemplificative a questo proposito sono le parole contenute in due verbali della Commissione di Epurazione che ben evidenziano i comportamenti tenuti da Giotto R., capo officina del reparto 32, che "nel periodo in cui era necessario il boicottaggio della produzione, insisteva perché questa fosse ulteriormente intensificata" [*Verbali Cln aziendali, E/75/C*] e da Luigi Rizzo capo officina della sezione SPA del Lingotto accusato di "voler sempre ottenere il massimo di produzione" [*Verbali Cln aziendali, E/76/B fasc. 6*].

Nel 1945 la SPA dà il suo apporto decisivo alla causa della Liberazione.

Nei giorni immediatamente precedenti l'insurrezione generale gli operai e le squadre SAP interne alla fabbrica provvedono ad innalzare "opere di difesa passiva (bloccaggio delle porte secondarie, costruzione di muretti protettivi)" [*R.Luraghi, 1958*] in modo da preparare la difesa dello stabilimento dagli attacchi tedeschi.

Un attacco che arriva, durissimo, il 26 di aprile, quando, "dalle 17,00 alle 21,00" [*G. Padovani, 1979*], l'intera fabbrica è "colpita da colpi di carri armati nazifascisti". [*Verbali Cln aziendali, E/76/d (fas.8)*]

Dopo un primo scontro avvenuto nel pomeriggio contro dei militi fascisti della X MAS, gli operai costruiscono tre carri armati, "uno dei quali semovente con un pezzo d'artiglieria da 75mm" [*G. Padovani, 1979*], terminando il lavoro verso le ore 21,00. Pochi minuti dopo le colonne fasciste e quelle tedesche forti di due carri pesanti, un autoblindo e alcuni camion delle brigate nere, arrivano in Corso Ferrucci e in Via Monginevro, da dove sferrano un violento attacco iniziando a cannoneggiare lo stabilimento.

Le armi a disposizione dei sappisti non sono sufficienti a contrastare una tale potenza di fuoco, ma, proprio quando gli insorti stanno per cedere, un gesto decisivo quanto disperato, risolve la situazione: un operaio esce dai cancelli della SPA alla guida del carro armato semovente sul quale sono issate le insegne del Cln e subito dopo i nazifascisti fuggono in ritirata, probabilmente convinti che "molti di quei bolidi fossero pronti per entrare in azione" [*G. Padovani, 1979*]. In realtà non è vero, visto che i sappisti oltre a non possedere altri carri armati non possiedono le pallottole né per il cannoncino né per la mitragliatrice posti sul carro. Questo è per la SPA l'ultimo episodio legato alla guerra.

Nel dopoguerra l'azienda passa ad essere a tutti gli effetti un reparto produttivo della Fiat, anche se le lavorazioni, sempre orientate verso la costruzione di autocarri, continuano con il marchio SPA fino al 1949, quando dai cancelli di Corso Ferrucci esce l'ultimo autocarro di fabbricazione SPA, lo SPA 10000 a tre assi.

Fonti citate

■ Archivio:

Archivio di Stato di Torino, Intendenza di Finanza, Reparto VI, Danni di Guerra, Cartella N° 3340;

Archivio di Stato di Torino, Intendenza di Finanza, Reparto VI, Danni di Guerra, Cartella N° 3347 C;

Archivio di Stato di Torino, Intendenza di Finanza, Reparto VI, Danni di Guerra, Cartella N° 3372;

Archivio di Stato di Torino, Intendenza di Finanza, Reparto VI, Danni di Guerra, Cartella N° 3373;

Archivio di Stato di Torino, Intendenza di Finanza, Reparto VI, Danni di Guerra, Cartella N° 3434°;

Archivio di Stato di Torino, Intendenza di Finanza, Reparto VI, Danni di Guerra, Cartella N° 3430 C;

Archivio Istituto piemontese per la storia della Resistenza e della società contemporanea, Verbali Cln aziendali E/75/A;

Archivio Istituto piemontese per la storia della Resistenza e della società contemporanea, Verbali Cln Aziendali E/75/B;

Archivio Istituto piemontese per la storia della Resistenza e della società contemporanea, Verbali Cln Aziendali E/75/C;

Archivio Istituto piemontese per la storia della Resistenza e della società contemporanea, Verbali Cln Aziendali E/76/B;

Archivio Istituto piemontese per la storia della Resistenza e della società contemporanea, Verbali Cln Aziendali E/76/B (fasc.6);

Archivio Istituto piemontese per la storia della Resistenza e della società contemporanea, Verbali Cln Aziendali E/76/C (fasc.7);

Archivio Istituto piemontese per la storia della Resistenza e della società contemporanea, Verbali Cln Aziendali E/76/D (fasc.8);

Archivio storico Fiat, fascicolo ricostruzione, note sul commercio estero;

Archivio storico Fiat, Fascicolo Danni di guerra, fascicolo 9;

■ **Bibliografia essenziale:**

V. Castronovo, *Fiat 1899-1999: un secolo di storia italiana*, Rizzoli, Milano, 1999, [pp.95; 494; 495; 636];

Fiat: le fasi della crescita. Tempi e cifre dello sviluppo aziendale, a cura dell'Archivio storico Fiat, Scriptorium, Torino, 1996 ;

R. Luraghi, *Il movimento operaio torinese durante la Resistenza*, Einaudi, Torino, 1958 [p.285];

G. Alasia, G. Carcano, M. Giovana, *Un giorno del '43. La classe operaia sciopera*, Gruppo Editoriale Piemonte, Torino, 1983; [p.192];

G. Padovani, *La liberazione di Torino*, Sperling & Kupper Editori, Milano, 1979; [pp.166; 169];

F. Rodi Morabito, *Storia dell'automobile italiana*, Sosed Edizioni, 1999.



Nel 1835 Battista Diatto fonda a Torino, in Corso Moncalieri, uno stabilimento per la costruzione di carri, carrozze e materiale mobile per tranvie, avvalendosi come fonte di energia delle acque del vicino fiume Po. Pochi anni più tardi la ditta aggiunge a queste lavorazioni la fabbricazione di vagoni ferroviari. Molto probabilmente è proprio per le esigenze legate ad una produzione più estesa che nel 1906 l'azienda si trasferisce in una nuova e più ampia struttura (in Borgo San Paolo ai confini con la barriera di Orbassano) tra i rami della ferrovia per Milano e Susa, non distante dalla fabbrica per automobili Itala di Pietro Fenoglio. Dell'edificazione della nuova officina si incarica l'ingegner Ferraris: un impianto non troppo esteso e dalle linee molto semplici che consta di un capannone formato da tre grandi fabbricati che subirà, nel 1912, un ampliamento lungo il lato che si affaccia sul Corso Rosselli (allora Via Parigi) con la costruzione di un locale in cemento armato adibito alla realizzazione di locomotive, ad opera dello stesso ingegner Ferraris.

Nel 1917 nell'ambito della strategia intrapresa da Agnelli volta ad assorbire le diverse industrie intermediarie che provvedono la Fiat di materia prima (allo scopo di ridurre gli oneri dovuti ai rapporti di dipendenza dell'azienda da imprese fornitrici esterne), la società torinese procede all'incorporazione degli stabilimenti del Gruppo Piemontese, del quale fa parte un insieme di industrie metallurgiche e meccaniche.

Questa operazione permette così alla Fiat di assumere il controllo delle Ferriere Piemontesi (che negli stabilimenti di Avigliana e Buttigliera Alta producono bossoli per proiettili, parti d'armi e acciai speciali), della Società industrie metallurgiche (specializzata nelle lavorazioni di fucinatura, stampaggio e meccanica) e, appunto delle Officine Diatto che fabbricano, come accennato in precedenza, materiale ferroviario.

Le Officine Diatto passano così sotto l'insegna della Fiat, sancendo la nascita della Fiat Materiale Ferroviario (Materfer) che, nel primo periodo di attività, indirizza la propria produzione verso le normali costruzioni di carri e carrozze ferroviarie.

Nel 1926 l'azienda progetta e fabbrica alcune locomotive Diesel elettriche per l'Eritrea e pochi anni più tardi, nel 1930, rivolge, per prima in Italia, i suoi sforzi ad un nuovo campo di applicazione della tecnica ferroviaria, e cioè la fabbricazione di "automotrici leggere azionate da motori a benzina" [*Fiat, 1950*], che saranno adottate sia dalle Ferrovie dello Stato che dalle aziende private per le linee secondarie.

Nel 1932, mette sui binari la prima automotrice battezzata con il nome di Littorina, che, a partire dal 1934, in seguito alle applicazioni dei motori a ciclo diesel, è prodotta in serie.

Quest'ultima creazione rappresenta in realtà più una realizzazione di prestigio che di effettiva utilità, che permette comunque alla Fiat di assicurarsi un discreto numero di commesse sufficienti a ridare fiato alla produzione ferroviaria. Inoltre la Littorina procura all'azienda torinese un ottimo ritorno in termini di immagine, specialmente in un periodo in cui il regime "tiene allo sveltimento e alla puntualità delle comunicazioni ferroviarie" [*V. Castronovo, 1999*].

Nel 1932 la sezione ferroviaria, sebbene rappresenti per la Fiat un ramo collaterale, è comunque una realtà dalle dimensioni più che discrete: si estende per circa "120000 metri quadrati dei quali 47000 coperti da fabbricati e da tettoie" [*Fiat, Le ali della Fiat*], raggiunge una produzione contemporanea di oltre 100 carri al mese e 25 carrozze a carrelli, ed occupa circa 760 dipendenti.

Inoltre si tratta di un'impresa conosciuta anche all'estero per aver realizzato alcune importanti e prestigiose commesse come le "vetture a letto eseguite per conto della Compagnie Internationale des Wagons-lits, le vetture di prima classe per la Compagnie des chemins de fer de Paris-Orleans ed infine per il treno reale italiano, il treno più bello del mondo." [PNF, 1932].

Nel 1942, a guerra iniziata, Torino è sottoposta nel mese di novembre al primo vero bombardamento a tappeto da parte delle forze anglo americane che colpendo gli apparati industriali della città, e in particolare quelli Fiat, mirano a paralizzare uno "dei centri vitali dell'industria bellica italiana." [V. Castronovo, 1999].

Così la notte tra il 20 e il 21 novembre, quella tra il 29 e il 30 e quella tra l'8 e il 9 dicembre, anche la Fiat Materiale Ferroviario è colpita dalle bombe che provocano ingenti danni "soprattutto al reparto segheria nel quale gli incendi provocano danni ai binari, agli impianti e alle commesse." [Intendenza di Finanza, Reparto VI, Danni di Guerra, Cartella N° 3356, fascicolo Fiat Materfer].

Questo però non è che l'inizio: l'analisi dei fascicoli contenuti nei risarcimenti dei danni di guerra permette infatti di individuare altre incursioni che si abbattano sullo stabilimento nel periodo compreso tra l'agosto del 1943 e il luglio del 1944.

La più pesante è sicuramente quella del 17 agosto del 1943, quando le bombe dirompianti e gli spezzoni incendiari caduti sulla struttura danneggiano seriamente vari comparti produttivi: "il reparto produzione e rifornimento materiale, il magazzino tappezzeria, il laboratorio vernici, il reparto analisi tempi, il reparto collaudo esterno, il reparto tracciatori, il reparto finizione veicoli ferroviari, il reparto manutenzione, l'Ufficio tecnico e la palazzina di sorveglianza." [Intendenza di Finanza, Reparto VI, Danni di Guerra, Cartella N° 3375].

Tra il mese di giugno e quello di luglio dell'anno successivo la fabbrica è nuovamente colpita: il 4 giugno e il 24 luglio rimangono sinistrati i fabbricati della Palazzina della direzione e degli uffici, alcune officine, i macchinari, gli arredamenti e le merci dello stabilimento (tra le quali molte commesse in preparazione).

Durante il conflitto, in seguito alla conversione bellica della produzione, l'azienda vede aumentare notevolmente il numero dei dipendenti che nel 1945 raggiungono la quota di 2850 unità. Un personale molto combattivo che non solo aderisce alle principali agitazioni promosse tra il 1943 e il 1945 dai lavoratori torinesi, ma dà anche vita il 3 gennaio del 1945 al Cln aziendale, che partecipa all'insurrezione "attraverso propaganda antifascista e sabotaggi alla produzione" [Verbale CLN aziendale]. A supportare l'attività del Cln, è anche presente all'interno delle officine un nucleo di sappisti, che svolge azioni coordinate con quelle delle squadre di altre due fabbriche del borgo, la Nebiolo e la Westinghouse di Via Pier Carlo Boggio.

Nei giorni precedenti l'insurrezione cittadina il Cln elabora "mediante la fattiva collaborazione delle organizzazioni di massa e politiche, e dei dirigenti più qualificati" [Comune di Torino, 1975] un piano di difesa dello stabilimento che, a partire dalla notte del 24 aprile 1945 è occupato e difeso da operai, sappisti e appartenenti al Cln (coadiuvati nei giorni successivi dagli interventi delle formazioni partigiane) che lo abbandoneranno solo a Liberazione avvenuta.

Subito dopo la fine della guerra la Fiat materiale Ferroviario riprende regolarmente la propria produzione, fornendo un importante contributo alla ricostruzione del parco ferroviario italiano, con la creazione di "grandi quantità di locomotori, carri merci e carrozze per passeggeri." [Fiat, 1950].

Fonti citate

■ Archivio:

Archivio di Stato di Torino, Intendenza di Finanza, Reparto VI, Danni di Guerra, Cartella N° 3440 e 3441;

Archivio di Stato di Torino, Intendenza di Finanza, Reparto VI, Danni di Guerra, Cartella N° 3356, fascicolo Fiat Materfer;

Archivio di Stato di Torino, Intendenza di Finanza, Reparto VI, Danni di Guerra, Cartella N° 3375;

Archivio Istituto piemontese per la storia della Resistenza e della società contemporanea, Verbali Cln aziendale: E/77/B;

Archivio storico Fiat: fascicolo ricostruzione, note sul commercio estero;

Archivio storico Fiat: Danni di guerra, fascicolo 9;

■ Bibliografia essenziale:

Fiat, *I cinquant'anni della Fiat: 1899-1949*, Mondadori, Milano, 1950, [p.161];

V. Castronovo, *Fiat 1899-1999: un secolo di storia italiana*, Rizzoli, Milano, 1999 [p.471; 598];

Anno Decimo, Glorie e lavoro del Piemonte a cura del PNF di Torino, anno 1932;

Fiat: le fasi della crescita. Tempi e cifre dello sviluppo aziendale, a cura dell'Archivio Storico Fiat, Scriptorium, Torino, 1996;

Fiat, *Le ali della Fiat*, opuscolo celebrativo (senza data di pubblicazione) di tutti gli stabilimenti Fiat conservato presso l'Archivio storico Fiat;

XXX Anniversario della Liberazione, *Torino contro il fascismo*, a cura del Comune di Torino e del Comitato per le iniziative antifasciste della Città di Torino, Torino, 1975; [p.82].

Nel 1922 Candido Viberti, un ex dipendente della Società Nazionale Officine di Savigliano, dà vita con due soci alla Carrozzeria Vittoria, acquistando un capannone di pochi metri quadrati appena sufficiente ad accogliere le attrezzature di lavoro e qualche decina di operai. La piccola officina, situata in Borgo Vittoria, alla periferia di Torino, produce i primi modelli di automobili che incontrano i favori di Giovanni Ceirano, pioniere dell'industria automobilistica italiana e proprietario della Scat (Società Ceirano Automobili Torino). Nel 1924 Ceirano commissiona a Viberti lo studio della carrozzeria di un nuovo autotelaio, il "C 150" (l'auto che passerà alla storia con il nome di "Ceiranina") destinato ad avere un enorme successo. Ceirano rimane favorevolmente colpito dalle intuizioni e dal lavoro di Viberti e decide di assumerlo affidandogli la direzione della carrozzeria della Scat.

Nel 1928 la Fiat assorbe la Scat e Viberti, che dopo anni di lavoro ha maturato una certa esperienza, decide di tentare il grande salto fondando la ditta individuale Candido Viberti.

La sede dell'azienda è quella del vecchio complesso Scat, in via Sant'Antonino, nel cuore di Borgo San Paolo: si estende su una superficie di circa 8.000 metri quadrati ed occupa circa 150 operai. Si tratta del primo vero complesso industriale per la costruzione di carrozzerie e di autoveicoli industriali. Infatti, dopo la breve parentesi automobilistica, Viberti decide di dedicarsi a questo tipo di lavorazione (autobotti, autobus, rimorchi, semirimorchi, carrozzerie speciali, filobus, autocarri), convinto (a ragione) del crescente sviluppo di questo genere di prodotto.

Nel 1932 la Viberti lega il suo marchio ad un mezzo che farà la storia del trasporto: nasce infatti quello che per anni rappresenterà uno dei tratti distintivi della produzione aziendale, ovvero il rimorchio da accodare agli autocarri.

Da questo momento in poi la fabbrica conosce un periodo di florida e costante espansione che, nel 1935, rende quasi inevitabile il trasferimento in una sede più ampia individuata nei locali della ex fabbrica di automobili Ansaldo: un complesso di circa 70.000 metri quadrati, situato in corso Peschiera, sempre nel quartiere San Paolo, che impiega circa 800 operai.

L'anno successivo segna un'altra tappa fondamentale nella storia della Viberti: l'azienda acquisisce la Saiv, una società veronese nata nel 1923 e specializzata nella produzione di autobotti. E' un'importante mossa strategica che consente alla società torinese di ampliare il raggio della propria produzione: infatti, nel 1937, la Viberti inizia a costruire in serie i rifornitori di carburante per aerei, un settore nel quale si specializzerà con il trascorrere degli anni.

Ne 1940 l'Italia entra in guerra e i Ministeri Militari affidano allo stabilimento di corso Peschiera (che nel 1943 occupa 1517 operai e 263 impiegati) la costruzione di grosse quantità di "rimorchi con cassoni speciali per trasporti di liquidi e carburante per l'esercito, la marina e l'aviazione e quella di svariati mezzi di trasporto destinati ad usi diversi (carri officina, ambulanza rimorchio per trasporti, ecc)" [*Intendenza di Finanza, Reparto VI, Danni di Guerra, Cartella 3442*]. Una produzione che la direzione cerca sempre di mantenere elevata, con "premi, incitamenti, riunendo i capi officina, e minacciando direttamente di rappresaglia quei lavoratori che tentano di boicottare la produzione." [*Aisrp, E 86 c*].

Una scelta, questa, dettata in parte anche dagli ottimi rapporti che l'azienda sembra avere con gli esponenti del regime. Un interessante rapporto del Cln aziendale datato 3 maggio 1945 mette in luce i legami esistenti tra la direzione della fabbrica e il fascismo. Si tratta, sembra,

di relazioni di vecchia data, se è vero che fin "dagli anni 1931 e 1932 la direzione esercita pressioni fortissime su tutti i suoi dipendenti per l'iscrizione al P.N.F, e provvede anche a compilare la domanda per tutti quei dipendenti che non trovano il coraggio di rifiutarsi esplicitamente" [ivi]. Ma si tratta anche di rapporti di natura economica, visto che "il Commendator Viberti ha largamente sovvenzionato il circolo rionale fascista Gustavo Doglia ed ha versato notevoli somme di denaro ai vari segretari federali recatisi a visitare lo stabilimento. Tali versamenti sono essenzialmente serviti per metterlo in luce favorevole per la felice conclusione di favorevoli contratti con le autorità fasciste e militari romane" [ivi].

L'immagine di una direzione rigida e severa traspare anche dalle testimonianze di due operai che ricordano gli scioperi del 1943 e del 1944: "Invito le maestranze a non dare ascolto ai sobillatori, invito tutti coloro che sono a conoscenza di qualcuno di essi a segnalarmelo, che provvederò io stesso a alla denuncia per l'invio ai campi di concentramento in Polonia. Vi avverto che sono stato in Prefettura e che ho trovato la forza pubblica pronta a reprimere ogni movimento sobillatore [ivi]. Sono queste, ad esempio, le parole pronunciate da Candido Viberti nel cortile della fabbrica subito dopo le agitazioni del dicembre 1943, quando, "in seguito alla pressione esercitata dalla direzione che raccomanda ai capi officina di segnalare gli elementi indesiderabili" [ivi] sono licenziati 90 dipendenti.

Con la guerra non arrivano solamente le commesse militari, ma anche i bombardamenti che si abbattono sull'azienda con conseguenze devastanti.

Lo stabilimento di corso Peschiera 249 dove si concentra tutta l'attrezzatura industriale, "comprensiva del macchinario, deposito di materie prime, scorte di materiale, lavorazione finita e lavorazione in corso" [Intendenza di Finanza, Reparto VI, Danni di Guerra, Cartella 3442] e il capannone di via S. Ambrogio 5 (completamente distrutto dalle bombe) adibito a magazzino rimorchi, subiscono tra il 1942 e il 1945 quattro bombardamenti (per la precisione il 28 novembre 1942, il 13 luglio 1943, 25 luglio 1944, e il 25 luglio 1945) che provocano ingenti danni alle attrezzature industriali, alle scorte di materie prime, e ai materiali di tutti i reparti "dove viene costruita tutta la varissima gamma della produzione industriale" mettendo "a dura prova la capacità produttiva dell'azienda compromettendone anche ogni futura possibilità di ripresa" [ivi].

Nella primavera del 1945, durante la fase finale della lotta di Liberazione, la fabbrica è presidiata dagli operai che, dalla mattina del 26 aprile, assumono immediatamente la protezione dello stabilimento. Il 27 aprile alla Viberti si combatte; ecco la cronaca di quei momenti: "verso mezzogiorno appare dinnanzi allo stabilimento un gruppo di tre carri armati tedeschi che iniziano a cannoneggiare. Dall'interno si risponde con i pochi mezzi a disposizione. Dopo circa tre ore di presenza nella zona i carri si allontanano lasciando purtroppo sul terreno tre vittime. Il resto della giornata trascorre calmo e a sera giungono le prime formazioni di patrioti i quali, in numero di circa 300 pernottano nello stabilimento e ne assumono la difesa. Nulla più avviene durante la notte" [Aisrp, E 86 c]. Il giorno successivo la Viberti è libera e gli operai possono recarsi "al comizio di Piazza Sabotino dove ha luogo una grande adunata di popolo". [ivi].

Alla fine del conflitto la situazione della Viberti è tutt'altro che positiva: secondo i bilanci aziendali, reperibili all'interno della domande di indennizzo per danni di guerra, quasi il 60% dell'intera area industriale è stato raso al suolo dalle bombe alleate.

Ma la volontà di continuare ed il debutto sul mercato di nuovi prodotti di vasto successo (come ad esempio l'autosnodato a tre assi creato nel 1950) consentono all'azienda di corso Peschiera una rapida ripresa: nel primo dopoguerra la Viberti si presenta con una superficie più che raddoppiata (circa 146.000 metri quadrati) e ben 2.000 operai.

Tra il 1952 e il 1960 la Viberti è protagonista di una serie di importanti acquisizioni (si ricordino ad esempio quella della Officina Carenzi di Piacenza e della Officine Adige di Verona), che consentono al gruppo torinese di "raggiungere quote di mercato eccezionali ed una varietà di prodotti impensabile per la concorrenza" [Archivio storico Viberti] .

La grande espansione rende necessaria la costruzione di un nuovo stabilimento più adatto ad accogliere le nuove esigenze aziendali, così nel 1969 dal vecchio complesso di Borgo San Paolo le lavorazioni sono trasferite a quello di Nichelino, di nuova costruzione ed attuale sede della società.

Fonti citate

■ Archivio:

Archivio Istituto piemontese per la storia della Resistenza e della società contemporanea (Aisrp), b. E 86, f. c, sottofasc. 7;

Archivio di Stato di Torino, Intendenza di Finanza, Reparto VI, Danni di Guerra, Cartella 3442;

Archivio storico Viberti, *Viberti: 80 anni di storia*, storia d'impresa reperibile sul sito ufficiale della società; [.it](#)

■ Bibliografia essenziale:

Federazione dei Fasci di combattimento di Torino, *Rassegna provinciale "Torino e l'autarchia"*, pubblicato dall'Ufficio stampa dei fasci di combattimento, Torino, 1939.

© Istituto piemontese per la storia della Resistenza e della società contemporanea, 2003



Battista Farina, soprannominato Pinin (che in dialetto piemontese significa piccolo), nasce a Torino il 2 novembre del 1893 da una famiglia di ristoratori originaria di Cortanze d'Asti, piccolo centro dell'astigiano.

La passione per i motori e le auto che lo accompagnerà per tutta la vita, nasce per Pinin in giovane età, quando va a prendere al lavoro suo fratello Giovanni, carrozziere presso le officine Marcello Alessio. Qui Giovanni dopo aver "imparato il mestiere", diventa riparatore di automobili e il giovane Pinin è assunto come apprendista del fratello. Nel 1910 Giovanni decide di aprire una propria attività di riparazioni e di carrozzerie per automobili e dà vita, con i fratelli Battista (Pinin) e Carlo alla società Stabilimenti Farina, che ha sede in corso Tortona 12 e che inizia subito un proficuo rapporto d'affari con la Fiat.

Durante la prima guerra mondiale i comandi militari requisiscono tutte le vetture costruite dalla Farina che si dedica così esclusivamente alle produzioni militari fabbricando per il governo italiano aeroplani da guerra.

Il giugno del 1930 rappresenta per Battista Farina una delle tappe più importanti della sua vita. Aiutato dall'amico Vincenzo Lancia e da un prestito di un milione di Lire di una zia materna, Battista, ritenendo i tempi ormai maturi, decide di compiere il grande salto: "mi ero deciso a fare il gran salto, avrei messo su fabbrica da solo." [B. Pininfarina, 1968].

La neonata Società Carrozzerie Pininfarina trova spazio in corso Trapani 107 nel quartiere di borgo San Paolo. In questi ampi locali (che si estendono su una superficie di circa 9250 metri quadrati) già attrezzati per l'uso industriale dove lavorano circa 90 operai Pininfarina inizia a costruire serie limitate di automobili destinate a soddisfare un mercato di nicchia costituito da facoltosi appassionati dei motori. Infatti è al Salone di Parigi, evento internazionale di esposizione automobilistica, che le creazioni di Pininfarina iniziano ad affermarsi, ritagliandosi spazi e clientele esclusive: "esordii con vetture Fiat, Lancia alfa Romeo e Isotta Fraschini. Al salone di Parigi esposi modelli di quelle marche e nel settembre dello stesso anno avevo venduto una lancia Dilambda alla regina di Romania. Nello stesso anno feci una vettura per il re dell'Irak e una per uno sceicco dell'Hegiaz e verso il 1932 ebbi un'ordinazione anche da Guglielmo Marconi." [B. Pininfarina, 1968].

Negli anni seguenti la fabbrica torinese conosce un vero e proprio decollo: nel 1939, con un organico di 500 dipendenti e una produzione di ottocento vetture all'anno la Pininfarina si presenta come una realtà dai chiari connotati industriali.

Con l'entrata in guerra dell'Italia, nel 1940, l'azienda abbandona la produzione di automobili fuori serie e si dedica alla fabbricazione di veicoli per le forze armate realizzando autoambulanze, autocarri e sedili per aerei Fiat. Ma non solo. Infatti in questi anni (quando "andavamo a segatura in corso Trapani: forni e gran parte del nostro macchinario funzionava così" [B. Pininfarina, 1968]) la fabbrica riceve numerose commesse dall'Arsenale di Piacenza per la costruzione di carri da traino, slitte ed imbarcazioni, "una buona cauzione per la paga dei circa 250 operai." [B. Pininfarina, 1968]. Queste ultime produzioni richiedono un massiccio uso di legname che la Pininfarina si procura grazie ad un impianto di segheria impiantato ad Ornavasso tra il lago Maggiore e il lago D'Orta, perché "non era il caso di attrezzarci a Torino per via dei bombardamenti che aumentavano di cadenza e di peso". Le origini astigiane portano Battista Farina a conoscere, su quelle colline, vari capi di formazioni partigiane, con le quali egli collabora attivamente tra il 1944 e il 1945. Pininfarina diventa un importante punto di riferimento per quanto riguarda il rifornimento di materiale: nel 1944 ad esempio, le

officine di corso Trapani consegnano delle automobili a reparti operanti nell'astigiano e, lo stesso Battista, ricorda come "per quanto mi era possibile li rifornivo di gomme, attrezzature meccaniche e carburante. Alcuni di loro venivano a trovarmi anche a Torino, nello stabilimento." [B. Pininfarina, 1968].

La collaborazione con i nuclei partigiani dell'astigiano, riguarda anche lo stabilimento Pininfarina di Montechiaro d'Asti, che fabbrica pezzi speciali per l'aeronautica e che, come ricorda nel suo diario Mario Foieri, esegue per il distacco di Montechiaro d'Asti della 19^o Brigata Garibaldi, oltre alle riparazioni "di camion ed autovetture, anche la costruzione di armi, riuscendo a fabbricare, entro il marzo-aprile 1945, "quindici sten alla settimana", distribuendoli insieme a "numerosi caricatori per mitra Beretta" [M. Foieri, 2001].

Alla fine della guerra "quando il tempo gira in folle, va in briciole come le case egli stabilimenti" [B. Pininfarina, 1968], l'attività della Pininfarina riprende a pieno ritmo: dopo un incendio che devasta totalmente lo stabilimento nel 1946, la creazione della Cisitalia, una berlina progettata da Piero Dusio segna la definitiva consacrazione dell'azienda (nel 1947 la Cisitalia è esposta al Museo d'arte moderna di New York). Tra il 1948 e il 1958 la Pininfarina, che abbandona le vesti della carrozzeria artigianale per indossare quelle di un complesso industriale a tutti gli effetti, realizza modelli che passano alla storia dell'automobilismo: il Cuopé Gran Turismo su telaio Lancia, i cupé 1100 su meccanica Fiat (realizzati nel 1953 e venduti in circa 700 esemplari), l'Alfa Romeo Giulietta spider (1954) e la costruzione della lancia Florida (1955).

Ed è proprio questa esigenza di sviluppare la produzione "secondo i criteri della massima razionalizzazione del lavoro" [G. Borgarelli, 1999] che spinge Pininfarina, nel 1958, a trasferire la sede dell'attività nel nuovo sito industriale di Grugliasco, alle porte di Torino, in un'area di 36.500 metri quadrati che porta un notevole incremento di produzione e di manodopera.

Otto anni più tardi, il 3 aprile 1966, Battista "Pinin" Farina muore dopo una lunga malattia.

Fonti citate

■ Archivio:

Archivio Istituto piemontese per la storia della Resistenza e della società contemporanea (Aisrp), Cln aziendali e di categoria, b. E 74, f. e.

■ Bibliografia essenziale:

G. Borgarelli, *Un'autobiografia imprenditoriale*, in *La capitale dell'automobile. Imprenditori, cultura e società a Torino*, a cura di P. Rugafiori, Marsilio, Venezia, 1999; [p. 233];

B. Pininfarina, *Nato con l'automobile*, memorie raccolte da E. Caballo, Palazzi, Milano, 1968 [pp. 175, 176, 177, 178, 232, 233, 245];

Pininfarina, *Cinquant'anni*, Torino, 1980;

M. Foieri, *Non sono cose che si dimenticano. Memoria partigiana della 19^o Brigata Garibaldi*, Torino, Genesi editrice, 2001; [p. 117].

Nel contado di Mondovì, una zona del Piemonte ad altissima densità agricola, nasce nel 1884 Giovanni Bertone, sesto dei sette figli di una modesta famiglia contadina.

Nel 1894, all'età di dieci anni, Giovanni consegue la licenza elementare e dopo aver lavorato per pochi mesi nel podere di famiglia, è assunto a Mondovì da Ferrua, una piccola ditta costruttrice di carri.

Qui Giovanni lavora inizialmente come semplice apprendista, una sorta di garzone di bottega, iniziando però ad apprendere i segreti e le prime conoscenze del mestiere di carradore. Dopo un lungo periodo di apprendistato, durante il quale diventa un vero e proprio specialista nella costruzione di carri, Bertone decide di lasciare la provincia e di tentare la sorte nella grande città: all'età di 23 anni abbandona Mondovì e il suo lavoro da Ferrua e si trasferisce a Torino.

Nel capoluogo piemontese Giovanni può inizialmente contare sull'appoggio della sorella Caterina che lavora come governante in un convitto di corso Moncalieri, nel quale riesce a far assumere anche il fratello con la mansione di addetto alla manutenzione.

Dopo due anni, nel 1909, diventa dipendente della Diatto Ferroviaria, società costruttrice di veicoli ferroviari e tranviari che, vista la sua esperienza di carradore lo destina alla costruzione delle scocche in legno e in ferro.

Nel 1912, a 28 anni, Giovanni Bertone reputa i tempi ormai maturi per avviare una propria attività: acquista così una piccola officina in via Villarbasse 32, nel popolare rione di Borgo San Paolo, e, con tre operai come dipendenti, inizia a riparare e a costruire carri, calessi e altri veicoli a trazione animale, forte della sua esperienza accumulata in tanti anni di lavoro.

Lo scoppio della guerra mondiale e il conseguente coinvolgimento dell'Italia nel conflitto costringono Bertone a rivedere il proprio progetto di trasferimento dell'attività in un locale più ampio: infatti dal 1914 fino alla fine delle ostilità Giovanni ritorna alla Diatto come operaio addetto alla produzione bellica e si dedica al lavoro nella sua officina di Borgo San Paolo durante "le ore notturne e i pochi giorni di riposo, per non perdere quel patrimonio che ha faticosamente accumulato negli anni" [Greggio, 2002].

Terminata la guerra, l'officina Bertone riprende a lavorare a pieno a ritmo ed entra, timidamente, nel mondo dell'automobile. E' infatti la Fiat SPA che affida alla Bertone la costruzione dei baquets, ovvero dei sedili in legno che, montati sugli autotelai, "consentono ai collaudatori di provare le vetture su strada ancora prive di carrozzeria" [Greggio, 2002]. E' l'inizio della crescita.

Nel 1920 Giovanni Bertone riesce finalmente a realizzare il trasferimento della piccola officina in un fabbricato più ampio: l'azienda si trasferisce nella nuova sede di via Monginevro 116, sempre in Borgo San Paolo, che si estende su una superficie di 1.600 metri quadrati e che impiega circa una ventina di operai.

Dopo il trasferimento nel nuovo complesso la Bertone entra definitivamente nell'ambiente della produzione automobilistica: nel 1921 la SPA le affida la carrozzeria per il telaio del modello 23S, seguita dalla Lancia che commissiona la costruzione delle scocche complete per le proprie autovetture. E' il preambolo della notorietà. Infatti, qualche mese più tardi, l'azienda pone il proprio marchio sui telai della Fiat, della Fast, della Scat e della Diatto.

Tra il 1920 ed il 1930 le Carrozzerie Bertone si specializzano nella costruzione dei ballon, "sorta di padiglioni prefabbricati da sovrapporre alla vettura aperta, per trasformare in berlina le vetture nate nella versione torpedo" [Greggio, 2002]: Lancia, Diatto, Itala, SPA e Fiat sono i nomi più noti su cui sono montati i ballon prodotti dalla Bertone.

Nel 1933 Nuccio Bertone, figlio di Giovanni, entra ufficialmente, a soli diciannove anni, nell'azienda di famiglia che l'anno dopo si trasferisce nel nuovo stabilimento di corso Peschiera 225. Una struttura che si sviluppa su un'area di 3.000 metri quadrati, nella quale sono occupati 150 operai e che presenta tutte le caratteristiche di un vero e proprio complesso industriale: ampi cortili per le vetture semilavorate, un capannone adibito a scoccheria, un altro destinato ai sellai e alla finizione e un reparto verniciatura che, con i forni a resistenza elettrica e l'applicazione del metodo di verniciatura "a spruzzo", rappresenta sicuramente un'importante ventata di novità.

L'inaugurazione del nuovo stabilimento di corso Peschiera coincide con una proficua collaborazione con la Fiat, per la quale Bertone carrozza l'Ardita 2500 (1934), e la Balilla, nella particolare versione Balilla della Signora (1934).

Tra il 1935 e il 1936, periodo segnato dalla sconfitta italiana in Etiopia e dalle conseguenti sanzioni economiche decretate dalla Società delle Nazioni, la Bertone è chiamata a soddisfare le esigenze delle Regie Poste e dei Monopoli di Stato che, a fronte del razionamento del carburante, richiedono la fabbricazione di un numero sempre maggiore di veicoli a trazione elettrica. In questo periodo l'azienda instaura rapporti di affari con altre istituzioni, statali e non, che permettono di espandere l'attività produttiva in molteplici direzioni, dalle vetture agli autobus e ai taxi, dalle autoambulanze ai veicoli di appoggio per le forze armate. Ecco così che tra il 1934 e il 1938 prendono vita le commesse della Croce Rossa, per le ambulanze su telaio Lancia e Fiat, dell'Ala Littoria per alcuni autobus (su telaio Fiat) destinati al trasporto dei passeggeri da e per gli aeroporti e della Victoria per grossi autobus da gran turismo.

Subito dopo l'Italia è nuovamente travolta da un'altra guerra che segna, anche per la Bertone, l'inizio di un lungo periodo di crisi. Dopo aver provveduto a carrozzare nel 1937 la Nuova Balilla della Fiat (comunemente chiamata 1100) e aver partecipato all'ammodernamento dei veicoli delle forze armate (ambulanze, taxi e vetture a noleggio, per un totale di circa 500 unità) alla Bertone non rimane che calarsi completamente nella produzione di guerra, dedicandosi alle commesse belliche e trattando con i vari enti militari "per poter far fronte alle molteplici esigenze di questi ultimi" [Greggio, 2002].

Il risveglio dalla guerra è faticoso ed irto di difficoltà, ma grazie all'impegno congiunto tra la direzione e i dipendenti che cercano "di ricostruire al meglio gli strumenti essenziali per il ritorno al lavoro" [Greggio, 2002], l'azienda può riprendere la propria attività. Inizialmente lo fa dedicandosi quasi esclusivamente alle automobili sportive: la Bertone carrozza Fiat, Lancia, Ferrari, Arnolt-Bristol, e soprattutto Alfa Romeo. Ed è proprio con la casa lombarda (grazie alla felice partecipazione nella realizzazione della nota Giulietta sprint) che l'azienda torinese instaura un saldo e duraturo rapporto di collaborazione a partire dalla metà degli anni '50.

Alla fine degli anni '50 la Bertone è ormai una realtà produttiva saldamente avviata che inizia ad introdurre nel processo di fabbricazione nuove procedure industriali per l'assemblaggio, la saldatura, la verniciatura e l'abbigliamento delle carrozzerie. Si pone quindi la necessità di reperire un nuovo stabilimento adatto sia ad installare le linee di questo nuovo tipo di montaggio più razionale che ad accogliere il nutrito numero dei dipendenti (circa 550). Così, nel 1959, anno in cui Giovanni Bertone cede ufficialmente al figlio Nuccio il timone dell'azienda, la produzione si sposta nella nuova struttura di corso Allamano a Grugliasco, alla periferia di Torino, attuale sede delle Carrozzerie Bertone.

Fonti citate

■ Bibliografia essenziale:

L. Greggio, *Bertone, 90 anni: 1912-2002. Stile, Industria, Design*, Vimodrone, Giorgio Nadra Editore, 2002, [pp. 18, 22, 32, 45, 47];

L. Greggio, *Bertone, 90 anni: 1912-2002. Forma e progetto. Il catalogo*, Vimodrone, Giorgio Nadra Editore, 2002

© Istituto piemontese per la storia della Resistenza e della società contemporanea, 2003

Negli ultimi anni del XIX secolo la Direzione Generale delle Ferrovie italiane decide di adottare per il proprio parco ferroviario il freno Westinghouse, provvedendo ad importare direttamente dalla Westinghouse inglese i ricambi e le apparecchiature. Il crescente sviluppo delle linee ferroviarie italiane rende però necessaria la creazione di una società che produca direttamente in Italia il freno pneumatico. Così il 10 novembre del 1906, a Torino è firmato l'atto costitutivo della Compagnia Italiana Westinghouse dei Freni. L'azienda acquista lo stabilimento della Rapid, fabbrica costruttrice di ricambi per auto, situato in via Boggio 20 ed inizia la realizzazione in serie di freni ad aria compressa. Contemporaneamente la Westinghouse esegue nello stabilimento di via Boggio, originariamente villa di campagna e solo in seguito adibito dalla Rapid a complesso industriale, molteplici lavori di ampliamento ed ammodernamento che permettono un netto miglioramento della produzione. In questo senso va anche interpretata la costruzione, nel 1907, di un reparto fonderia che impiega quasi esclusivamente operai specializzati e che negli anni successivi conoscerà un progressivo potenziamento con la creazione di nuovi impianti per la fusione.

Durante il primo conflitto mondiale l'azienda di via Boggio è, come molte altre officine di costruzione di materiale ferroviario, mobilitata dallo Stato per la fornitura di materiale per l'armamento dell'esercito: in questo periodo perciò la produzione si trasforma e accanto alla tradizionale costruzione di freni, la Westinghouse fabbrica munizioni per artiglieria e motori per aeroplani dell'Isotta Fraschini.

Nell'immediato dopo guerra, tra il 1919 e il 1922, la società costituisce una sezione segnalamento, settore in continua espansione. Infatti dopo aver collaborato a lungo con la parigina Compagnie Générale de Signalisation, l'aumento della domanda rende necessaria la creazione, in Italia, di una compagnia che si occupi della realizzazione di impianti da segnalamento: nasce così a Milano, il 19 novembre del 1922, la Compagnia Italiana dei segnali.

Pochi anni dopo, il 30 dicembre 1928, ha luogo l'ultima, e più importante, trasformazione della Società: la Compagnia Italiana dei freni si fonde con la compagnia Italiana dei Segnali, dando vita, a Torino, alla Compagnia Italiana Westinghouse - Freni e Segnali, alla presidenza della quale si insedia Charles Rowan, primo artefice della concentrazione aziendale.

L'incursione aerea che si abbatte sulla Westinghouse nel 1942 causando la distruzione totale dell'officina meccanica, della fonderia (dove oltre agli impianti va distrutto, cosa ben più grave, tutto il patrimonio dei modelli paralizzando totalmente l'attività), dei macchinari e degli impianti, segna per la compagnia l'inizio di un lungo e difficile periodo.

L'8 marzo del 1943 i lavoratori del reparto fonderia (che occupa complessivamente 900 persone) entrano in sciopero per chiedere le 192 ore: "le maestranze cessano spontaneamente il lavoro (per circa 15 minuti) richiedendo alla direzione, in forma calma e tranquilla, alcune migliorie e la corresponsione 10 Lire giornaliere per il caroviveri e di una gratifica pari a 192 ore che da qualche tempo le maestranze di altri stabilimenti avevano già ricevuto." [Aisrp, E 86 c]. L'agitazione è punita con un severo provvedimento disciplinare da parte delle autorità militari che "alla sera, a pochi minuti dall'uscita degli operai, comunicano a dieci operai del reparto fonderia che è loro revocato l'esonero e che hanno l'obbligo di presentarsi al corpo che provvederà ad inviarli al fronte". [Aisrp, E 86 c].

Il 27 aprile del 1945, durante l'insurrezione cittadina, dai tetti della Westinghouse, i partigiani della III Brigata Sap Giulio, arrivati a presidiare lo stabilimento, portano un attacco alle

carceri Nuove nel tentativo di liberare i detenuti politici: "dalle 7,30 del mattino alle 17,30 continuano le schermaglie su via Boggio: dalle torrette del carcere e dai tetti della Westinghouse c'è un vero e proprio tiro incrociato. Poi alle 18,00 il maggiore Cera (comandante del carcere) si arrende" [G. Padovani].

Tre giorni più tardi, la fabbrica "presidiata dalle Sap integrate da elementi presi dalle maestranze, riprende regolarmente il lavoro". [Aisrp, E 86 c].

Fonti citate

■ Archivio:

Archivio Istituto piemontese per la storia della resistenza e della società contemporanea (Aisrp), Cln aziendali e di categoria, b. E 86, f. c, sottofasc. A;

■ Bibliografia essenziale:

G. Padovani, *La liberazione di Torino*, Sperling & Kupfer, Milano, 1979, p. 177;

Compagnia Italiana Westinghouse, *I cinquant'anni della compagnia italiana Westinghouse - Freni e Segnali*, Torino, 1957.

© Istituto piemontese per la storia della Resistenza e della società contemporanea, 2003



Fabbrica tessile di discrete dimensioni situata nel popolare rione di San Paolo che occupa, nel 1943, in pieno periodo bellico, circa 400 persone, gran parte delle quali donne (conformemente agli altri opifici tessili della città). Nel corso del conflitto, la percentuale degli occupati subisce una flessione abbastanza rilevante passando appunto dai 400 addetti del biennio 1943/1944, ai 320 del 1945.

Uno stabilimento comunque molto attivo nella lotta contro il nazifascismo, dove si instaura un pieno rapporto di collaborazione tra i lavoratori e la direzione. Infatti, secondo quanto traspare da un verbale del Cln aziendale del 21 maggio 1945, il direttore, l'ingegner Corrado Von Schauenstein, cerca di "evitare l'assunzione di personale iscritto al Partito nazionale fascista e di eliminare gli elementi fascisti già in forza precedentemente" [*Aisrp, E 86 a*], arrivando persino ad appoggiare ed aiutare apertamente i dipendenti impegnati nell'organizzazione delle attività insurrezionali che in caso di rastrellamenti tedeschi o di sopralluoghi improvvisi all'interno dell'azienda sarebbero stati tempestivamente avvertiti e "avrebbero avuto a loro disposizione un luogo sicuro dove nascondersi".

Durante i giorni dell'insurrezione le operaie prestano servizio esterno di infermeria, e la fabbrica, presidiata e difesa dai dipendenti fin dalla sera del 25 aprile, diventa un punto di appoggio strategico per le formazioni partigiane impegnate nelle varie azioni di combattimento che prelevano " il 27 aprile del materiale sanitario e il 29 un'automobile Aprilia".

Il nove maggio, a liberazione avvenuta, gli elementi impegnati nelle operazioni insurrezionali sono smobilitati e riprendono regolarmente il lavoro.

Fonti citate

■ Archivio:

Archivio Istituto piemontese per la storia della resistenza e della società contemporanea (Aisrp), Cln aziendali e di categoria, b. E 86, f. a, sottofasc. 4.

Nell'agosto del 1925 il governo italiano decreta l'istituzione del Ministero dell'Aeronautica, atto che rende chiaro agli occhi della Fiat l'interesse statale per lo sviluppo di una produzione aeronautica sia nel campo militare, sia in quello civile.

Nello stesso periodo, precisamente nel 1926, la Fiat che, come ricorda Castronovo, possiede finanze così robuste da poter "rilevare l'intero pacchetto azionario dell'Ansaldo" [V. Castronovo, 1999] riesce ad assorbire alcune imprese di proprietà dei Perrone, tra le quali figura anche lo stabilimento aeronautico Ansaldo: nasce così la Società Aeronautica d'Italia.

La fabbrica sorge a Torino, in Corso Italia, quasi al confine con il Comune di Collegno, lungo la principale arteria stradale di collegamento con la Francia (l'odierno Corso Francia), si estende su una superficie di circa 31000 metri quadrati ed è dotata di un "vastissimo campo volo con palazzina per piloti, stazione radio e pilone per segnalazioni notturne" [Fiat, *Le Ali della Fiat*].

All'interno dell'azienda le lavorazioni si dividono in due grandi sezioni, quella aeronautica, responsabile della costruzione dei velivoli da guerra "della quasi totalità delle squadriglie della superba arma del cielo italiana" [PNF, 1932], e quella motori aviazione che produce unicamente motori d'aviazione (una nota contenuta in un opuscolo celebrativo dell'azienda sottolinea, in proposito, come da queste officine siano "usciti i motori che hanno dato le più gloriose vittorie all'aviazione italiana" [Fiat, *Le Ali della Fiat*]), lavorando materiale greggio e semilavorato proveniente principalmente da altre aziende Fiat.

A partire dal marzo del 1942, nell'ambito del potenziamento della macchina bellica italiana, la Fiat Aeronautica lavora a pieno ritmo aumentando notevolmente i propri indici produttivi sia nel campo della fabbricazione dei motori d'aviazione che in quella dei velivoli. L'analisi delle cifre relative al numero di lavorazioni effettuate nel corso di questo anno fa infatti registrare un netto incremento della produzione sia nella prima sezione, dove ai 75 pezzi realizzati nel 1939 si contrappongono i 230 del 1942, che nella seconda, dove si assiste all'intensificarsi della fabbricazione dei caccia G55, moderni aerei in grado di combattere alla pari con i quotati Spitfire e Mustang dell'aviazione anglo-americana.

A queste cifre va anche aggiunto un netto incremento dei dipendenti che salgono vertiginosamente passando dalle 952 unità del 1932, alle 4.500 del 1943 fino alle 4.068 del 1945: una manodopera costituita in gran parte da operai altamente qualificati (calderai e battilastra) e da una minima percentuale di lavoratori "senza particolare addestramento" [G. Alasia, G. Carcano, M. Giovana, 1983] assunti soprattutto per ovviare alle esigenze derivanti dall'aumento della produzione durante il periodo bellico.

Inoltre la Fiat Aeronautica dispone anche di una scuola allievi, collocata nell'officina numero due dello stabilimento e frequentata da circa 300 giovani, che ha il compito di formare le nuove maestranze specializzate da inserire nell'organico dell'azienda.

I lavoratori sono costretti a sottostare a ritmi di lavoro durissimi (dalle 6 del mattino alle 21 di sera) e ad una rigida disciplina di fabbrica, ben delineata dalle parole di un operaio addetto al montaggio motori che ricorda come "eravamo tutti militarizzati, con tanto di gradi, dovevamo portare un distintivo speciale sulla tuta, e il reparto pullulava di spie dell'Ovra" [G. Alasia, G. Carcano, M. Giovana, 1983].

Una severità che regna anche all'interno della scuola allievi, dove uno dei maggiori motivi di

malcontento tra i giovani è "provocato dall'obbligo di partecipare al sabato pomeriggio alle adunate fasciste" [G. Alasia, G. Carcano, M. Giovana, 1983], pena una multa di due Lire (che grava non poco sugli stipendi degli allievi che guadagnano appena 5 Lire al giorno) e soprattutto la registrazione della mancata presenza sul cartellino personale, del quale la direzione tiene conto nel giudizio al momento del passaggio da allievo ad operaio.

Le condizioni lavorative all'interno della fabbrica, sono rese ancora più difficili dai bombardamenti che iniziano a colpire la Fiat Aeronautica fin dal 1942.

Le bombe cadute sul complesso l'8 e il 9 di dicembre provocano danni ai macchinari, alle merci, alle officine (Officina attrezzatura, manutenzione meccanica 1, meccanica 3, lavorazione caccia, lavorazione metalli leggeri, allievi, ali ed eliche) e agli arredamenti, specialmente, particolare curioso, alle tende per l'oscuramento. Infatti una corrispondenza datata 28 aprile 1943 e inviata dalla direzione alla ditta Giuseppe Icardi di Via Reggio 17 informa dei gravi danneggiamenti subiti dalle "tende in tela bleu per oscuramento" [Intendenza di Finanza, Reparto VI, Danni di Guerra, Cartella N° 3333, Arredamenti], che la ditta Icardi è incaricata di restaurare.

Dopo il 1942, la fabbrica (considerata per la tipologia della produzione uno degli obiettivi primari da colpire) subisce anche negli anni successivi il fuoco degli ordigni alleati, sganciati ancora due volte, la notte tra il 4 e 5 febbraio del 1943 e la mattina del 25 aprile 1944.

La strettissima sorveglianza vigente tra i reparti non impedisce però ai lavoratori dell'Aeronautica di organizzare l'opposizione al regime.

Un dissenso che si manifesta in maniera costante attraverso molteplici iniziative, prima tra tutte, la distribuzione tra i reparti di materiale propagandistico come volantini e giornali clandestini (l'Unità, il Grido di Spartaco), diffusi con tecniche ampiamente collaudate come ricorda Fiorindo Deri, un operaio antifascista di origine toscana: "entravamo al mattino prima dell'ingresso degli operai i quali, una volta entrati negli spogliatoi trovavano il materiale già sparso; lo stesso metodo era utilizzato per la diffusione in officina lasciando volantini e giornali sui macchinari o nei cassetti dei banchi di lavoro" [G. Alasia, G. Carcano, M. Giovana, 1983].

Il contrasto con il regime si manifesta chiaramente nel 1943 quando, l'8 di marzo, nonostante le minacce "di avere la divisa addosso entro otto ore" [G. Alasia, G. Carcano, M. Giovana, 1983] e di essere inviati al fronte, perpetrate dalla direzione, gli operai bloccano il lavoro.

La protesta ha inizio dall'officina meccanica che concentra i lavoratori più giovani (più sensibili degli altri alle questioni del pane, delle 192 ore e della disciplina in fabbrica) e si diffonde in tutti gli altri reparti: la parola d'ordine è quella di fermare la produzione al suono della sirena delle 10 antimeridiane. La direzione però, avendo intuito le intenzioni dei lavoratori, non aziona il segnale ma, ciononostante, "alle dieci tutti alzarono gli occhi all'orologio e si fermarono" [G. Alasia, G. Carcano, M. Giovana, 1983].

Subito dopo intervengono i dirigenti dello stabilimento insieme al direttore, ingegner Larghi, e ad alcuni esponenti dei sindacati fascisti intimando, senza successo, la ripresa del lavoro, che resta sospeso fino al giorno 11 marzo.

Successivamente si abbatte però sugli scioperanti la mano della repressione fascista che arresta una quarantina di operai ritenuti colpevoli di aver organizzato l'agitazione.

Con essi sono solidali i compagni di lavoro che con collette e sottoscrizioni raccolgono per le loro famiglie la non trascurabile somma di Lire 500.

Durante l'occupazione tedesca lo sciopero non costituisce però l'unica forma di lotta: infatti ad esso si aggiungono il sabotaggio della produzione e la costruzione di armi da donare alle varie

formazioni partigiane, la cui progettazione avviene, in assoluta clandestinità, "nella parte più bassa del rifugio antiaereo" [G. Alasia, G. Carcano, M. Giovana, 1983] interno alla fabbrica.

Il 12 marzo del 1945 nasce il Comitato di Liberazione Nazionale di fabbrica che va a supportare le attività dei sappisti e degli antifascisti attivi all'interno dell'azienda che, il 26 aprile dello stesso anno, secondo un rapporto della V brigata Sap, è teatro di violenti scontri a fuoco tra i tedeschi e i partigiani: "verso le ore 14,00 del 26 aprile numerose e ben armate pattuglie naziste provenienti da Collegno attaccarono in diversi punti dello stabilimento. La situazione si faceva critica, il combattimento infuriava e le munizioni dovevano essere regolate con scrupolosa parsimonia" [G. Padovani, 1979].

E' questo l'ultimo episodio della guerra che interessa la Fiat Aeronautica. Pochi giorni dopo i lavoratori possono festeggiare la liberazione di Torino.

Fonti citate

■ Archivio:

Archivio storico Fiat fasc. ricostruzione, note sul commercio estero;

Archivio storico Fiat, Danni di guerra, fascicolo 9;

Archivio di Stato di Torino, Intendenza di Finanza, Reparto VI, Danni di Guerra, Cartella N° 3333, Arredamenti;

Archivio di Stato di Torino, Intendenza di Finanza, Reparto VI, Danni di Guerra, Cartella N° 3348A;

Archivio Istituto piemontese per la storia della Resistenza e della società contemporanea, Verbali Cln aziendali E/73/C;

■ Bibliografia essenziale:

Anno Decimo, *Glorie e lavoro del Piemonte* a cura del PNF di Torino, anno 1932;

Fiat, *Le ali della Fiat*, opuscolo celebrativo (senza data di pubblicazione) di tutti gli stabilimenti Fiat conservato presso l'Archivio storico Fiat;

Fiat: le fasi della crescita. Tempi e cifre dello sviluppo aziendale, a cura dell'Archivio Storico Fiat, Scriptorium, Torino, 1996;

V. Castronovo, *Fiat 1899-1999: un secolo di storia italiana*, Rizzoli, Milano, 1999, [p. 366; 595];

S. Musso, *Gli operai di Torino. 1900-1920*, Feltrinelli, Milano, 1980;

G. Alasia, G. Carcano, M. Giovana, *Un giorno del '43. La classe operaia sciopera*, Gruppo Editoriale Piemonte, Torino, 1983; [p.112;114; 129; 131; 132; 135];

G. Padovani, *La liberazione di Torino*, Sperling &Kupper Editori, Milano, 1979; [p.166].



Nel 1878 in un piccolo locale di via Artisti in borgo Vanchiglia, Silvano Venchi fonda la Silvano Venchi &C., un laboratorio adibito alla produzione di confetti e caramelle. Vent'anni dopo, nel 1898, in seguito all'aumento della clientela e all'esigenza di ampliare la produzione, Venchi trasferisce la sua attività in un altro locale più spazioso sito sempre in via Artisti. La Venchi che progressivamente perfeziona l'organizzazione del lavoro e impone la produzione su vaste porzioni di mercato diventa nel 1905 una società anonima, rappresentando uno dei maggiori organismi industriali del settore dolciario esistenti a Torino.

Nello stesso anno, il Consiglio di Amministrazione della Venchi delibera la costruzione di un nuovo stabilimento in viale Regina Margherita che occupa una superficie di oltre 12.000 metri quadrati e che è adatto ad accogliere i circa 500 operai che lavorano nell'azienda. Si tratta di un grandioso complesso industriale dotato di ben 12 reparti di lavorazione destinati alla produzione di biscotti (gallette, biscotti e wafers), di confetti di vario tipo (argentati, a mandorle e decorati), di caramelle (pastiglie, liquirizie), di cioccolato e di altri prodotti dolciari (tavolette zuccherine, confetture speciali e bolli gomma). Una produzione affidata in gran parte a manodopera femminile, le cosiddette "caramellaie", che, la direzione, dota di una divisa da lavoro dalle linee semplici per ispirare una sensazione di ordine efficienza e simpatia.

Dopo la Venchi, primo grande esempio di industria dolciaria, nasce in città, nel settembre del 1924, la Società anonima U.N.I.C.A. (Unione Nazionale Industria Commercio Alimentari) grande complesso industriale dolciario fondato da Riccardo Gualino che riesce a raggruppare sotto un unico marchio quattro fabbriche per la lavorazione del cioccolato, del cacao, dei confetti, dei biscotti e delle caramelle: la fabbrica di cioccolato e cacao Michele Talmone, la fabbrica di cioccolato e cacao Moriondo Gariglio, la Cioccolato Bonatti e le Fabbriche riunite Gallettine & Dora Biscuits.

Gualino costruisce in corso Francia 325, nel quartiere di Pozzo Strada, un maestoso stabilimento che occupa una superficie di 100.000 metri quadrati sulla quale sorgono quattro fabbricati: fabbricato per cioccolato e cacao, per biscotti, per caramelle e confetti, per gli uffici amministrativi. Vi lavorano in tutto 1.500 operai, 300 impiegati e 25 persone addette ai refettori.

Il complesso comprende anche un laboratorio chimico sperimentale, un ufficio postale e telegrafico, una centrale automatica telefonica, una rimessa con officina meccanica per la manutenzione di oltre 20 autocarri, un magazzino doganale per il cacao in cauzione (capace di contenere 15.000 sacchi), una palazzina di 12 alloggi per la famiglia del direttore dello stabilimento e di alcuni capi addetti ai servizi tecnici, un reparto cartonnaggi (che produce 9.000 scatole al giorno) ed un reparto segheria (che produce 1.000 casse al giorno).

Un apparato di queste dimensioni riesce a raggiungere, giornalmente, livelli produttivi elevatissimi: 20.000 chilogrammi di caramelle, 25.000 di biscotti, 15.000 di cacao che, vista anche l'alta qualità della produzione, rendono "il consumo di massa e popolare" [G. Alasia, 2000].

Per rendere più immediata la diffusione dei prodotti a porzioni sempre più vaste di clientela, la U.N.I.C.A., oltre ad avere una rete di circa 300 negozi nei principali centri italiani, investe molte risorse anche nella pubblicità. Artisti di grande spessore sono incaricati della realizzazione dei manifesti, lo stabilimento è visitato da illustri personalità (nel 1926, ad esempio è il Principe di Piemonte a varcare l'ingresso di corso Francia 325), ma è nel 1930,

all'Esposizione di Tripoli, che la campagna pubblicitaria e commerciale della U.N.I.C.A. tocca il punto più alto. Infatti la Fiat costruisce una vettura-vetrina ambulante che attraversa il Marocco, l'Algeria, la Tunisia e la Libia per esporre i principali prodotti U.N.I.C.A.

Nel 1934, dopo il tramonto della figura di Gualino, Gerardo Gobbi, unisce le due più grandi aziende dolciarie torinesi (la Venchi e l'Unica) sotto un unico marchio e dà vita alla Venchi & Unica, società anonima di prodotti dolciari ed affini, con un capitale sociale di 37.200.000 lire.

Gobbi, che assume contemporaneamente le cariche di Presidente, Amministratore Delegato e Direttore Generale provvede a modernizzare lo stabilimento che occupa 3000 dipendenti, dove insieme alle produzioni più "tradizionali" (cioccolato, cacao, biscotti e caramelle), si inizia a realizzare la nougatine, una caramella di croccante ricoperta di cioccolato e cioccolatini con ripieno di crema, che, lanciata sul mercato, è destinata a riscuotere un vasto successo.

La Venchi Unica, che continua ad impiegare una forza lavoro prevalentemente femminile fornisce anche un servizio interno di assistenza infantile ai figli delle operaie. Infatti il complesso di corso Francia, è dotato di un ampio locale, chiamato il nido dei bambini, destinato ad accogliere i figli delle dipendenti (anche prima del 40° giorno di vita) non appena queste si trovano in grado di riprendere il lavoro dopo la gravidanza.

I lavoratori della Venchi Unica partecipano, tra il 1943 e il 1945, a tutte le agitazioni di protesta contro la guerra e il regime: le giornate del marzo 1943, lo sciopero generale del marzo 1944 (quando la produzione si blocca dal 3 al 6 marzo) e quello del 18 aprile 1945 (che si conclude con un grande comizio tenuto davanti ai cancelli della fabbrica senza nessuna reazione fascista), fino ad arrivare al 25 aprile 1945, nel pieno dell'insurrezione, quando l'azienda, presidiata dai propri operai, è teatro di una violenta sparatoria contro una divisione tedesca che, in ritirata, percorre corso Francia.

Nel dopoguerra la Venchi Unica, riprende con successo la propria produzione (nel 1947, ad esempio, si assiste ad un nuovo aumento del capitale sociale portato alla ragguardevole cifra di 312.480.000 lire) che sarà definitivamente interrotta solo negli anni '70.

Fonti citate

■ Bibliografia essenziale:

Anno Decimo, *Glorie e lavoro del Piemonte*, a cura del Partito Nazionale Fascista di Torino, 1932;

Partito Nazionale Fascista, *Rassegna provinciale Torino e l'autarchia. Parco del Valentino, maggio-giugno XVII*, a cura dell'Ufficio stampa dei Fasci di combattimento, Torino, 1939;

U. Rodda, *Storia dell'industria piemontese*, Editrice Il punto, Torino, 2001;

G. Alasia, *Il caso della Venchi Unica: un patrimonio dilapidato*, Emmelibri, Torino, 2000 [p.10].

Nel 1929 l'ingegner De Rossi fonda a Torino, nel rione di San Salvario, la Microtecnica, un'azienda specializzata nelle lavorazioni meccaniche di precisione. Durante la guerra la produzione si orienta soprattutto verso la realizzazione di commesse militari (bussole, piloti automatici per aerei, apparati guida per siluri, micrometri, ecc.), mentre le poche lavorazioni non belliche si basano fondamentalmente sulla costruzione di apparecchiature per l'industria cinematografica (proiettori, lenti meccaniche, strumenti per montaggi, ecc.).

I dipendenti, che passano dalle 3.000 unità dei primi anni del conflitto alle 1.200 del 1945, rappresentano un nucleo molto combattivo che ricopre un ruolo di prim'ordine all'interno del movimento operaio torinese impegnato nella lotta al nazifascismo.

Nel 1942 i giovani apprendisti della fabbrica iniziano con la direzione una lunga vertenza (il giorno 16 di ogni mese è stabilita l'astensione dal lavoro) per ottenere "l'esonero dalle adunate fasciste del sabato pomeriggio allo scopo di studiare". [G. Alasia, G. Carcano, M. Giovana, 1983].

Oltre che per il diritto allo studio, le giovani maestranze scioperano anche per ottenere il pagamento del cottimo (non elargito dall'azienda), l'uscita dalla fabbrica "con mezz'ora di anticipo dopo dodici ore di lavoro in officina" [G. Alasia, G. Carcano, M. Giovana, 1983] e la possibilità di godere di qualche ora di libertà al sabato pomeriggio e la domenica mattina dato il pesantissimo orario lavorativo (circa 70-72 ore settimanali).

Queste agitazioni precedono quelle del marzo 1943, quando la Microtecnica è il terzo stabilimento cittadino ad entrare in sciopero. L'indennità di 192 ore concesse dal regime ai lavoratori sfollati, unita ai disagi provocati dai bombardamenti e alle richieste di rifornimento dello spaccio dei viveri che scarseggiano sul mercato (il pane prima di tutto, che spesso è introdotto clandestinamente nello stabilimento da alcuni operai provenienti dalla campagna), fanno sospendere il lavoro il 6 di marzo.

Al suono della sirena, alle 10 antimeridiane, i lavoratori si concentrano nel reparto manutenzione dal quale prende il via un'agitazione che dura l'intera giornata lavorativa e che vede un'adesione totale: operai, tecnici ed impiegati si concentrano tutti in questo reparto illustrando, come ricorda Luciano Rossi (uno dei promotori dello sciopero) "le rivendicazioni economiche e quelle concernenti lo spaccio, chiedendo una distribuzione straordinaria dei generi di prima necessità, l'organizzazione dei trasporti per gli operai, soprattutto per quelli che da Torino dovevano recarsi nello stabilimento di Pinerolo." [G. Alasia, G. Carcano, M. Giovana, 1983] A queste richieste si uniscono anche quelle di un'immediata fine del conflitto: "il comizio terminò al grido di "viva la pace, basta con la guerra". [G. Alasia, G. Carcano, M. Giovana, 1983].

Il pomeriggio dello stesso giorno arriva la risposta della forza pubblica: alcuni reparti di cavalleria tentano di entrare nello stabilimento ma sono respinti dalle operaie che escono dalla fabbrica e i soldati, malgrado l'ordine impartito dagli ufficiali, non aprono il fuoco.

Nei giorni successivi alcune delle rivendicazioni operaie sembrano essere soddisfatte, visto che iniziano a pervenire allo spaccio discrete quantità di generi alimentari di prima necessità. Ma con essi arriva anche la repressione: molti lavoratori sono arrestati con l'accusa di aver partecipato alla protesta, mentre quelli ritenuti i veri e propri organizzatori degli scioperi sono interrogati negli uffici della direzione della fabbrica da "un colonnello dell'esercito, poliziotti del

Commissariato di zona e dirigenti fascisti del gruppo rionale" [G. Alasia, G. Carcano, M. Giovana, 1983], ma grazie alla solidarietà tra compagni di lavoro "non si pronunciò un solo nome di coloro che avevano tenuto i comizi, per non esporre gli organizzatori della manifestazione". [G. Alasia, G. Carcano, M. Giovana, 1983].

Si è visto come siano anche le difficoltà causate dai bombardamenti a spingere i lavoratori alla protesta. Infatti a partire dal dicembre del 1942 fino alla fine del conflitto sulla fabbrica di via Madama Cristina (vicina allo scalo ferroviario di Torino smistamento) cadono numerose bombe alleate che provocano ingenti danni.

I dati presenti all'interno dei fascicoli relativi al risarcimento dei danni di guerra, redatti direttamente dalla direzione aziendale e conservati all'Archivio di Stato di Torino, forniscono informazioni molto precise circa le incursioni aeree che colpiscono la Microtecnica tra l'8 dicembre del 1942 e il 5 aprile 1945.

Il primo bombardamento risale alla notte dell'8 dicembre del 1942: il lancio di diverse bombe incendiarie provoca nella parte di stabilimento situata nell'isolato delimitato dalle vie Cellini, Madama Cristina, Giotto e Menabrea (il capannone numero 5) un incendio di notevoli dimensioni che "malgrado il pronto intervento dei pompieri, non si è potuto spegnere" [Intendenza di Finanza, Reparto VI, Danni di Guerra, Cartella N° 3346, volume 2 Beni Immobili] e che distrugge "i depositi delle vetture (tre camion sonori equipaggiati e un'auto Fiat 1500 adibita al trasporto e all'uso del personale dirigente della Ditta) il deposito delle macchine attrezzi, il deposito legname, il laboratorio di falegnameria e notevoli quantitativi di materie prime e prodotti chimici." [Intendenza di Finanza, Reparto VI, Danni di Guerra, Cartella N° 3346, volume 2 Beni Immobili; Intendenza di Finanza, Reparto VI, Danni di Guerra, Cartella N° 3345, volume 3 Beni Mobili].

E' però nel 1943 che lo stabilimento paga il prezzo più pesante dovendo subire per ben tre volte (tra il mese di agosto e quello dicembre) il fuoco degli ordigni alleati.

Secondo un rapporto della direzione l'incursione della notte del 17 agosto oltre a provocare danni pressoché totali al mobilio industriale, agli arredamenti della sezione ottica, alle materie prime in giacenza nei magazzini della stessa sezione e a quelle già consegnate nei reparti e pronte ad essere lavorate, danneggia gravemente anche "gli impianti e tutte le attrezzature dei vari reparti della sezione ottica. La distruzione fu dovuta oltre che al dilaniamento provocato da alcune bombe dirompenti pure all'incendio provocato dalle bombe incendiarie. L'incendio fu favorito enormemente sia da assumere proporzioni rilevanti (sia in dimensioni che in intensità di calore) dalla presenza nei reparti di forti quantitativi di resine, cellulosa, pece e colofonia. Trattandosi di attrezzature e di strumenti di alta precisione, i medesimi furono dall'intenso calore sviluppatosi deformati o resi non più precisi e quindi non più utili se non come rottami di recupero." [Intendenza di Finanza, Reparto VI, Danni di Guerra, Cartella N° 3369, volume 2 incursione 13/8/43].

Come si nota il reparto più colpito è quello della sezione ottica e un preventivo del 25 agosto 1943 della ditta Cimat (specializzata in costruzione e riparazione di macchine ed attrezzi meccanici) alla quale la Microtecnica si rivolge per conoscere l'ammontare dei danni, fornisce un responso tutt'altro che confortante circa la condizione dei macchinari danneggiati: "dopo un attento esame del macchinario sinistrato del vostro stabilimento, abbiamo constatato che non solo tutta la parte elettrica è totalmente distrutta, ma che anche le viti di comando e le parti di movimento non hanno più nessuna possibilità di recupero. Ne consegue che la riparazione del macchinario verrebbe a costare più che la costruzione nuova. Ciononostante siamo disposti ad effettuavi la rimessa a nuovo a prezzi di inventario, vale a dire intorno al 60% del valore attuale delle macchine". [Intendenza di Finanza, Reparto VI, Danni di Guerra, Cartella N° 3425, fascicolo Microtecnica, Danni di guerra incursione del 17 agosto 1943].

A quello del 17 agosto seguono poi altri due attacchi aerei, l'8 novembre e il 1 dicembre, in seguito ai quali sono sganciate sullo stabilimento bombe incendiarie e dirompenti che provocano "la distruzione dei locali costituenti la casa del custode, il magazzino vetri, il

magazzino materiale pompieristico, il deposito materiali sabbionatura e il magazzino lamiere e trafilati" *[Intendenza di Finanza, Reparto VI, Danni di Guerra, Cartella N° 3346, volume 2 Beni Immobili]*.

Di portata minore, anche se sicuramente non trascurabili, sono invece i danneggiamenti subiti dopo le due incursioni del 1944 (il 3 gennaio e il 29 marzo), che precedono l'ultima del 5 aprile 1945: secondo quanto traspare da una denuncia per il risarcimento dei danni di guerra redatta dalla direzione aziendale questi due attacchi "avevano per obiettivo la stazione e il tronco ferroviario di Torino Smistamento, ma data la vicinanza a detto obiettivo degli stabilimenti Microtecnica, questi sono stati danneggiati dagli spostamenti d'aria e da numerose schegge di bombe. I danni consistono essenzialmente nella frantumazione di un gran numero di vetri, nella rottura di larghi tratti del tetto di alcuni capannoni dello stabilimento, nella contorsione di un certo numero di lastre ondulate, nella rottura di infissi, porte e finestre e nella screpolatura dei muri divisorii." *[Intendenza di Finanza, Reparto VI, Danni di Guerra, Cartella N° 3346, volume 2 Beni Immobili]*.

Nell'aprile del 1945, ma in realtà in tutto il periodo dell'occupazione tedesca, le maestranze dell'azienda, dove agiscono la brigata sappista "Valentino" e il Comitato di Liberazione di fabbrica (costituitosi nel novembre del 1944) forniscono un importante contributo alla lotta di Liberazione. Il tributo pagato per la causa della libertà è però, in termini di vite umane, assai elevato, come testimonia la commemorazione dei caduti partigiani, del 30 ottobre 1945: il bilancio è di 20 vittime tra le quali "ci fu chi morì combattendo da partigiano e chi soffrendo la nostalgia e le torture fisiche e morali del deportato". *[Aisrp, E 82 b]*.

L'attività partigiana all'interno dello stabilimento durante le giornate insurrezionali è comunque ricostruibile attraverso la lettura dei verbali del Cln aziendale.

"Il giorno 24 aprile il CLN osservato lo svolgersi degli eventi insurrezionali, si è insediato ufficialmente nella sede dell'azienda e ha organizzato in collaborazione con i responsabili militari della SAP (Brigata Valentino) la difesa dello stabilimento. Si è disposto che tutta la maestranza non addetta alla difesa dello stabilimento si allontanasse con tutte le spettanze dovute per l'emergenza". *[Aisrp, E 82 b]*.

Molto probabilmente l'occupazione dell'azienda avviene in condizioni di estrema difficoltà, soprattutto per la "mancanza di armi a causa della noncuranza del direttore, Ingegnere De Rossi che in un primo tempo promise le armi alle SAP, ma poi non solo non ha provveduto, ma, in presenza di testimoni, si era manifestato di parere contrario giustificandosi che non vedeva la necessità di armare gli operai". *[Aisrp, E 82 b]*. La posizione del direttore De Rossi, assai poco incline a un possibile uso delle armi da parte degli operai responsabili della difesa dello stabilimento, sembra essere confermata anche dalle parole di Cornelia Benissone, responsabile del Gruppo di Difesa della Donna che ricorda come la mattina del 26 aprile (giorno dell'insurrezione) "l'ingegner De Rossi mi disse: gli alleati sono alle porte, dica loro (agli operai) di stare tranquilli e di aspettarli. Non devono fare niente" *[G.Padovani, 1979]*. Le sue parole non sono però tenute in considerazione visto che nella stessa giornata del 26 aprile i sappisti procurano "con ardite uscite, una delle quali, provocò il ferimento di due partigiani e la cattura di altri due (poi liberati il 28 aprile)" *[Aisrp, E 82 b]* le armi necessarie alla difesa armata della fabbrica diventata un punto di riferimento fondamentale per tutte le forze partigiane in azione a Torino.

Infatti una quindicina di lavoratori della sezione studi della Microtecnica, occupano il 26 di aprile gli edifici della scuola Parato di corso Sicilia 33, e preparano una piccola radio clandestina che, posta nella soffitta dello stabile, "comunicerà importanti notizie per i primi due giorni dell'insurrezione fino all'occupazione partigiana dell'Eiar" *[P.Servetti, 1997]* e che servirà a diffondere "ai vari settori cittadini notizie ed informazioni sull'andamento della battaglia" *[P.Servetti, 1997]*.

Il 2 di maggio, a Liberazione avvenuta, l'azienda riprende a funzionare regolarmente.

Fonti citate

■ Archivio:

Archivio Istituto piemontese per la storia della Resistenza e della società contemporanea (Aisrp), Cln aziendali e di categoria, b. E 82, f. b;

Archivio di Stato di Torino, Intendenza di Finanza, Reparto VI, Danni di Guerra, Cartella 3345, volume 3, Beni Mobili; Cartella 3346, volume 2, Beni Immobili; Cartella 3369, volume 2, incursione 13/8/43; Cartella 3425, fascicolo Microtecnica, Danni di guerra incursione del 17 agosto 1943;

■ Bibliografia essenziale:

G.Alasia, G.Carcano, M.Giovana, *Un giorno del '43. La classe operaia sciopera*, Gruppo Editoriale Piemonte, Torino, 1983; [pp.169-172];

G. Padovani, *La liberazione di Torino*, Sperling &Kupfer Editori, Milano, 1979; [p.156];

P.Servetti, *Torino tra guerra e Resistenza: 1940-1945. Con riferimenti alla Circoscrizione di San Salvario, Cavoretto e Borgo Po*, Circoscrizione 8, Torino, 1997; [p.88].

Lo stabilimento, attivo dal 1925, fa parte del nucleo originario del complesso Fiat di Corso Dante ed è adibito alla fabbricazione di parti di ricambio per autoveicoli di cessata produzione.

Negli anni '30, secondo un rapporto della direzione aziendale, la fabbrica occupa circa 760 dipendenti, saliti a circa 1.300 unità nel periodo del secondo conflitto mondiale.

Tra il 1942 e il 1944 si abbattono sugli edifici di Via Marocchetti le incursioni degli aerei angloamericani. La prima avviene la notte tra l'8 e il 9 dicembre del 1942, ed è seguita da quelle del 4 febbraio, 12 luglio e 13 agosto del 1943 che provocano "danni alle merci e agli immobili, agli arredi e ai reparti delle officine". [*Ast, Intendenza di Finanza, Reparto VI, Danni di Guerra, Cartella 3443, fascicolo 116946*].

Altri danni a merci, immobili e macchinari si hanno anche in seguito agli altri bombardamenti che colpiscono l'azienda nel corso del 1944, e, precisamente, la notte tra il 3 e il 4 gennaio, il 29 marzo, il 23 luglio ed il 24 agosto.

Nei giorni dell'insurrezione cittadina, nell'aprile del 1945, le maestranze della Fiat Ricambi danno il loro contributo alla causa della Liberazione: occupano, come si legge in un comunicato inviato al comitato esecutivo del Partito d'azione il 26 di aprile, "l'intero stabilimento" [*Aisrp, Diario delle giornate insurrezionali*] e partecipano agli scontri a fuoco contro le milizie nazifasciste insieme alle forze antifasciste degli altri stabilimenti della Barriera di Nizza, completamente controllati "dagli operai delle squadre Sap e dai partigiani" [*ivi*].

La fabbrica rimane attiva fino alla metà degli anni Cinquanta, quando la Fiat decide di trasferire le produzioni dalle officine di Via Marocchetti a quelle dei nuovi stabilimenti di Stura.

Fonti citate

■ Archivio:

Archivio Storico Fiat, fascicolo *Ricostruzione; note sul commercio estero*;

Archivio storico Fiat, *Danni di guerra*, fascicolo 9;

Archivio di Stato di Torino, Intendenza di Finanza, Reparto VI, *Danni di guerra*, Cartella 3443, fascicoli 116946 e 117685;

Archivio Istituto piemontese per la storia della Resistenza e della società contemporanea, Fondo Bianucci, A PB 1 b; *Diario delle giornate insurrezionali*;

■ Bibliografia essenziale:

Gianni Alasia, Giancarlo Carcano, Mario Giovana, *Un giorno del '43. La classe operaia sciopera*, Torino, Gruppo Editoriale Piemonte, 1983.



Nel 1906 Giovanni Agnelli impianta a Torino, nello stabilimento Fiat di Corso Dante, il primo reparto della Riv, fabbrica che deve il suo nome alla Roberto Incerti Villar, una piccola azienda costruttrice di cuscinetti a sfera assorbita dal gruppo Fiat.

Nel 1907 le lavorazioni sono trasferite a Villar Perosa in un complesso di più ampie dimensioni (6.250 metri quadrati), con una propria centrale elettrica, e capace di accogliere i 180 operai addetti alla produzione (contro gli appena 23 impiegati a Torino in Corso Dante).

Dalla sua fondazione al 1914 la Riv conosce una rapida espansione arrivando a rifornire l'intero mercato nazionale e parte di quello americano.

Nel 1915, l'entrata dell'Italia nel conflitto mondiale coincide per le aziende controllate dalla Fiat con un'impennata delle commesse militari. Anche la Riv non è esente da questo processo e, dopo aver provveduto a riorganizzare la produzione, tra il dicembre del 1915 e l'ottobre del 1916 raggiunge con lo Stato un'intesa per la fabbricazione di mitragliatrici e bossoli per l'esercito italiano.

La progressiva affermazione della produzione Riv, rende necessaria la costruzione di un nuovo complesso che affianchi quello di Villar Perosa.

Così nel 1921 nei locali in disuso della ex Rapid, una vecchia fabbrica di automobili che da tempo ha cessato la produzione, nasce lo stabilimento torinese della Riv.

Questo complesso sorge in Via Nizza, nel cuore della barriera di Nizza, popoloso quartiere che, prima della nascita del rione Lingotto, indica il confine sud della città. La fabbrica per il borgo non rappresenta un corpo estraneo, anzi diventa parte integrante del tessuto sociale ed instaura con il quartiere un legame molto forte, consolidato soprattutto dal fatto che buona parte dei dipendenti abita proprio nel rione (definito da Pininfarina nella sua autobiografia, con chiaro riferimento alla Riv, il luogo dove "le case si reggono sui cuscinetti a sfera" [Rugafiori 1999]).

La produzione torinese raggiunge in breve tempo e supera quella della sede originaria di Villar Perosa, tanto che nel 1926, la direzione decide di costruire un nuovo grande fabbricato a 5 piani fuori terra, comprendente un'area coperta di 30.000 mq. Quest'area, che misura circa 50.000 metri quadrati, comprende oltre alla produzione anche la Direzione Generale, gli uffici amministrativi, tecnici e commerciali.

L'edificio consiste in una costruzione austera, massiccia e luminosa, che "fronteggia la Via Alassio dall'angolo di Via Nizza e si estende verso le FF.SS.E' a 5 piani fuori terra e breve cantinato e vi trova posto l'officina i cui uffici e vari reparti sono delimitati con vetrate in ferro e vetri semi doppi". [Intendenza di Finanza, Reparto VI, Danni di Guerra, Cartella N° 3380, cartella N°1].

La Riv provvede anche ad organizzare la vendita dei propri prodotti in Italia e all'estero attraverso una rete di 10 sedi e 4 agenzie generali, che a loro volta dirigono il lavoro di un migliaio di concessionari distribuiti in tutta la penisola. A Torino l'azienda ha il proprio negozio di vendita al primo piano di uno stabile in Via Roma 112 che, secondo la dichiarazione rilasciata dai vigili urbani di Torino della sezione 1 Municipio "è stato distrutto da bomba dirompente durante l'incursione aerea nemica del 13 luglio 1943" [Intendenza di Finanza,

Reparto VI, Danni di Guerra, Cartella N° 3356, fascicolo 70].

Nel 1938 è costruito un secondo fabbricato, gemello al primo, fronteggiante la Via Chisola, seguito da un terzo rivolto su Via Nizza, con finiture di lusso, che collega i primi due e dove ha "sede l'Ufficio della Presidenza, la segreteria e la Sala Consiglio" [*Intendenza di Finanza, Reparto VI, Danni di Guerra, Cartella N° 3380, cartella N°2*], e da un quarto parallelo alla Via Nizza dove "trovano posto vari magazzini di deposito e collaudo, il refettorio e lo spogliatoio uomini e donne, i refettori per apprendisti, e capi, la scuola d'officina, il reparto esperienze, il reparto cromatura e una vasca di carico per l'acqua industriale" [*Intendenza di Finanza, Reparto VI, Danni di Guerra, Cartella N° 3380, cartella N°2*]. Un'imponente struttura industriale quindi, in grado di sostenere elevati ritmi di produzione (10.000 tipi di cuscinetti diversi prodotti in circa 50.000 pezzi giornalieri) e di occupare 5.634 operai (3.024 uomini e 2.610 donne).

Sono proprio questi lavoratori che diventano per il quartiere e per l'intera città un simbolo del movimento operaio, portando un importante contributo alle agitazioni dei lavoratori torinesi e alla lotta di Resistenza: tra il 1943 e il 1945 la fabbrica di Via Nizza ricopre un ruolo di primo piano in tutti gli scioperi (contro la guerra, la fame ed il regime) degli operai torinesi, che precedono e gettano le basi per le giornate dell'insurrezione dell'aprile 1945.

Significativi in questo senso sono i giorni del marzo 1943 quando le operaie, spinte da grande decisione, si schierano in prima linea negli scontri con la direzione, le autorità del regime e, soprattutto, si oppongono agli interventi della forza pubblica, per evitare agli uomini "l'arresto e il ritiro degli esonerati" [*Dellavalle, 1980*], che molte volte significa una sicura partenza per il fronte.

Alle 10 del mattino dell'11 marzo 1943 la Riv entra in sciopero per la prima volta: gli operai chiedono la corresponsione delle 192 ore e il carovita.

Giuseppe Mainardi, un operaio testimone di quei giorni, ricorda come siano state soprattutto le operaie a dimostrarsi molto combattive: scese nel cortile non solo reclamano "l'aumento della razione del pane e del burro", ma rivendicano anche "la fine della guerra e del fascismo" [*Massola, 1973*].

La direzione chiama la forza pubblica che irrompendo nello stabilimento si scontra nuovamente con le operaie, che "con gli zoccoli in mano si mettono a picchiare i metropolitani" [*Massola, 1973*]. Luigi Gatti, un altro testimone, ricorda che alle 16,30, prima della fine del turno lavorativo, i lavoratori sono costretti ad uscire dallo stabilimento, "mentre in Via Nizza le donne continuano nella loro protesta" [*G. Alasia, G. Carcano, M. Giovana, 1983*].

La repressione dell'azienda non tarda comunque ad arrivare: la direzione che ha dato ordine di far filmare manifestazione, aiutata dalle fotografie "ciascuna contrassegnata da un cerchietto che indicava gli scioperanti individuati" [*G. Alasia, G. Carcano, M. Giovana, 1983*], comunica i nomi dei principali artefici della protesta alla polizia che in serata opera numerosi arresti.

Tra il 1943 e il 1944 la Riv (già danneggiata la notte del 6 settembre del 1940 da bombe che "cadono a circa 450 metri dallo stabilimento, nel recinto delle Ferrovie dello Stato e che producono danni indiretti di qualche entità, specialmente alle vetrate e ai lucernari" [*Intendenza di Finanza, Reparto VI, Danni di Guerra, Cartella N° 3356, fascicolo 70*]), e la Barriera di Nizza, sono colpite dalle incursioni alleate che provocano ingenti danni e numerose vittime tra i civili. L'analisi dei documenti relativi al risarcimento per danni di guerra compilata dalla stessa azienda permette di ricostruire una sorta di cronologia dei bombardamenti subiti dalla Riv. Il 4 febbraio 1943 un incendio scoppiato in seguito al "lancio di bombe e spezzoni incendiari" [*Intendenza di Finanza, Reparto VI, Danni di Guerra, Cartella N° 3348, fascicolo "Allegato"*] provoca danni al magazzino dello stabilimento di Via Nizza 154; ad esso seguono altre due incursioni, l'8 novembre e il 1 dicembre dello stesso anno.

E' però quella di novembre a causare i danni più seri, che oltre a provocare la semi distruzione dell'intero complesso (il primo fabbricato, edificato nel 1926 è colpito da 9 bombe di grande calibro che "provocano la distruzione dei piani 2,3,4,5,", mentre "7 bombe dirompenti di grande calibro provocano la distruzione parziale dei piani 1,2,3,4" del secondo edificio [*Intendenza di Finanza, Reparto VI, Danni di Guerra, Cartella N° 3380, cartella N°1,2*]) determina anche la morte di 72 operai.

I gravi danni materiali arrecati agli edifici costringono la Riv a decentrare parte della propria produzione in altre officine dislocate su tutto il territorio cittadino: al Magazzino K Giustina (Via Servais 125 con circa 500 dipendenti), al Magazzino KCD (Via Pietro Cossa, angolo Via Servais), alla sezione Migliavacca (in C.so Trapani 85 che produce utensileria e cuscinetti ed occupa circa 430 dipendenti), al Magazzino SCR (in Via Trecate 10), al Magazzino H (C.so Peschiera 320 che con 200 dipendenti produce cuscinetti a rulli), al Magazzino Z (Via Brione 1 dove sono impiegati 1250 operai addetti alla produzione di cuscinetti a sfera), e al Magazzino V di C.so Traiano 145.

Durante gli anni di occupazione tedesca questi distaccamenti (insieme alla sede centrale) diventano per le bande partigiane dei luoghi dove procurarsi il materiale necessario alle proprie azioni. I registri asportazioni e sabotaggi degli stabilimenti di Torino rivelano infatti come tra il 1943 e il 1945, diverse divisioni partigiane abbiano compiuto numerose asportazioni: della benzina e 35 biciclette nel Magazzino di Via Brione (da parte della divisione Campana rispettivamente il 1° ottobre e il 1° maggio del 1944), una macchina da scrivere (da parte 22° Brigata Matteotti "Giacchino" il 31 marzo del 1945), alcuni automezzi (nel 1944, ad esempio, sono sottratti dai partigiani tra il 22 aprile e il 15 novembre un totale di 3 autocarri Fiat, 5 autovetture Fiat e due furgoni Fiat) e dei prelievi di somme di denaro (la divisione Garibaldi il 17/2/ 1945) nella sede centrale [*Intendenza di Finanza, Reparto VI, Danni di Guerra, Cartella N° 3384, cartella 1 Asportazioni e sabotaggi partigiani*"].

La sera del 23 aprile del 1945 il Cln prepara insieme agli operai la difesa dello stabilimento dagli attacchi e dai sabotaggi. Alle 7 del mattino del giorno successivo, i lavoratori del primo turno entrano in fabbrica senza però iniziare le attività, anzi un buon numero decide di restare a presidiare lo stabilimento. La notte del 24 la Riv è teatro di violenti scontri: una pattuglia di tedeschi transita davanti alla fabbrica ed è invitata a deporre le armi. In risposta i nazisti lanciano due pugni corazzati che uccidono due partigiani e ne feriscono altri due. Il 25 aprile arrivano nello stabilimento i partigiani provenienti dalla Val Chisone che provvedono a stanare i cecchini che impediscono il passaggio da Via Nizza.

Lo stesso giorno si combatte anche in quasi tutte le altre sezioni Riv, prime tra tutte la Riv Giustina di Via Servais, dove i partigiani attaccano (con successo) e disarmano un convoglio di brigate nere e la sezione Migliavacca dove, dopo aver disarmato la guardia repubblicana dello stabilimento, inizia una violenta sparatoria contro una colonna di tedeschi in ritirata.

Pochi giorni dopo, il 28 aprile, termina l'emergenza alla Riv centrale e la popolazione del borgo "si riversa nelle strade e festeggia la conquistata libertà". [*G. Coriasco, 1986*].

Fonti citate

■ Archivio:

Archivio di Stato di Torino, Intendenza di Finanza, Reparto VI, Danni di Guerra, Cartella N° 3356, fascicolo 70, Riv; Cartella N° 3384, cartella 1, Asportazioni e sabotaggi partigiani; Cartella N° 3380, cartelle 1 e 2; Cartella N° 3348, fascicolo "Allegato";

Archivio dell'Istituto piemontese per la storia della resistenza e della società contemporanea, Cln aziendali e di categoria, b. E 83, f. c.;

■ Bibliografia essenziale:

G. Coriasco, *Storia operaia della Riv*, Milano, Franco Angeli, 1986; [p.70];

G. Alasia, G. Carcano, M. Giovana, *Un giorno del '43. La classe operaia sciopera*, Gruppo Editoriale Piemonte, Torino, 1983, [p.145];

U. Massola, *Gli scioperi del '43*, Editori Riuniti, Roma, 1973, [p.85];

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.329;

P. Rugafiori, *La capitale dell'automobile: imprenditori, cultura e società a Torino*, Marsilio, Venezia, 1999, [p. 205];

Federazione dei Fasci di combattimento di Torino, *Rassegna provinciale "Torino e l'autarchia"*, pubblicato dall'Ufficio stampa dei fasci di combattimento, Torino, 1939;

Anno Decimo, *Glorie e lavoro del Piemonte a cura del PNF di Torino*, anno 1932.

© Istituto piemontese per la storia della Resistenza e della società contemporanea, 2003

Il 22 settembre del 1925 davanti al Regio notaio Luigi Goggia i due fratelli Leone e Carletto Levi, commercianti, danno vita alla F.lli Levi &C., una piccola società con sede in Corso Raffaello 17/D, nel rione di San Salvario, dedita alla "rappresentanza di accessori per auto e alla fabbricazione di parti per auto" [*Camera di Commercio di Torino, fondo Fispa*], con un capitale sociale di Lire 25.000. Dei due fratelli Levi è senza dubbio Leone, il primogenito, a ricoprire all'interno della società il ruolo di maggiore responsabilità, visto che oltre ad essere presidente è anche l'incaricato dell'amministrazione e della gestione della stessa.

Pochi anni dopo la F.lli Levi & C sembrerebbe versare in condizioni economiche di prosperità, tali da permetterle di espandersi e di consolidare la propria presenza nel borgo: il 6 marzo del 1930 è infatti inaugurata una nuova sezione distaccata da quella principale, l'Ufficio vendite e ricambi, al numero civico 50 di Via Belfiore.

Si tratta quindi di una piccola impresa dalle solide basi economiche: è questo ciò che traspare da una lettera informativa sulla situazione della società, che lo stesso Leone Levi invia in data 23 aprile del 1935 al Consiglio Provinciale dell'Economia. Una sorta di fotografia d'insieme dello stabilimento che "impiegando una forza motrice di 20 Hp occupa 37 operai (35 uomini e 2 donne) addetti alla fabbricazione di accessori per parti auto, aviazione e motocicli" [*Camera di Commercio di Torino, fondo Fispa*].

Nel 1938 l'introduzione in Italia delle leggi razziali ha per la F.lli Levi &C. conseguenze dirette: infatti l'articolo 68 (del 17 novembre 1938) sancisce che "i cittadini di razza ebraica che abbiano la direzione di aziende che impieghino più di 100 persone debbono cessare dalle loro funzioni non oltre il novantesimo giorno dall'entrata in vigore del decreto" [*Camera di Commercio di Torino, fondo Fispa*]. Così, il 9 gennaio del 1939, Leone Levi è costretto ad abbandonare la direzione della società (che quindi nel 1938 impiega almeno 100 dipendenti) che è così assunta dal geometra Manlio Libero, precedentemente amministratore delegato (Levi resta comunque nell'organigramma aziendale come amministratore).

Questa data, oltre che il cambio del timone, decreta (come risulta da un atto notarile redatto dal Regio notaio Giuseppe Giriodi) anche il cambiamento della ragione sociale e della denominazione dell'azienda che diventa una società anonima e prende il nome di Fabbrica Italiana Società Parti Auto (Fispa).

Due anni dopo si assiste ad una nuova variazione: un certificato emesso dal Consiglio Provinciale delle Corporazioni il 26 luglio del 1941, segnala il passaggio della Fispa da società anonima a società in accomandita semplice. Un'azienda che, presieduta ancora dal geometra Libero, mantiene la stessa sede e la stessa tipologia di produzione (cioè "fabbricazione e vendita di accessori per automobili e loro parti di ricambio" [*Camera di Commercio di Torino, fondo Fispa*]) e può contare su un capitale sociale di Lire 950.000 diviso in 950 azioni da 1.000 Lire l'una.

Tra il 1943 e il 1945 la manodopera occupata alla Fispa arriva a sfiorare le 200 unità. Una maestranza altamente specializzata che nel 1943 partecipa, come tutti gli altri lavoratori del rione, alle agitazioni operaie del mese di marzo.

Alle 10 antimeridiane dell'8 di marzo gli operai decidono di sospendere il lavoro. Carlo Peletto, tornitore iscritto al Partito Socialista e responsabile della distribuzione in fabbrica di materiale di propaganda clandestina, ricorda come in fabbrica "ci ponemmo il problema del segnale, visto che noi non avevamo la sirena interna. Io lavoravo al fondo dell'officina e si decise che il

segnale dovevo darlo io, fermando il mio tornio e voltandomi verso gli altri compagni di lavoro. Alle 10 fermai la macchina e mi voltai: dopo pochi secondi tutte le macchine erano ferme" [G.Alasia, G.Carcano, M. Giovana , 1983].

L'astensione dal lavoro provoca la reazione delle autorità: squadre fasciste e Polizia irrompono nello stabilimento ed arrestano lo stesso Peletto con l'accusa di essere organizzatore dello sciopero che, "in base all'articolo 265 del codice penale che prevedeva severe condanne per disfattismo politico" [G.Alasia, G.Carcano, M. Giovana , 1983] è tradotto alle carceri Nuove.

Una protesta che ha alla base l'insofferenza maturata contro una guerra portatrice di fame e di freddo e che ha risvolti diretti anche nella quotidiana vita di fabbrica, dove "si lavorava con le finestre senza vetri perché distrutte dai bombardamenti; ricordo che quando toccavo le maniglie del mio tornio, avevo la sensazione che la pelle rimanesse attaccata" [G.Alasia, G.Carcano, M. Giovana , 1983].

L'assenza di fonti documentarie relative al periodo bellico, non permette di ricostruire oltre le vicende aziendali relative agli ultimi anni del conflitto e a quelli dell'occupazione tedesca.

Notizie riguardanti l'azienda ritornano ad essere disponibili, seppure in maniera molto frammentaria, a partire dal primo dopoguerra. Si tratta di un atto notarile del 6 giugno 1947 che sancisce il ritorno di Leone Levi alla guida della Fispas e di una delibera che l'azienda invia alla Camera di Commercio di Torino, il 26 maggio del 1959, che attesta un progressivo sviluppo della società che richiede l'iscrizione alla Camera di Commercio di Torino di altri tre reparti distaccati (che si vanno ad aggiungere alla sede centrale e all'Ufficio ricambi): "il Reparto lavorazioni varie in Via Pio VII° (attivo dal 1955), il Reparto lavorazioni meccaniche in Via Madonna delle Rose 29 (attivo dal 1957) e il Deposito mensa, in Via Belfiore 56 (attivo dal 1954)" [Camera di Commercio di Torino, fondo Fispas].

L'azienda continua la propria produzione fino al 31 dicembre del 1975, quando cessa la propria attività fondendosi (secondo quanto traspare in un atto notarile della Camera di Commercio Industria e Artigianato di Torino del 3 febbraio 1976), nella società per azioni IAO che, il 24 dicembre del 1981 è accorpata dalla Società Siette con sede a Firenze (atto del Tribunale Civile di Torino sezione società commerciali), sancendo il definitivo distacco della Fispas (o meglio di ciò che ne rimane) dal capoluogo piemontese.

Fonti citate

■ Archivio:

Archivio Istituto piemontese per la storia della Resistenza e della società contemporanea, Verbali dei CLN Aziendali: E/78/D;

Camera di Commercio di Torino, fondo Fispas, A 28 D 104 68119;

■ Documenti utilizzati:

Atto notarile del Regio notaio Luigi Goggia, 22 settembre 1925;

Lettera di Leone Levi al Consiglio Provinciale dell'Economia, 23 aprile del 1935;

Atto notarile del Regio notaio Giuseppe Giriodi, 9 gennaio 1939;

Certificato del Consiglio Provinciale delle Corporazioni, 26 luglio 1941;

Atto notarile del notaio Giuseppe Giriodi, 6 giugno 1947;

Delibera aziendale inviata alla Camera di Commercio di Torino, 26 maggio del 1959;

Atto notarile della Camera di Commercio Industria e Artigianato di Torino, 3 febbraio 1976;

Atto del Tribunale Civile di Torino sezione società commerciali, 24/12/1981;



Bibliografia essenziale:

G.Alasia, G.Carcano, M. Giovana, *Un giorno del '43. La classe operaia sciopera*, Gruppo Editoriale Piemonte, Torino, 1983; [p.159; 160; 161].

Nel 1916, in pieno periodo bellico, l'esigenza di racchiudere in un unico comprensorio tutte le produzioni automobilistiche primarie ed accessorie, spinge la Fiat ad elaborare un piano di espansione che prevede la costruzione di un nuovo grande complesso industriale.

L'area destinata ad accogliere la struttura è quella del Lingotto, alla periferia sud di Torino, dove Giovanni Agnelli acquista dai proprietari terrieri della zona (tra i quali c'è anche Alberto Enrico Talmone) una superficie complessiva di circa 378.000 metri quadrati sulla quale impiantare il nuovo stabilimento.

Giovanni Agnelli individua nell'architetto Giacomo Matté Trucco la persona adatta ad eseguire la progettazione di questo imponente complesso che, realizzato tra il 1917 e il 1921, si sviluppa su una superficie di 150000 metri quadrati, nell'area compresa tra la ferrovia e le Vie Narzole, Nizza e Passobuole. Un "gigante" di cemento armato (il primo in Italia) che con le sue misure grandiose (un enorme gruppo di edifici che si estende per una lunghezza di oltre un migliaio di metri) diventa il simbolo delle aspirazioni alla modernità dell'azienda torinese. Il fabbricato principale è a cinque piani ed è costituito da "due corpi longitudinali della lunghezza di metri 508 e della larghezza di metri 24,50" [PNF, 1932], uniti tra loro da 5 corpi trasversali che formano quattro cortili interni. Il tutto sormontato da un tetto molto particolare: una pista in cemento armato destinata al collaudo dei veicoli con pavimentazione in asfalto, costituita da due rettifili di 443 metri ciascuno e da due curve sopraelevate. Un circuito che, ultimato nel 1921, è destinato subito a suscitare stupore e meraviglia: una sorta di terrazza protesa verso le Alpi, considerata un vero e proprio "monumento della civiltà in movimento" [M. Pozzetto, 1975].

Nel 1921 iniziano ad entrare in funzione le fonderie, le fucine, il reparto preparazione telai e quello forni automatici e, nel 1922, la Fiat avvia il trasloco dei macchinari dalle officine di Corso Dante che si conclude alla fine dell'anno, con la sistemazione dei reparti della carrozzeria, del montaggio finale e delle officine meccaniche.

Nel 1923 il nuovo stabilimento è così pronto ad entrare nel pieno dell'attività produttiva e, il 22 di maggio, è inaugurato alla presenza del Re Vittorio Emanuele III: da questo momento in poi "l'automobile Fiat si fa al Lingotto, un nome questo che oramai in tutto il mondo vuol dire Fiat" [PNF, 1932]. E' con queste parole che una pubblicazione fascista celebrativa delle glorie e del lavoro del Piemonte nel decimo anno del regime, descrive la grandezza del Lingotto, una struttura che comprende oltre alla Palazzina degli Uffici, svariati fabbricati destinati ad ospitare le diverse lavorazioni: le officine per la costruzione di automobili, le tettoie per fucinatura, stampaggi, trattamenti termici e lavorazioni diverse (meccaniche trafile, segherie, lavorazione legnami), magazzini, carrozzerie, reparti di fonderia e un grande scalo ferroviario per il trasporto dei materiali e la spedizione delle vetture.

Di ispirazione chiaramente americana (è la prima fabbrica europea ad essere concepita e costruita sulla base dei metodi di produzione statunitensi, tanto da essere presentata come "un nuovo grande stabilimento ad uso americano" [V. Castronovo, 1978]) il Lingotto si presenta subito come una struttura innovativa capace di rompere con la tradizione, non solo nelle linee estetiche (nel 1925 il celebre architetto Le Corbusier lo definisce "un documento per l'urbanistica" [M. Pozzetto, 1975]) ma soprattutto nell'organizzazione del lavoro dando una spinta decisiva verso la produzione in grande serie, attraverso l'incorporazione "in un solo corpo organico a ciclo integrale" [G. Levi, 1985] di tutte le lavorazioni necessarie alla produzione automobilistica fino ad allora decentrate dalla Fiat tra le officine di Corso Dante e quelle dell'indotto.

Il Lingotto, facendo proprie quelle tecniche di lavorazione già da tempo applicate a Detroit che prevedono l'applicazione di un ciclo produttivo da svolgersi in continuità e progressione, segna così per la Fiat il passaggio al mondo della grande industria automobilistica, rendendola in grado di fare fronte alle nuove sfide del mercato internazionale. Questo tipo di organizzazione della produzione, comporta un mutamento nei metodi di lavoro delle maestranze che, grazie alla movimentazione dei materiali possono ricevere direttamente e in modo sistematico le parti da lavorare, e non viceversa, cosa che permette, come osserva Valerio Castronovo, di "realizzare un avanzamento pianificato e costante del prodotto attraverso i vari reparti" [V. Castronovo, 1999].

Un procedimento perfettamente esemplificato in un articolo comparso su La Stampa il 23 maggio del 1923, subito dopo l'inaugurazione del moderno stabilimento all'interno del quale l'operaio è descritto come "una cellula assegnata a un dato posto che non ha bisogno di muoversi; il pezzo di sua lavorazione giunge a lui lungo un piccolo binario ricco di rulli, viene lavorato e poi riparte e va da un altro operaio a farsi raffinare o aggraziare" [in M. Pozzetto, 1975].

Si tratta, e anche qui sta l'innovazione, di un'organizzazione che non necessita più del sistema del cottimo per aumentare la produttività del singolo operaio, ma che funziona come un procedimento automatico del quale il lavoratore è parte integrante, e dove, (come afferma il responsabile dei tecnici della Fiat, l'ingegner Maraini, in una corrispondenza recapitata ad Agnelli da Detroit nel 1919) non c'è spazio "per l'operaio inetto, svogliato e lento che viene automaticamente sbalzato fuori dal meccanismo, viene selezionato" [in V. Castronovo, 1999].

Un nuovo modo di produrre che comporta un immediato cambiamento delle condizioni lavorative all'interno della fabbrica sancendo l'ingresso nella scala produttiva di una nuova figura professionale, quella dell'addetto macchine, al quale non si richiede una particolare specializzazione ma semplicemente la capacità di "controllare i congegni delle macchine" [V. Castronovo, 1999], che sostituisce, progressivamente, l'accoppiata manovale/operaio di mestiere sulla cui attività si è fin qui basata la lavorazione industriale.

I mutamenti portati dal nuovo complesso della Fiat interessano anche il territorio cittadino che vede modificati i rapporti tra fabbrica e città. Infatti le rilevanti dimensioni dello stabilimento fanno sì che questo non recluti le maestranze esclusivamente tra gli abitanti del territorio circostante, ma diventi il primo grande "polo occupazionale su scala cittadina" [L. Gambino, 1987], e cioè un'industria che utilizza come bacino di reclutamento della manodopera non più soltanto la zona nella quale sorge, ma la città intera.

Alla Fiat Lingotto (che riveste così un ruolo decisivo nell'incremento dell'immigrazione e nel popolamento di tutta la zona che va dalla Barriera di Nizza al Lingotto), lavorano quindi abitanti del rione che "abbandonano le attività agricole o le botteghe operaie per trasformarsi in operai" [G. Levi, 1985], operai provenienti da altri quartieri di Torino, dai comuni limitrofi (in gran parte contadini che continuano a vivere in campagna e a lavorare la terra, integrando con il salario Fiat il bilancio familiare, costituendo un primo mercato esempio di pendolarismo) e da diverse regioni italiane. Tra questi ultimi, oltre alle prime sparute presenze di meridionali, si trova una folta comunità di immigrati veneti che, giunti a Torino subito dopo la fine del primo conflitto mondiale, sono assunti dalla Fiat in un primo tempo come manovali per la costruzione della fabbrica e in seguito come operai.

In questa struttura sono occupati circa 12.000 operai e 500 impiegati, numeri di elevatissime proporzioni che impongono di "attrezzare" l'area intorno alla quale sorge lo stabilimento a contenere questo rilevante flusso di persone: l'ATM istituisce linee speciali negli orari di entrata e di uscita dalla Fiat e impianta nel 1925 in Via Millefonti e in Via Demonte (l'odierna Via Genova) "un binario per il ritorno dei tram verso il centro" [L. Gambino, 1987] e la Fiat costruisce per gli operai residenti fuori città "una propria stazione ferroviaria sulla grande linea Genova-Torino poco discosta dallo stabilimento" [PNF, 1932], ma è comunque il trasporto individuale (quasi sempre la bicicletta) a consentire a molti lavoratori di varcare ogni mattina i cancelli della fabbrica, che non è però solamente sinonimo di modernità ed

innovazione, ma è anche il luogo simbolo del proletariato industriale torinese: una vera e propria risorsa per i movimenti comunisti e socialisti dalla quale attingere molti dei quadri operai che guideranno le lotte dei lavoratori cittadini.

All'interno dello stabilimento sono infatti attivi nuclei clandestini di fabbrica che, anche dopo la proclamazione, nel novembre del 1926, delle leggi eccezionali, continuano la loro tenace opera di propaganda e di opposizione al regime che ha nella stampa e nella distribuzione di giornali clandestini "una delle espressioni più importanti e più efficaci" [G. Levi, 1985]. L'alta combattività nel rivendicare migliori condizioni salariali porta i lavoratori del Lingotto ad assumere un importante ruolo all'interno del movimento operaio torinese, come traspare, ad esempio, dalla lettura delle pagine de «Il Martello», foglio clandestino del comitato di agitazione delle industrie metallurgiche Fiat, che elogia "l'azione unitaria degli operai della Fiat Lingotto che ha fatto rimandare la sostituzione del cottimo collettivo col cottimo individuale e che ci deve servire da sprone" [in G. Levi, 1985].

A partire dal 1927 nei reparti del Lingotto fa la sua comparsa il «Portolongone», un foglio clandestino litografato che rimanda il proprio nome a quello "del noto carcere dato allo stabilimento dalla tradizione sovversiva torinese durante la prima guerra mondiale" [Istoreto 2000], le cui pagine diventano un mezzo di denuncia delle opprimenti condizioni imposte dal padronato fascista, e che saranno, come si legge nel primo numero del mese di marzo, "un organo di lotta contro la tracotanza di papà Agnelli, contro il sanguinario regime del fascismo e del capitalismo italiano" [in G. Levi, 1985] anche negli anni più bui delle persecuzioni fasciste.

Intorno alla metà degli anni '30 quella che è stata la fucina delle prime vetture entrate nell'immaginario italiano (la Torpedo, la Balilla e la Topolino) sembra avere fatto il suo tempo come stabilimento automobilistico, visto che oramai, come osserva Bonadé Bottino in una corrispondenza inviata a Giovanni Agnelli nel 1938, "i progressi dell'industria americana indicano nuovi orientamenti all'impostazione di officine moderne e la movimentazione verticale dei materiali imposta dagli edifici a più piani procura troppi inconvenienti organizzativi ed economici di fronte ad ingenti quantitativi di produzione" [V. Bonadé Bottino, 1963]. In sostanza, il Lingotto non appare in grado di sostenere il passaggio dalla struttura produttiva a chassis (che unisce in un unico prodotto finito, "secondo precisi piani prestabiliti, procedendo armoniosamente dal basso verso l'alto le circa 4500 parti dello chassis e le 3500 della carrozzeria"[PNF, 1932]) a quella della carrozzeria portante. Così a partire dal 1938, quando il progetto di costruzione del nuovo stabilimento della Fiat Mirafiori (adatto ad accogliere le moderne tecniche produttive) ha già preso una forma ben definita, Giovanni Agnelli pensa di cedere i fabbricati del complesso di Via Nizza. Un'operazione tutt'altro che semplice che si protrae per quattro anni senza approdare a risultati concreti visto che la Fiat deve incassare le rinunce del Comune di Torino, del Politecnico ed infine delle Ferrovie dello Stato che avrebbero potuto utilizzare il Lingotto come "officina di riparazione del materiale mobile ferroviario e per magazzino" [M. Pozzetto, 1975].

Il coinvolgimento italiano nel secondo conflitto mondiale impone però alla Fiat la necessità di non smantellare la fabbrica (per la quale, dopo i su citati rifiuti, non viene scartata l'ipotesi di una demolizione) e di non interrompere le lavorazioni, molte delle quali vengono però trasferite, a partire dai primi anni quaranta, nella neonata struttura di Mirafiori.

Le prime ad essere trasportate nei fabbricati di Corso Agnelli sono le tre officine ausiliarie 18, 19 e 20, rispettivamente calibri, costruzione e manutenzione macchine utensili e stampi, seguite dall'officina esperienze e, in ultimo, da quelle bulloneria e presse.

Sono questi gli anni in cui i lavoratori del Lingotto (che nel 1943 sono circa 7.000) forniscono il loro importantissimo contributo a tutte le agitazioni che coinvolgono l'intero movimento operaio torinese e che toccano i punti di maggiore rilevanza con gli scioperi del marzo 1943 (che hanno nella richiesta delle 192 ore per tutti gli operai e non solo per quelli sfollati e nella concessione di un'indennità di carovita i temi rivendicativi salienti), con quello generale del primo marzo del 1944 (che ha alla base motivazioni decisamente più politiche), per poi

concludersi con quello del 18 aprile del 1945, prova generale dell'insurrezione cittadina.

Per la fabbrica questo periodo coincide anche con quella che Giovanni De Luna definisce "la triste realtà delle bombe" [G. De Luna, 1998], che, dal 6 settembre 1940, colpiscono a più riprese gli edifici del Lingotto. E' però a partire dall'inverno del 1942, quando su Torino "250 bombardieri alleati sganciano 100.000 spezzoni da 4 libbre, una bomba incendiaria da 30 libbre ogni secondo e una massa di bombe esplosive" [G. De Luna, 1998], che inizia il periodo di maggiore difficoltà: tra il 19 novembre e il 9 dicembre lo stabilimento è vittima di quattro attacchi notturni (la notte tra il 18 e il 19, il 20 e il 21, il 29 e il 30 novembre e tra l'8 e il 9 dicembre) riportando i danni maggiori dopo il secondo di questi.

Nei due anni successivi la situazione non è certo destinata a migliorare se è vero, come attesta una domanda di indennizzo dei danni di guerra redatta dalla Fiat il 3 marzo del 1961, che "durante le incursioni aeree del 4 febbraio, 17 agosto, 8 novembre e 1 dicembre 1943 e del 3 gennaio, 29 marzo e 4 giugno 1944, l'intero stabilimento fu colpito da bombe dirompenti e spezzoni incendiari che danneggiarono, distrussero o resero inservibili le varie attrezzature, gli impianti, le materie prime, le merci in lavorazione, i materiali e i prodotti finiti presenti nei diversi reparti e locali sinistrati" [Intendenza di Finanza, Reparto VI, Danni di Guerra, Cartella N° 3398, fascicolo Fiat sezione Lingotto], rendendo necessaria per molti fabbricati, alla fine della guerra, una ricostruzione lenta e minuziosa.

Dopo l'8 settembre del 1943 e la conseguente occupazione tedesca di Torino si intensifica all'interno della fabbrica la lotta antifascista: qui, dove già dal 1934 opera una cellula comunista che fornirà un contributo decisivo all'organizzazione partigiana nello stabilimento, si formano le prime squadre Sap inquadrati nel distaccamento del Lingotto della X° Brigata Gramsci, una formazione che opera nel territorio compreso tra Nichelino, la collina, corso Vittorio Emanuele, corso Vinzaglio e, appunto, il quartiere del Lingotto.

Tra i cancelli della fabbrica i sappisti si occupano di organizzare la propaganda sotto diverse forme (scritte sui muri, distribuzione di volantini e fogli clandestini, riunioni), di fornire sostegno ai lavoratori (Raoul Droghetti, comandante della X° Brigata Gramsci ricorda ad esempio "le raccolte clandestine di sussidi dentro la Fiat" [G. Levi, 1985], da destinare alle famiglie dei lavoratori arrestati e alle formazioni partigiane), di compiere atti di sabotaggio e di mantenere i collegamenti con le cellule antifasciste delle altre industrie cittadine. La loro attività si svolge però anche al di fuori dello stabilimento e, oltre che ai sabotaggi, ai disarmi e ai prelievi, consiste anche nel fornire aiuto alla popolazione del borgo procurando soprattutto viveri e legna da ardere che nella maggior parte dei casi "è ricavata dai boschi del Sangone e di Stupinigi" [G. Levi, 1985].

Nel novembre del 1944 nasce il Cln aziendale, la cui attività va ad affiancare quella delle Sap in una fabbrica che all'epoca occupa circa 4.000 dipendenti.

Il 26 aprile del 1945, durante i giorni dell'insurrezione, il Cln aziendale assume "la direzione di tutto lo stabilimento controllando tutte le attività di lavoro, politiche, e curandosi di mantenere la massima fattiva collaborazione tra le diverse componenti politiche" [Verbali CLN aziendale E/77/C]. La prima preoccupazione è quella di elaborare un piano difensivo dello stabilimento (trasformato in una sorta di fortilizio) attuato attraverso una fattiva collaborazione con le Sap e con i lavoratori, diventati, secondo le parole contenute in un comunicato dello stesso Cln aziendale diramato il 28 aprile 1945, una "forza attiva per la difesa dello stabilimento da eventuali attacchi" [Verbali CLN aziendale E/77/C] che deve "rimanere al proprio posto di combattimento secondo l'ordine del Comando militare" [Verbali CLN aziendale E/77/C].

Il 27 aprile i partigiani della Brigata Bergamaschi si insediano nello stabilimento che, dopo aver ripreso per ordine del Cln aziendale "la produzione di autocarri per l'impiego immediato" [Verbali CLN aziendale E/77/C] si trasforma "in una vera e propria caserma da cui partivano le puntate dei partigiani verso le zone del centro ancora in mano dei fascisti" [Istoreto, 1968]; inoltre l'arrivo dei partigiani e del loro equipaggiamento di armi pesanti consente agli operai

asserragliati al Lingotto di rafforzare la difesa della fabbrica.

Durante la giornata hanno anche luogo nel quartiere alcuni combattimenti che vedono protagonisti i partigiani che, sostenuti dalle formazioni di fabbrica e forti delle armi ricevute dalla Guardia di Finanza ("una cinquantina di moschetti e due mitragliatrici" [Istoreto, 1968]), occupano la caserma della X Mas dove "si faceva un ricco bottino di armi e venivano fatti tre prigionieri chiusi nelle camere di sicurezza della Fiat Lingotto" e catturano "alla Fiat Lingotto un intero presidio della Brigata Nera, sette dei quali venivano passati per le armi" [Istoreto, 1968].

La sera dello stesso giorno, un rapporto del Cln cittadino informa che il III° settore (che oltre al Lingotto comprende anche Borgo San Pietro, il Pilonetto, Borgo San Salvario e una parte di Mirafiori) è stato completamente occupato dalle forze di liberazione e il giorno successivo, un Tribunale del Popolo è già in funzione alla Fiat Lingotto, dove, secondo un comunicato del Cln aziendale inviato il 12 maggio 1945 al Comando unificato del III° settore, il periodo di emergenza "iniziato il 26 aprile, può dirsi terminato in data 5 maggio 1945" [Verbali CLN aziendale E/77/C].

Nel dopoguerra, dopo il definitivo trasferimento a Mirafiori delle grandi produzioni in linea, alla Fiat Lingotto si esegue principalmente la produzione di parti per autoveicoli (alla quale si accompagna fino alla metà degli anni cinquanta anche quella di elettrodomestici come frigoriferi e lavatrici) fino al 1982, quando dopo aver intrapreso una politica di graduale diminuzione della manodopera, la Fiat decide di chiudere lo stabilimento.

Oggi, dopo la riconversione affidata all'architetto Renzo Piano, la struttura del Lingotto è diventata un centro polifunzionale (al suo interno sorge un centro commerciale, un cinema, uno spazio espositivo, un auditorium) mentre la Palazzina degli uffici, attentamente restaurata, è tornata ad essere la sede del centro direzionale della Fiat.

Fonti citate

■ Archivio:

Archivio storico Fiat, Danni di guerra, fascicolo 9;

Archivio di Stato di Torino, Intendenza di Finanza, Reparto VI, Danni di Guerra, Cartella N° 3398, fascicolo Fiat sezione Mirafiori;

Archivio Istituto piemontese per la storia della Resistenza e della società contemporanea, Verbali CLN aziendale E/77/C;

■ Bibliografia essenziale:

V. Castronovo, *Fiat 1899-1999: un secolo di storia italiana*, Rizzoli, Milano, 1999, [p. 285; 286; 287; 288];

V. Castronovo, *Giovanni Agnelli*, Utet, Torino, 1978;

G. Levi, *Il Lingotto: storia di un quartiere operaio (1922-1973)*, in G. Levi, *Cultura e associazioni operaie in Piemonte: 1890-1975*, Franco Angeli, Milano, 1985, [p. 162; 163; 169; 170; 171; 186; 191; 193];

M. Pozzetto, *La Fiat Lingotto: un'architettura torinese d'avanguardia*, Centro Studi Piemontesi,

Torino, 1975; [p.34; 51; 55];

Istituto piemontese per la storia della Resistenza e della società contemporanea, *Torino in guerra 1938/45. Una guida per la memoria*, Torino, 2000, [p. 43];

Partito Nazionale Fascista, *Anno Decimo: Glorie e lavoro del Piemonte*, a cura del Partito Nazionale Fascista di Torino, anno 1932; [p.19, 20; 21];

L. Gambino, *Il Lingotto una volta. Voci e immagini di un sobborgo di Torino nei primi decenni del Novecento*, Città di Torino/Circoscrizione 9, Torino, 1987; [p. 105; 106];

V. Bonadé Bottino, *Centenario della nascita di Giovanni Agnelli-Incontri e ricordi*, Centro Storico Fiat, 1963, [p.9];

G. De Luna, *Torino in guerra (1940-1945)*, in *Storia di Torino*, a cura di N. Tranfaglia, vol.VIII, *Dalla Grande Guerra alla Liberazione (1915-1945)*, Einaudi, Torino, 1998; [p.715];

L'insurrezione di Torino, Istituto storico della Resistenza in Piemonte. Studi e documenti, Parma, 1968; [p. 257;370];

G. Padovani, *La liberazione di Torino*, Sperling &Kupper Editori, Milano, 1979;

G.Alasia, G.Carcano, M. Giovana, *Un giorno del '43. La classe operaia sciopera*, Gruppo Editoriale Piemonte, Torino, 1983;

Assessorato alla Cultura del Comune di Torino, *La costruzione della memoria a Barriera di Milano (1900-1950): esperienze umane e fatti storici*, Assessorato alla Cultura del Comune di Torino, Torino, 1983;

M. Schivo, *Fiat Lingotto a Torino*, in *Comunicare l'architettura*, a cura di B. Zevi e C. Benincasa, Seat, Milano, 1985 [p.323-341];

Archivio Storico Fiat, *Fiat: le fasi della crescita. Tempi e cifre dello sviluppo aziendale*, Scriptorium, Torino, 1996.

"**S**ervire il paese sempre di più e meglio; dare sempre più lavoro alla nostra città, aumentare qualitativamente e quantitativamente la produzione al minor costo possibile" [PNF, 1939]. Con queste parole, contenute nell'opuscolo celebrativo della Rassegna provinciale Torino e l'autarchia tenutasi nel maggio-giugno del 1939 al Parco del Valentino, il senatore Giovanni Agnelli illustra gli scopi e le ragioni che l'hanno portato a varare quella che lo storico Castronovo definisce "l'eredità più significativa della sua attività industriale" [V. Castronovo, 1978]: il monumentale stabilimento della Fiat Mirafiori.

Nei progetti di Agnelli la nuova struttura sarebbe sorta alla periferia di Torino, sul terreno delle ex scuderie di Gualino (abbattute tra il 1935 e il 1936), lungo la strada di Stupinigi, e di altre piccole proprietà. Un territorio di prati, campi e cascine abbastanza vasto da non presentare problemi per futuri ingrandimenti, non urbanizzato (oltre alle scuderie gli altri edifici di qualche rilievo sono il vecchio ippodromo, l'aerostazione e il sanatorio) e sufficientemente dotato dal punto di vista delle infrastrutture stradali e ferroviarie. Un'area di oltre un milione di metri quadrati che avrebbe potuto ospitare circa 22.000 operai su due turni di lavoro.

Quando nel settembre del 1936 il duce si trova davanti ad un progetto di tale portata nutre subito parecchie incertezze circa la sua approvazione, nonostante le rassicuranti parole di Agnelli che descrivono un Mussolini "che sempre guarda all'avvenire, e che si compiace di approvare il progetto" [PNF, 1939]. In realtà le cose non sono così semplici come sembrano. Mussolini, fautore del decentramento nella localizzazione della produzione è infatti contrario alle politiche di accentramento di complessi industriali di vaste dimensioni in un solo luogo. Preferisce cioè una distribuzione geografica più equilibrata che non trascuri il Mezzogiorno e vada al di là del tradizionale triangolo settentrionale, estendendosi, ad esempio, "alla baraggia vercellese, ad alcune località a ridosso dell'appennino tosco emiliano" [V. Castronovo, 1978] o nella zona alpina a ridosso della Francia. Inoltre a far crescere i dubbi di Mussolini concorrono altri due fattori di ordine militare e politico, da lui ritenuti non secondari, e cioè la vulnerabilità della fabbrica in termini militari (ubicata a ridosso della città sarebbe stata un facile bersaglio per gli attacchi aerei) e, soprattutto, la difficoltà di controllare una massa operaia di così vaste proporzioni concentrata in un unico luogo di lavoro. Operai che continuano ad essere definiti dalle note informative del regime relative alla situazione politica a Torino come "comunisti e socialisti per convinzione" [V. Castronovo, 1978], aumentando così le preoccupazioni del duce.

Agnelli però non intende rinunciare al suo obiettivo e dopo essersi impegnato con i vertici del regime a costruire uno stabilimento per la riparazione di autoveicoli a Firenze, a potenziare il centro di distribuzione di Ancona e a dotare Siena ed Apuania di due opifici per la produzione di materie plastiche derivate dall'acetilene, riesce finalmente ad ottenere il via libera per la costruzione del nuovo stabilimento di Mirafiori.

Nella primavera del 1937, circa 5.000 operai immigrati dal Veneto e dalla Sicilia iniziano a lavorare alla realizzazione di questo grandioso complesso industriale progettato dall'ingegner Bonadé Bottino.

Una struttura che capovolge le logiche costruttive ed organizzative del Lingotto, fino ad allora considerato l'avanguardia della produzione Fiat, con un'impostazione che fa del funzionalismo "uno degli strumenti con cui affermare la rottura con le tradizioni costruttive e formali precedenti" [C. Olmo]. Infatti Mirafiori nasce proprio da esigenze di carattere funzionale che prevedono uno sviluppo della produzione e una riorganizzazione del ciclo produttivo

attraverso un sistema che attenuò il trasferimento all'esterno della fabbrica di "alcune attività legate alla differenziazione di mestiere" [V. Castonovo, 1978], incrementando invece un processo di progressiva specializzazione interna che anticipa, dove possibile, la sostituzione degli operai con le macchine, grazie ai perfezionamenti raggiunti nel lavoro in serie.

Una fabbrica disegnata quindi per rispondere pienamente alle esigenze delle lavorazioni, che trova proprio nello sviluppo delle linee su spazi orizzontali la soluzione migliore per realizzare gli incrementi della produzione attesi dalla Fiat.

L'impostazione della produzione su un solo livello permette infatti di sviluppare un criterio di razionalità che elimina i trasporti passivi di materiale, risparmia le energie delle maestranze e sancisce una netta divisione del lavoro, separando distintamente l'edificio degli uffici (noto come la palazzina) dai capannoni del lavoro industriale.

Uno stabilimento che sorge su una superficie coperta di circa 300.000 metri quadrati comprendenti un fabbricato per la lavorazione ed il montaggio di autovetture (200.000 metri quadrati), le officine per i motori di aviazione (30.000 metri quadrati) e gli spazi destinati alle fucine (9.000 metri quadrati), al parco ferri (9.000 metri quadrati) e alla centrale termoelettrica (6.000 metri quadrati).

Mirafiori si presenta quindi come una sorta di fabbrica modello e questo non solo per le innovazioni riguardanti il comparto produttivo, ma anche, e nell'immaginario del regime fascista soprattutto, per il progresso sociale legato agli ambienti di lavoro.

Parole come igiene, sicurezza e conforto fanno da sfondo a tutte le descrizioni delle caratteristiche della nuova struttura che può contare su un refettorio per 11.000 commensali lungo 560 metri e munito di scaldavivande e radio (voluto dallo stesso Mussolini secondo cui "l'operaio che mangia in fretta e furia vicino alla macchina non è di questo tempo fascista" [in V. Castonovo, 1999]), vari refettori di reparto, ambulatori e servizi di assistenza sanitaria, spogliatoi con armadietti individuali, lavabi e docce, una rimessa per circa 10.000 biciclette e ricoveri antiaerei per la totalità dei presenti in fabbrica, tutti servizi che oltre ad attestare ed esaltare "il progresso sociale della nuova fabbrica" [L. Passerini, 1984], hanno anche la finalità di rafforzare nei dipendenti il senso di appartenenza a quella che Agnelli chiama "la nostra famiglia di lavoro" [PNF, 1939].

Ed è proprio nell'ottica dell'appartenere a "una grande comunità di lavoro e a un'aurea di benessere" [V. Castonovo, 1999], che la direzione Fiat costruisce su un'area di 270.000 metri quadrati attigua alle officine di Mirafiori "una nuova ed adeguata sede del dopolavoro aziendale Fiat" [PNF, 1939], comprensivo di un parco per auto e cicli di circa 3500 metri quadrati, di una "piscina scoperta di metri 30 per 50 con annessa spiaggia di 800 metri quadrati" [PNF, 1939], di un bocciodromo comprendente cento campi da gioco, di una pista di pattinaggio a rotelle, di uno spiazzo per il tiro con l'arco e di uno per quello con la carabina, campi da tennis, da pallacanestro, da palla a volo, di vari edifici con sale e salette di riunione e di "un locale per birreria e giuochi al coperto" [PNF, 1939].

Il 15 maggio del 1939 durante un viaggio ufficiale in Piemonte, Mussolini fa tappa a Torino per inaugurare quella che lui stesso ama definire la "fabbrica perfetta del tempo fascista" [V. Castonovo, 1999]: un'occasione voluta fortemente dal duce anche per incontrare personalmente gli operai cittadini, consapevole, come scrive Giovanni Ansaldo sulla Gazzetta del Popolo, che "la sua lotta non sarebbe mai stata compiutamente vinta finché non avesse conquistato a fondo, appieno e senza riserve, l'anima delle maestranze della Fiat" [in V. Castonovo, 1999].

La visita del dittatore ai reparti di Mirafiori passa però alla storia come un momento di rottura tra regime e lavoratori di eccezionale portata, che si distacca dalla quotidianità diventando quello che Luisa Passerini definisce un "simbolo della resistenza culturale" [L. Passerini, 1984].

D'altro canto i rapporti della Questura torinese al capo della polizia rivelano fin da subito la concreta possibilità che a Mussolini non sarebbe stata riservata un'accoglienza calorosa, non solo per il ricordo delle precedenti occasioni (l'ultima della quale vede il duce parlare nel 1932 ai lavoratori del Lingotto), ma soprattutto per il morale degli operai, fortemente provato dal continuo rincaro dei prezzi, dalle restrizioni alimentari e dal timore di una guerra sentita sempre più vicina.

Ed è proprio per prevenire atti pericolosi che prima dell'arrivo del duce, scatta a Torino un imponente piano di sicurezza che prevede l'adozione di scrupolose misure di prevenzione: il dispiegamento di numerosi agenti di polizia (da Roma sono appositamente inviate squadre di agenti con il compito di "integrare" la forza pubblica del capoluogo piemontese), l'arresto, cosa non nuova in simili circostanze, di tutti i possibili avversari del fascismo, e il controllo delle case degli inquilini situate nelle zone della città destinate ad accogliere i suoi discorsi o il suo semplice passaggio.

Ciononostante i preparativi per la visita di Mussolini allo stabilimento di Mirafiori sono grandiosi e oltre al partito e ai sindacati fascisti, è la stessa Fiat a farsi carico dell'organizzazione della manifestazione preparandola minuziosamente in ogni particolare, affinché l'evento venga ricordato come una radiosa giornata.

Il 14 maggio ai dipendenti delle varie sezioni Fiat è comunicato che l'indomani avrebbero dovuto recarsi a Mirafiori per presenziare all'inaugurazione dello stabilimento: ad ognuno di essi è consegnato un cartellino che il giorno dopo, come ricorda un'operaia, "si doveva andare a presentare a Mirafiori, chi non andava era assente." [L. Passerini, 1984]

Così fin dalle prime ore del mattino del 15 maggio (la stessa operaia ricorda come "si doveva bollare quel cartellino prima delle otto" [L. Passerini, 1984]) le migliaia di dipendenti dell'azienda (operai ed impiegati) giungono a Mirafiori: schierati intorno alla pista a doppio otto per i collaudi (chiamata dai lavoratori l'amaca) lungo la fiancata dell'officina principale attendono per più di due ore sotto una pioggia battente l'arrivo di Mussolini. Al centro della pista campeggia una scritta Dux, mentre il palco dal quale il duce prende la parola si trova sotto un pilastro ornato da fasci e aquile romane e dall'iscrizione "Mussolini duce dell'Italia fascista fondatore dell'impero, inaugura la nuova Fiat presenti i suoi 50.000 lavoratori" [L. Passerini, 1984]. Una coreografia senza eguali, dalla fortissima valenza simbolica (il rapporto con la folla, con le masse, cui il fascismo ha sempre attribuito straordinaria importanza) ripresa anche dagli operatori dell'Istituto Luce, giunti a Torino per fare della cerimonia "un apposito documentario da proiettare nelle sale" [V. Castronovo, 1999].

Ad attendere Mussolini ci sono così, oltre ad Agnelli (in uniforme), Valletta e alle altre autorità, circa 50000 lavoratori con precise istruzioni circa la linea di condotta da tenere: "ci avevano detto che quando parlava...quando arrivava si doveva battere le mani, invece nessuno ha fatto niente di tutto questo." [L. Passerini, 1984].

Infatti quando Mussolini, verso le dieci del mattino, fa la sua comparsa sul podio non riceve che pochi applausi e qualche acclamazione proveniente dalle prime file composte per la gran parte da impiegati e militanti di partito. Verso la fine del suo discorso, (iniziato con un retorico "camerati operai"), palesemente irritato per l'accaduto, afferma che la linea di condotta del regime verso le classi lavoratrici sarebbe stata quella già definita nel suo discorso di Milano del 6 ottobre 1934 (ovvero la promessa per gli operai di avere un lavoro garantito, un salario equo, una casa decorosa, la conoscenza del processo produttivo e la partecipazione alla sua disciplina) ma le sue parole non suscitano l'entusiasmo che si attende. Allora si rivolge ai presenti chiedendo se questi ricordino le parole dell'intervento milanese ma, secondo quanto si legge in una relazione di un graduato della Milizia Nazionale Fascista, "sui 50000 lavoratori presenti solo 400 di essi risposero sì. Si vide allora il Duce seccato dire testualmente: "Se non lo ricordate rileggetelo". E abbandonò il podio" [M. Tomatis, C. Ghigliano, 1999]. Solamente dopo un plateale invito di Storace ed Agnelli, Mussolini rivolge nuovamente un saluto alla folla prima di andarsene.

Questa versione dei fatti è ripetuta anche da una testimonianza raccolta da Luisa Passerini che conferma come alla domanda di Mussolini nessuno abbia risposto, "nessuno ha parlato, e allora ha detto "Se non vi ricordate, rileggetelo!" E poi scappava, e allora Agnelli lo prende per le spalle e lo invita ancora a salutare, ha fatto così (saluto romano) e poi è andato via, non ha più parlato" [L. Passerini, 1984]. L'episodio è riportato anche da La Stampa che, nell'edizione del giorno seguente a quello della visita, mette in luce "l'accoglienza fredda e limitata delle maestranze della Fiat, dove egli sarebbe stato calorosamente applaudito soltanto da un migliaio di operai, mentre il rimanente, circa 50 mila, sarebbero rimasti a braccia conserte" [in V. Castronovo, 1999].

Senza soffermarsi oltre sull'episodio è interessante notare come a quello che può essere definito un chiaro segno di antifascismo, gli organi ufficiali del fascismo diano una spiegazione che insiste quasi sempre su cause collaterali, frivole e riduttive, come ad esempio la pioggia e la lunga attesa. Ed è proprio questo che traspare nelle riflessioni di un graduato della Milizia Nazionale Fascista, secondo cui le cause scatenanti l'episodio non vanno fatte risalire al malcontento dei lavoratori dettato dalle difficoltà economiche e sociali ma piuttosto al fatto che fare "ammassare gli operai sotto la pioggia e farli attendere ore e ore in piedi l'arrivo del duce non predispose alla benevolenza un uditorio" [M. Tomatis, C. Ghigliano, 1999].

Pochi giorni dopo la visita di Mussolini, la Fiat inizia il trasferimento dei macchinari e del personale dal Lingotto al nuovo stabilimento di Mirafiori che diventa così operativo a tutti gli effetti ed è in grado, dopo l'annuncio dell'entrata in guerra dell'Italia, nel giugno del 1940, di fornire un contributo decisivo alla produzione bellica.

Infatti subito dopo la dichiarazione di guerra il regime dà ordine alla Fiat di concentrare le lavorazioni quasi esclusivamente su una produzione di guerra, vista la pochezza dei mezzi a disposizione delle forze armate italiane: circa 55.000 mezzi motorizzati e una dotazione di 1.600 carri armati, vale a dire solamente qualche cifra in più rispetto all'autunno del 1939.

Il complesso di Mirafiori è così attrezzato a far fronte alle nuove esigenze produttive: è ultimata la costruzione degli edifici destinati ad ospitare le officine avio, le fucine e le fonderie ed è accelerato il trasferimento dei macchinari ancora rimasti al Lingotto.

Provvedimenti "di guerra" sono presi anche per le maestranze dello stabilimento: la militarizzazione dei dipendenti, che li rende passibili anche sul luogo di lavoro dell'applicazione del codice militare, costringendoli di fatto a tollerare una rigida disciplina di fabbrica, il blocco dei salari e l'aumento dei ritmi di lavoro, che assumono "le stesse pesanti cadenze del periodo della prima guerra mondiale" [V. Castronovo, 1999].

Intanto le prime conseguenze della guerra arrivano anche a Mirafiori, sul quale cadono la notte tra l'11 e il 12 giugno del 1940 le prime bombe alleate: un'azione più che altro dimostrativa se si considera che delle 36 bombe da 500 libbre, quasi nessuna arriva a centrare il bersaglio, provocando così danni assai limitati.

Nel corso del 1941, senza la minaccia dei bombardamenti nemici, il lavoro a Mirafiori prosegue senza sosta, tanto da far ritenere ai vertici Fiat di essere in grado di produrre (da questo e dagli altri complessi) in tre quattro mesi "3000 autocarri e camionette, 420 carri armati, 400 unità motorizzate, un centinaio di apparecchi e 400 grossi motori di aviazione." [V. Castronovo, 1999].

Il passaggio a questa produzione di guerra avviene per Mirafiori non senza sforzi economici assai rilevanti, soprattutto per via delle modifiche di cui necessita lo stabilimento, all'interno del quale, secondo le parole di Agnelli pronunciate in una relazione agli azionisti del luglio 1941, "gli impianti hanno dovuto essere rettificati, sostituiti ed ampliati a seconda delle esigenze di maggiori e diverse produzioni raggiunte, e si sono dovute affrontare notevoli spese" [in V. Castronovo, 1999]: tra luglio e novembre la Fiat stanziava dei fondi straordinari del valore di circa 550 milioni, un quinto dei quali è destinato proprio a Mirafiori.

La produzione subisce una brusca frenata a partire dall'inverno del 1942, allorché gli edifici della fabbrica sono nuovamente oggetto delle incursioni aeree anglo americane, che però questa volta lasciano decisamente il segno. Tra novembre e dicembre (il 18 e 20 novembre e l'8 di dicembre) una notevole quantità di bombe è sganciata sullo stabilimento danneggiando pesantemente la struttura e i macchinari: le parti notevolmente sinistrate sono pari ad una superficie di circa 110000 metri quadrati, senza contare i danni subiti dalle attrezzature, dagli impianti e dalla palazzina degli uffici, dove nel rogo provocato da due bombe da 4000 libbre l'una, "vanno persi anche importanti documenti relativi all'impostazione dei programmi di produzione" [V. Castronovo, 1978].

Le dure condizioni lavorative, l'aumento del costo della vita al quale non corrisponde un adeguamento dei salari, e soprattutto la decisione del regime di introdurre il pagamento di 192 ore, pari ad una mensilità salariale, come indennità straordinaria per i lavoratori sfollati (lasciando fuori dal provvedimento quelli non sfollati) portano i dipendenti di Mirafiori a lanciare quella che può essere definita la prima grande sfida politica al fascismo. Si tratta degli scioperi del marzo del 1943 che da qui si estendono in tutte le altre industrie cittadine, evidenziando la centralità e il ruolo di guida degli operai di questa fabbrica sul resto del proletariato torinese.

Una prima agitazione programmata per il primo di marzo non va a buon fine; l'iniziativa si ripete il mattino del 5 marzo, quando si fermano tre officine ausiliarie (18,19,20) e la scuola allievi, senza però coinvolgere tutto lo stabilimento, che pochi giorni dopo, l'8 di marzo, entra totalmente in sciopero, sospendendo le lavorazioni fino al giorno 18.

Pur senza fornire una cronaca dettagliata degli avvenimenti, non si può non ricordare la compattezza delle maestranze durante i giorni delle agitazioni: operai, donne e giovani della scuola allievi collaborano attivamente per la riuscita della fermata.

L'operaio Gallea assegnato all'officina 30 ricorda ad esempio come lo sciopero "ebbe inizio nel refettorio dopo la pausa della refezione di mezzogiorno. Mi fece impressione la compattezza degli operai. Era suonata la campanella per la ripresa del lavoro e noi eravamo seduti ai tavoli e malgrado le esortazioni dei capi che passando nella corsia incitavano a riprendere il lavoro, nessuno si muoveva" [D. Antonello, 1998]. Sulla coesione e sul ruolo delle donne, come sempre decisivo, fa invece leva la testimonianza di Anna Anselmo, operaia trasferita a Mirafiori dal Lingotto, che ricorda come "noi donne ci spostammo a mangiare a metà del refettorio, poi ci diedero l'ordine di spostarci verso l'ingresso, lasciando al fondo del locale gli uomini che erano più esposti all'arresto. Scendemmo per prime recandoci davanti alla palazzina degli uffici e gridando che volevamo pane, l'aumento del salario eccetera. Dietro una gran porta a vetri stazionavano fascisti e poliziotti. Ci volarono addosso e ci tempestarono di colpi" [G. Alasia, G. Carcano, M. Giovana, 1983]. La reazione fascista si abbatte pesantemente anche sui giovani della scuola allievi, circa 210 ragazzi posizionati in un reparto isolato dal resto della fabbrica, che partecipano alle agitazioni e che, usciti dal refettorio, si trovano davanti a un plotone di militari comandato da un ufficiale superiore che ordina di tornare al lavoro. Giuseppe Pensati, allora allievo Fiat ricorda che "eravamo una ventina di giovanotti, strafottenti. Il che lo indispettì. Fece schierare i soldati e lanciò un ultimatum. Non immaginavamo che attuasse davvero la minaccia, invece sparò e un nostro compagno cadde colpito da una pallottola di moschetto, e poi lo abbiamo sollevato e portato in infermeria" [G. Alasia, G. Carcano, M. Giovana, 1983].

Alla fine delle agitazioni gli operai di Mirafiori vedono accolte le loro principali rivendicazioni economiche, non senza subire la repressione fascista: secondo i dati raccolti da Valerio Castronovo sono 87 i lavoratori dello stabilimento arrestati all'indomani degli scioperi (in gran parte comunisti) e deferiti al Tribunale speciale con l'accusa di aver dato vita "ad un movimento sedizioso inscenato con pretesti di miglioramenti economici e ispirato ai principi di disordine auspicati dai nemici del regime" [in V. Castronovo, 1999].

Le agitazioni operaie a Mirafiori continuano anche nei mesi successivi. Focolai di protesta si hanno tre settimane dopo la caduta di Mussolini, nell'estate del 1943 (precisamente il 27, 28

luglio e il 19 agosto), quando i lavoratori, chiedendo la fine della guerra (resa dolorosa dai bombardamenti che si abbattano su Torino sempre più frequentemente), la rottura dei rapporti con la Germania e la liquidazione del fascismo, bloccano completamente la produzione. Altre fermate si hanno dopo l'occupazione tedesca e la costituzione della Repubblica di Salò, nei mesi di novembre e di dicembre. Spinti dal peggioramento delle condizioni di vita, dalle pesanti condizioni lavorative, dalla difficoltà di reperimento dei generi alimentari e da una guerra che si fa sempre più pressante, il pomeriggio del 15 novembre, inizia dall'officina 17 una protesta che dilaga, nei giorni successivi negli altri reparti: il 17 novembre tutti i quadri della fabbrica (operai, tecnici e impiegati) si astengono dal lavoro.

Lo sciopero, nonostante le "concessioni di alcuni miglioramenti salariali e le promesse dell'Unione sindacale fascista" [V. Castronovo, 1999] riprende il 24 novembre e il primo di dicembre, terminando solo dopo l'intervento del generale delle SS. Zimmermann che in un bando reso pubblico sul giornale La Stampa minaccia "pesanti rappresaglie contro tutti gli elementi ostili all'Autorità dello Stato e soprattutto contro i perturbatori dell'ordine e contro chi diserta il lavoro" [in V. Castronovo, 1999].

I mesi di novembre e di dicembre del 1943 si distinguono anche per la ripresa delle incursioni alleate che colpiscono la fabbrica di Mirafiori per due volte, l'8 novembre e il primo di dicembre. Secondo quanto traspare da un indennizzo dei danni di guerra redatto dalla direzione della Fiat, questi bombardamenti hanno avuto pesanti ripercussioni sull'attività dello stabilimento, visto che, durante dette incursioni, "bombe dirompenti e spezzoni incendiari danneggiarono, distrussero o resero inservibili le varie attrezzature, gli impianti, le materie prime, le merci in lavorazione, i materiali e i prodotti finiti presenti nei diversi reparti e locali sinistrati" [Intendenza di Finanza, Reparto VI, Danni di Guerra, Cartella N° 3398, fascicolo Fiat sezione Mirafiori].

Nei primi mesi del 1944 le autorità tedesche rendono noto che i programmi da loro stilati prevedono per la Fiat un sensibile aumento degli indici produttivi rispetto a quelli del 1943. In sostanza la crescita riguarda tutti i comparti addetti alle lavorazioni belliche visto che i tedeschi si aspettano un incremento nella produzione di carri armati, autocarri militari, unità motorizzate, aeroplani e perfino di motori. In questo senso un ruolo di primaria importanza avrebbe dovuto ricoprirlo proprio lo stabilimento di Mirafiori che con i suoi 16500 dipendenti rappresenta il fiore all'occhiello dell'azienda torinese. Le aspettative germaniche sono però ben presto disattese. Infatti proprio nel 1944 si costituiscono all'interno della fabbrica per iniziativa dei partiti antifascisti le prime cellule di azione clandestina (le Sap) collegate con il movimento partigiano e responsabili di agire all'interno dei reparti svolgendo attività antifasciste (come, ad esempio, la diffusione di materiale di propaganda, volantini e pubblicazioni clandestine) e, soprattutto, sabotando la produzione.

Da una lettura dei verbali del Cln di Mirafiori (attivo dal 20 ottobre del 1944) si intuisce facilmente, vista la gran quantità di episodi riportati, che questa sia una pratica attuata da gran parte degli operai. E' il caso, ad esempio, del tracciatore utensileria Mario R., che in una lettera datata 14 febbraio 1946 ed inviata allo stesso Cln ricorda come venuto a conoscenza "della volontà dei tedeschi di portare in Germania i macchinari, organizzai il sabotaggio degli stessi facendoli smontare in parte in modo da fare constatare maggior danno ed occultandone le parti ed anche certe macchine, asportandole in altre zone" [CLN aziendali E/77/B], o ancora del capo collaudo lavorazione meccanica dell'officina 19, Angelo F., che tra le righe di una corrispondenza inviata al Cln dopo la fine della guerra ripete molte volte come "in officina si organizzavano azioni di sabotaggio contro i tedeschi" [CLN aziendali E/77/B].

Un aggiustatore meccanico dell'officina 30, deputata dalle disposizioni tedesche a fabbricare parti per aerei, ricorda come l'ordine di ostacolare la produzione è comunicato agli operai attraverso "volantini che si affiggevano sulle pareti esterne dei gabinetti, il luogo più frequentato in quel periodo, visto che la parola d'ordine di sabotare la produzione veniva messa in pratica e quindi le soste nei gabinetti aumentavano sempre più" [D. Antonello, 1998]. Queste testimonianze evidenziano come la sistematica interruzione del ciclo lavorativo, diventi tra i lavoratori di Mirafiori un'abituale forma di resistenza che permette un

rallentamento della produzione facendola girare su cifre assai lontane da quelle previste dai tedeschi, che, insieme al governo di Salò, ritengono responsabili anche i vertici della Fiat per il ripetersi delle lacune legate alla fornitura del materiale bellico (prodotto in quantità minori rispetto a quelle da loro previste), accusandoli, come riportato in una relazione del capo fascista della Provincia Zerbino di lavorare "di abilità per rendere la protezione economico-militare un alibi alla concreta opera di sabotaggio e di ostruzionismo" [in V. Castronovo, 1978].

L'analisi dei verbali del Cln aziendale fa inoltre emergere altrettanto chiaramente come la collaborazione con le forze antifasciste da parte dei lavoratori non si fermi al solo boicottaggio delle lavorazioni, ma arrivi anche alla concessione di aiuti diretti come ad esempio la fornitura clandestina di "materiale di ricambio per vetture e carri ai partigiani che avevano gli automezzi fermi per guasti" [CLN aziendali E/77/B].

Nel corso del 1944 non si fermano nemmeno le agitazioni operaie: il primo marzo i lavoratori partecipano allo sciopero generale cittadino (che i vertici di Mirafiori definiscono "a carattere prevalentemente politico" [Archivio Storico Fiat]) e incrociano le braccia per un'intera settimana rivendicando un aumento delle retribuzioni e del carovita e un miglioramento delle razioni alimentari; pochi giorni dopo ricomincia anche l'attività dei bombardieri anglo americani che il 24 marzo riprendono a sganciare sullo stabilimento bombe e spezzoni incendiari.

Nel mese di maggio del 1944, in previsione di un progressivo spostamento della linea del fronte verso nord, le autorità germaniche danno l'ordine di trasferire in Germania tutti i macchinari industriali "utili alla macchina bellica tedesca" [V. Castronovo, 1999]. Per la Fiat Mirafiori queste parole significano il trasloco dell'officina 17 (quella dei motori avio) in alcune gallerie scavate nella zona del Garda, vicina all'Alto Adige (annesso alla Germania nazista), un luogo ritenuto dai tedeschi estremamente sicuro.

L'11 giugno del 1944 l'ordine di trasferimento è comunicato a Valletta che dà il suo assenso senza obiezioni. Venuti a conoscenza del progetto tedesco, la mattina del 16 giugno, gli operai dell'officina 17 sospendono il lavoro senza riprenderlo nemmeno dopo l'irruzione nello stabilimento di un gruppo di soldati tedeschi.

Il 21 di giugno il comando tedesco raduna nel piazzale di fronte alla palazzina degli uffici tutti i quadri di Mirafiori (dai capisquadra ai tecnici, fino ad Agnelli e Valletta) intimando loro di eseguire scrupolosamente gli ordini delle autorità del Reich.

Lo stesso giorno, in seguito al ripetersi delle proteste dei lavoratori contro il trasferimento coatto in Germania di uomini e mezzi, la Prefettura di Torino decreta la serrata dello stabilimento a tempo indeterminato, ordine che sarà revocato dalle autorità tedesche il giorno 26.

Il 22 di giugno, Mirafiori è oggetto di un ennesimo bombardamento alleato che colpisce, con estrema precisione, proprio l'officina 17 distruggendo letteralmente sia le strutture murarie che molti macchinari, costringendo, di fatto, i tedeschi ad abbandonare il proposito del trasloco. L'obiettivo dell'incursione e soprattutto la data, non casuale vista la coincidenza con il primo giorno di serrata dello stabilimento e con l'assenza delle maestranze impegnate nella prosecuzione dello sciopero, farebbe pensare ad una sorta di attacco programmato. In questo senso, sembrano coincidere sia le testimonianze raccolte alla fine della guerra tra gli esponenti del Cln aziendale, sia i rapporti delle autorità fasciste che il 24 giugno accusano la direzione della Fiat "di aver fomentato ad arte l'agitazione per intralciare il trasferimento delle attrezzature in Germania" [V. Castronovo, 1978]. Una affermazione altrettanto attendibile è infine quella riportata dalla commissione di epurazione del Cln relativa agli interrogatori del 28 agosto del 1945: alla domanda se Valletta "fosse in relazione con gli alleati per richiedere bombardamenti, il funzionario Fiat Rognetta aveva risposto che i bombardamenti furono richiesti dalla Franchi ma che la direzione Fiat non ne era al corrente." [V. Castronovo, 1978].

Nel novembre del 1944 la Fiat, che si trova in condizioni economiche molto precarie (tanto che secondo Valletta il fatturato complessivo non copre "nemmeno una parte dell'importo dei salari e degli stipendi" [V. Castronovo, 1999]) riceve dall'esercito tedesco un'ordinazione per la costruzione di camion, carri armati e veicoli militari. Il 20 novembre è lo stesso Valletta a comunicare la notizia agli operai di Mirafiori, informandoli anche che l'assegnazione di queste commesse comporterà, per loro, un aumento di otto ore del normale orario lavorativo settimanale. La risposta delle maestranze è però compatta ed il pomeriggio dello stesso giorno tutte le attività della fabbrica sono bloccate; l'azione costringe il capo della Provincia ad imporre la serrata dello stabilimento per otto giorni, mentre le autorità nazifasciste procedono all'arresto di "1.350 lavoratori, tra operai e impiegati" [V. Castronovo, 1999] nei soli complessi di Lingotto e di Mirafiori.

E' in questo clima di estrema tensione che si arriva all'aprile del 1945. Il 18 aprile Mirafiori partecipa allo sciopero generale indetto dal Cln, ma i lavoratori sono costretti a rimanere chiusi tra i cancelli della fabbrica, bloccata all'esterno da carri armati fascisti. Ma oramai l'insurrezione generale è vicina.

La notte del 25 aprile gli operai ricevono dal Cln l'ordine di occupare il giorno successivo l'intero stabilimento. La mattina del 26 aprile il Cln di fabbrica in quanto "emanazione legittima del Cln piemontese" [V. Castronovo, 1999], ha il pieno controllo di Mirafiori e provvede insieme ai nuclei interni di sappisti ad approntare le barricate "per impedire eventuali ingressi di forze corazzate nemiche, a selezionare gli operai cui affidare le poche armi" [D. Antonello, 1998] e a dare l'ordine di riprendere il lavoro a tutti "i lavoratori non impiegati nelle squadre armate per poter produrre automezzi da consegnare alle formazioni partigiane che affluivano nella città e che ne abbisognavano". [CLN aziendali E/77/B]

Nel pomeriggio dello stesso giorno, dopo aver requisito le scorte dei viveri e delle materie prime, il Cln dirama un comunicato con il quale mobilita a favore della causa insurrezionale "tutti i dipendenti della Fiat Mirafiori, fatta eccezione per le donne e gli uomini superiori ai cinquant'anni di età" [in V. Castronovo, 1999].

Così, circa 800 operai armati alla meglio si apprestano a difendere quello, che in una relazione del 17 settembre 1945, lo stesso Cln aziendale definisce "il nostro già abbastanza distrutto o predato patrimonio industriale" [CLN aziendali E/77/B].

La partecipazione delle maestranze alla causa della liberazione sembra essere molto attiva e compatta se è vero che, come ricorda Giovanni Cavallo (Giani), un sappista presente in quei giorni, "pochi operai avevano chiesto verso sera il permesso di tornare a casa, molti si apprestarono qualche giaciglio di fortuna per passare in fabbrica la notte" [D. Antonello, 1998].

Ed è proprio verso sera, dopo le prime avvisaglie del pomeriggio (alle 15,00, quando i tedeschi, con un cannone semovente sparano "sessanta colpi sullo stabilimento provocando danni lievi" [G. Padovani, 1979] e alle 18,00, quando un secondo attacco costa la vita ad un partigiano che "con la sua arma tiene testa al nemico" [G. Padovani, 1979]) che iniziano i combattimenti più violenti. Verso le 19,30, una colonna di mezzi corazzati tedeschi, coadiuvata da forze di fanteria auto trasportate, transita davanti alla palazzina degli uffici e apre il fuoco contro l'edificio colpendo a morte due partigiani appostati di guardia sui tetti del fabbricato. Dallo stabile della centrale termica gli operai rispondono al fuoco colpendo uno dei carri armati e mettendo in fuga il resto della colonna con un cannoncino posizionato davanti alla porta d'ingresso. Soltanto che, come traspare dalla testimonianza del capo squadra sappista Domenico Lopizzo, il cannoncino "l'avevamo requisito ai repubblicani al campo sportivo Fiat ed era senza munizioni. Infatti dopo aver colpito il carro armato i tedeschi si impaurirono talmente pensando: se appena arrivati incominciano a farne fuori uno, figurati l'armamento che hanno lì dentro! Non sapevano. Noi avevamo appena due bombette a mano e qualche moschetto..." [D. Antonello, 1998].

Il giorno successivo, iniziano ad arrivare dall'esterno le notizie della certa vittoria

insurrezionale e il 28 aprile gli operai di Mirafiori possono festeggiare la ritrovata libertà. Il racconto del primo momento di festa è ancora affidato alle parole di Lopizzo che ricorda come con i suoi uomini "prendemmo un pezzo di lamiera, lo forammo con la pistola e, finiti i momenti bui, facemmo una pastasciutta tutti insieme" [D. Antoniello, 1998].

La ritrovata pace restituisce allo stabilimento la produzione civile e dalle linee di Mirafiori escono, tra il 1946 e il 1947, gli ultimi modelli della Fiat Topolino, seguiti da quelli della "1100 E, 1100 B, 500 B, 1500 D, 1400" [M. Lupo, 1985]. Successivamente, negli anni '50, sono realizzate a Mirafiori le vetture simbolo del miracolo economico, come la 600 e la Nuova 500, seguite, negli anni successivi, da altri fortunati modelli come la 850, la 124, la 127 e la 131 "Mirafiori".

Tra il 1956 e il 1958 la Fiat procede al raddoppio della superficie di questo impianto che non solo rappresenta la maggiore forza produttiva industriale nel miracolo economico degli anni Cinquanta e Sessanta (con la motorizzazione di massa), ma diventerà, negli anni Settanta, ancora una volta, la fabbrica simbolo delle lotte operaie.

Fonti citate

■ Archivio:

Archivio storico Fiat, Danni di guerra, fascicolo 9;

Archivio di Stato di Torino, Intendenza di Finanza, Reparto VI, Danni di Guerra, Cartella N° 3398, fascicolo Fiat sezione Mirafiori;

Archivio Istituto piemontese per la storia della Resistenza e della società contemporanea, Verbali dei CLN aziendali E/77/B;

■ Bibliografia essenziale:

V. Castronovo, *Giovanni Agnelli*, Utet, Torino, 1978, [p. 550; 551;552;555; 609; 614; 649; 650; 653];

V. Castronovo, *Fiat 1899-1999: un secolo di storia italiana*, Rizzoli, Milano, 1999, [p. 560; 561; 562; 563; 564; 586; 591; 595; 632; 633; 648; 665;666; 687];

C. Olmo, *Dal Lingotto a Mirafiori: la formazione di una città discontinua*, in *Storia illustrata di Torino*, vol. VII, *Torino dal fascismo alla repubblica*, a cura di V. Castronovo, Milano, Sellino, [p. 1970];

L. Passerini, *Torino operaia e fascismo. Una storia orale*, Laterza, Bari, 1984, [p. 226; 227; 239];

G. Alasia, G. Carcano, M. Giovana, *Un giorno del '43. La classe operaia sciopera*, Gruppo Editoriale Piemonte, Torino, 1983; [p.109; 165];

D. Antoniello, *Da Mirafiori alla S.A.L.L. Una storia operaia*, Jaca book editore, Milano, 1998; [p. 32; 37; 52; 53; 54];

M. Tomatis, C. Ghigliano, *Io c'ero: cento anni di Fiat e dintorni*, Edizioni Ex Machina, Torino, 1999; [p.51];

G. Padovani, *La liberazione di Torino*, Sperling &Kupper Editori, Milano, 1979; [p.168];

Archivio Storico Fiat, *Le relazioni industriali alla Fiat 1944-1956*, vol I, [p. 13];

Archivio Storico Fiat, *Fiat: le fasi della crescita. Tempi e cifre dello sviluppo aziendale*, a cura, Scriptorium, Torino, 1996;

M. Lupo, *I secoli di Mirafiori*, Edizioni Piemonte in Bancarella, Torino, 1985 [p.104];

Rassegna provinciale Torino e l'autarchia, Torino, Parco del Valentino, maggio-giugno XVII", pubblicato a cura dell'Ufficio stampa dei fasci di combattimento torinesi, Torino, 1939.

© Istituto piemontese per la storia della Resistenza e della società contemporanea, 2003



Scioperi del marzo 1943

- L'8 marzo del 1943 scioperarono a Torino sette stabilimenti. 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.
- 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 Capamianto.
- L'11 marzo in tutta la città si fermarono complessivamente dieci stabilimenti, 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.
- 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 Cotonificio 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.

Sciopero del 1° dicembre 1943

- Il 1° dicembre 1943 si fermarono le maestranze la Fiat Aeronautica, la Grandi Motori, le Ferriere, le Acciaierie e le Fonderie ghisa, la Spa e la Fiat Materiale Ferroviario.

Sciopero generale del 1° marzo 1944

- Il 1° marzo del 1944, data dello sciopero generale, gli stabilimenti torinesi chiusi dalla "messa in ferie" erano i seguenti: Michelin, Tedeschi, Westinghouse, Savigliano, Snia Viscosa di Venaria, Cir, Bertone, Schiapparelli, Martiny. La manovra della "messa in ferie" non coinvolgeva però tutti gli impianti cittadini: Mirafiori, Lingotto, Fiat Materiale Ferroviario, Grandi Motori, Viberti, Lancia, Elli Zerboni, Aeritalia, Riv, Emanuel, Zenith, Ceat, Cimat, Rasetti, Venchi Unica, Borgognan, restarono aperti, ma le maestranze interruppero il lavoro. Anche la Fiat Acciaierie, la Dubosch, la Microtecnica, la Fiat Ricambi, la Fiat Spa e la Capamianto erano in funzione il 1° marzo, ma qui la pressione delle autorità rese difficoltoso lo svolgimento dello sciopero.
- Il 2 marzo 1944, nonostante l'ordine di Zerbino di riprendere il lavoro, scioperarono gli operai dei seguenti stabilimenti: Zenith, Viberti, Ceat, Rasetti, Mirafiori, Lingotto, Riv, Fiat Ricambi, Microtecnica, Grandi Motori, Fiat Materiale

Ferrovioario, Emanuel, Viberti, Fiat ferriere, Fiat Acciaierie, Snia Viscosa, Cotonificio Val Susa, Venchi Unica.

■ Tra il 3 e il 6 di marzo il lavoro fu sospeso a Mirafiori, a Lingotto, alla Fiat Spa, alla Fiat Materiale Ferrovioario, alla Fiat Fonderie, alla Fiat Grandi Motori, all'Aeritalia, alla Venchi Unica, alla Borgognan, alla Snia Viscosa, alla Elli Zerboni, al Cotonificio Val Susa, alla Zenith, alla Dubosch, alla Viberti, alla Riv, e alla Fiat Ferriere.

Sciopero del 15 giugno 1944

■ Dopo Mirafiori le prime fabbriche a fermare i macchinari furono quelle dell'intero gruppo Fiat (Lingotto, 4.000 operai, Ferriere, 6.000, Fonderie ghisa, 1.800, Acciaierie, Fiat Materiale Ferrovioario, Grandi Motori, 3.100), 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.

Sciopero del 21 novembre 1944

■ Il 21 novembre 1944 entravano in sciopero le maestranze della Fiat Lingotto e Mirafiori, seguitenei giorni successivi (28 e 29 novembre) da quelle degli altri stabilimenti cittadini: Fiat materiale Ferrovioario, Fiat Spa, Fiat Ferriere, Fiat Grandi Motori, Aeritalia, Riv, Dubosch, Venchi Unica, Snia Viscosa, Capamianto, Tubi Metallici, Ambra, Fiat Accieierie, Cimat, Rasetti, Viberti, Lancia, Ceat, Nebiolo, Westinghouse. Dati reperibili in R. Luraghi, *Il movimento operaio torinese durante la Resistenza*, Einaudi, Torino, 1958, p.254.

Lo sciopero: svolgimento

■ Fiat Mirafiori

"Sono le 9,30, alla Fiat Mirafiori gli operai stanno preparandosi allo sciopero. Essi aspettano il segnale prova d'allarme delle ore 10 per cessare di lavorare. La direzione della Fiat ha ordinato di sospendere il funzionamento del segnale prova d'allarme per impedire lo sciopero. Le 10 sono già passate da qualche minuto, ma il segnale non suona. Gli operai guardano, comprendono l'inganno. Tutti insieme smettono di lavorare: sciopero."

Testimonianza di Leo Lanfranco riportata ad Umberto Massola, in U. Massola, *Gli scioperi del '43. Le fabbriche contro il fascismo*, Editori Riuniti, Roma, 1973; [p.64]

■ Officine Meccaniche Felice Rasetti

"Al suono della sirena della campana delle ore 10 la fermata dal lavoro è quasi totale. Lo sciopero si protrasse fino all'ora della refezione ed esplose in molti casi l'exasperazione dei lavoratori contro la guerra e contro il fascismo".

Udio Cicianesi, operaio alla Rasetti, testimonianza in U. Massola, *Gli scioperi del '43. Le fabbriche contro il fascismo*, Editori Riuniti, Roma, 1973; [p.65]

"Le maestranze dello stabilimento Rasetti sezione di Via Salerno 64 e di Corso Cirié 18, prendendo a pretesto il rincaro del costo della vita e la mancata corresponsione del premio ventennale effettuano in massa una manifestazione di protesta. Gli operai della sezione di Via Salerno lasciano il loro posto di lavoro e si recano negli uffici della direzione, mentre quelli della sezione di Corso Cirié, sospendono in massa la lavorazione nonostante i ripetuti inviti dei dirigenti a sospendere la loro azione."

Denuncia redatta dal Commissariato di Borgo Dora il 7 marzo 1943, in Verbali dei Cln Aziendali: E/83/B

■ Microtecnica

"Lo sciopero partì dal reparto manutenzione. Alle 10,00 suonò la sirena, gli operai si concentrarono tutti in quel reparto, compresi quelli che lavoravano ai piani superiori. Si vedevano anche molti impiegati".

Luciano Rossi, operaio alla Microtecnica, testimonianza in G. Alasia, G. Carcano, M. Giovana, *Un giorno del '43*, Gruppo Editoriale Piemonte, Torino, 1983; [p.169];

■ Fiat Ricambi

"La parola d'ordine fatta circolare era questa: alle 10, quando suona la sirena per la solita prova, tutto si deve fermare. Nella mia vita di operaio ho partecipato a tanti scioperi, ma non ho mai visto, prima del fascismo e dopo la Liberazione, una partecipazione così totale. Tutti si fermarono".

Magno Barale, operaio specializzato alla Fiat Ricambi, testimonianza in G. Alasia, G. Carcano, M. Giovana, *Un giorno del '43*, Gruppo Editoriale Piemonte, Torino, 1983; [p.117];

Le "parole d'ordine"

■ Fiat Aeronautica

"Le parole d'ordine della lotta erano, più o meno, queste: "vogliamo avere le 192 ore, vogliamo avere più pane, perché le nostre famiglie non devono soffrire più a causa della guerra imperialistica, della guerra fascista".

Fernando Bianchi, operaio alla Fiat Aeronautica, testimonianza in G. Alasia, G. Carcano, M. Giovana, *Un giorno del '43*, Gruppo Editoriale Piemonte, Torino, 1983; [p.118];

Il contributo delle donne

■ Riv

"Vicino a noi vi era il reparto gabbie-rulli dove lavoravano delle donne: fermarono subito e dichiararono che erano d'accordo con noi di protestare per avere un aumento della paga e le 192 ore".

Giuseppe Mainardi, operaio alla Riv, testimonianza in U. Massola, *Gli scioperi del '43. Le fabbriche contro il fascismo*, Editori Riuniti, Roma, 1973; [p.85]

"Scese nel cortile reclamano l'aumento della razione del pane e del burro, la fine della guerra e del fascismo".

Giuseppe Mainardi, operaio alla Riv, testimonianza in U. Massola, *Gli scioperi del '43. Le fabbriche contro il fascismo*, Editori Riuniti, Roma, 1973; [p.85]

"Quando arrivarono i metropolitani, questi spingevano con tutta la loro forza le donne. Le donne non rimasero a guardare, si lanciarono in avanti con gli zoccoli in mano e si misero a picchiare i metropolitani".

Giuseppe Mainardi, operaio alla Riv, testimonianza in U. Massola, *Gli scioperi del '43. Le fabbriche contro il fascismo*, Editori Riuniti, Roma, 1973; [p.85]

Reazione delle autorità e provvedimenti disciplinari

■ Officine Savigliano

"Un ufficiale dell'esercito si piazza davanti a un tornitore che è con le braccia incrociate dietro il tornio e gli dice più volte, gridando, di mettersi a lavorare. Prende la pistola e gliela mette davanti alla faccia, ma lui niente, non si muove. Poi il militare lo schiaffeggia gridandogli di riprendere il lavoro, ma lui niente, non si muove, e nemmeno in mezzo al reparto nessuno lavorava"

Testimonianza tratta da una lettera inviata da un gruppo di lavoratori al Cln aziendale a Liberazione avvenuta e riportata nei Verbali del Cln aziendale. [Verbali CLN aziendali E/84/A].

■ Officine Meccaniche Felice Rasetti

"Il direttore dopo che si è già ripreso il lavoro passando dietro di me accompagnato dal commissario di polizia dice le seguenti parole: questo è uno, volendo con ciò forse alludere che io sia stato un promotore del movimento. In

seguito sono stato arrestato e deferito al tribunale speciale".

Testimonianza di Pietro Rizzo, operaio, reperibile nei Verbali dei Cln Aziendali: E/83/B

■ Riv

"La direzione della Riv aveva provveduto a far filmare la manifestazione: nella sala della direzione fu alzato un grande pannello tappezzato di fotografie ingrandite, ciascuna contrassegnata da un cerchietto che indicava gli scioperanti individuati. Servirono alla cattura di operai e operaie che furono processati e, in alcuni casi, deportati."

Luigi Gatti, operaio alla Riv, testimonianza in G. Alasia, G. Carcano, M. Giovana, *Un giorno del '43*, Gruppo Editoriale Piemonte, Torino, 1983; [p.144];

■ Fiat Spa

"La direzione esercitò pressioni agli operai dipendenti per riprendere il lavoro durante lo sciopero del marzo 1943 e al termine di questo, denunciò alcuni operai che in seguito a tale denuncia furono inviati in Germania"

Testimonianza contenuta in una delibera della Commissione di Epurazione del 13 ottobre del 1945 reperibile nei Verbali Cln aziendali, E/75/A.

- [TABELLA 1. - Popolazione residente a Torino. Movimento demografico naturale e migratorio, 1936-1960.](#)
- [TABELLA 2. - Matrimoni per 1.000 abitanti, 1936-1955.](#)
- [TABELLA 3. - Morti nel comune e in altri comuni \(trascrizioni\), 1937-1950.](#)
- [TABELLA 4. - Vani licenziati all'abitabilità e vani soppressi, 1944-1952.](#)
- [TABELLA 5. - Popolazione per condizione professionale \(percentuale sulla popolazione di oltre 10 anni\), 1936.](#)
- [TABELLA 6. - Addetti ai settori industriali \(percentuale sul totale dell'industria\), 1939.](#)
- [TABELLA 7. - Produzione autoveicoli Fiat, 1935-1950.](#)
- [TABELLA 8. - Totale dipendenti e operai Fiat, 1935-1943.](#)
- [TABELLA 9. - Produzione e dipendenti alla Lancia, 1935-1946.](#)
- [TABELLA 10. - Sospensioni del lavoro a Lingotto e Mirafiori, luglio 1943 - aprile 1945.](#)
- [TABELLA 11. - Bombardamenti sugli stabilimenti Fiat, 1940 - 1944.](#)
- [TABELLA 12. - Scioperi a Lingotto e Mirafiori, luglio 1943 - aprile 1945.](#)
- [TABELLA 13. - Donne operaie nei principali stabilimenti Fiat. Percentuale sul totale operai, al gennaio di ogni anno, 1938-1947.](#)

TABELLA 1. - Popolazione residente a Torino. Movimento demografico naturale e migratorio, 1936-1960.

	(a)	(b)	(c)	(d)	(e)
1936	636.634	12,32	11,69	42,57	21,06
1937	665.987	13,03	12,34	67,90	23,52
1938	684.533	14,42	12,03	56,44	31,36
1939	696.166	13,33	12,15	49,10	33,43
1940	703.699	13,05	12,12	38,81	25,95
1941	711.322	12,10	12,74	33,91	22,50
1942	708.202	10,76	13,37	23,66	25,45
1943	690.848	9,84	13,18	10,84	32,31
1944	691.787	10,68	12,15	14,90	12,06
1945	689.955	9,13	15,02	21,23	18,00
1946	703.925	11,94	12,21	47,20	26,89
1947	709.817	10,91	11,84	31,14	21,88
1948	713.204	9,73	10,89	29,77	23,85
1949	718.697	8,82	11,12	29,19	19,21
1950	725.667	8,35	10,50	28,01	16,21
1951	720.729	8,45	11,13	28,73	14,66
1952	731.060	8,66	10,86	23,73	7,30
1953	753.853	9,09	10,37	42,79	10,82
1954	783.119	9,69	9,84	55,96	17,70
1955	821.142	10,26	10,21	64,15	16,80
1956	853.179	11,34	10,94	55,77	17,90
1957	889.249	12,11	10,77	59,60	19,54
1958	916.652	12,62	9,80	48,57	21,05
1959	946.029	12,71	9,41	50,21	21,96
1960	994.089	13,11	10,09	66,74	20,21

(a): Popolazione residente al 31 dicembre di ogni anno.

(b): Nati vivi per 1.000 abitanti.

(c): Morti per 1.000 abitanti.

(d): Immigrati per 1.000 abitanti (cambiamenti di residenza).

(e): Emigrati per 1.000 abitanti (cambiamenti di residenza).

Fonte: «Annuario Statistico della Città di Torino».

TABELLA 2. - Matrimoni per 1.000 abitanti, 1936-1955.

1936	7,01	1946	7,51
1937	8,52	1947	7,20
1938	7,49	1948	6,70
1939	7,04	1949	5,87
1940	6,42	1950	6,18
1941	5,83	1951	5,99
1942	5,52	1952	5,93
1943	4,05	1953	6,40
1944	3,75	1954	6,25
1945	5,71	1955	6,77

Fonte: «Annuario statistico della Città di Torino».

TABELLA 3. - Morti nel comune e in altri comuni (trascrizioni), 1937-1950.

	Morti nel comune	In altro Comune (trascrizioni)	Totale
1937	7.569	469	8.038
1938	7.624	503	8.127
1939	7.851	539	8.390
1940	7.789	694	8.483
1941	8.236	776	9.012
1942	8.784	703	9.487
1943	5.541	3.678	9.219
1944	4.540	3.859	8.399
1945	6.748	3.629	10.377
1946	6.861	1.646	8.507
1947	7.012	1.354	8.366
1948	6.718	1.028	7.746
1949	6.730	1.234	7.964
1950	6.607	975	7.582

Fonte: «Annuario statistico della Città di Torino».

TABELLA 4. - Vani licenziati all'abitabilità e vani soppressi, 1944-1952.

	Vani costruiti		Vani soppressi	
	Stanze	Vani accessori	Stanze	Vani accessori
1944	688	312	141	58
1945	261	198	790	265
1946	862	460	3.049	1.179
1947	386	237	7.037	3.252
1948	1.665	1.086	4.380	1.938
1949	3.558	2.384	5.121	2.539
1950	11.578	7.905	4.946	2.639
1951	8.256	5.193	1.961	1.069
1952	13.513	8.616	730	296

Fonte: «Annuario statistico della Città di Torino».

TABELLA 5. - Popolazione per condizione professionale (percentuale sulla popolazione di oltre 10 anni), 1936

Agricoltura	2,0	Religiosi	0,6
Industria	33,3	Servizi domestici	4,8
Trasporti	3,2	Viventi di reddito	2,0
Commercio	8,7	Pensionati	3,4
Credito, assicurazioni	0,8	Studenti	7,1
Professionisti, artisti	1,1	Casalinghe	24,9
Amministrazione pubblica	4,0	Altri non attivi	3,6
Amministrazione privata	0,4		

Fonte: elaborazione su dati censimento della popolazione 1936.

TABELLA 6. - Addetti ai settori industriali (percentuale sul totale dell'industria), 1939.

Estrattive	0,1	Carta	0,6
Legno	2,9	Poligrafiche	2,5
Alimentari	4,4	Cuoio e pelli	3,2
Metallurgiche	4,2	Tessili	7,2
Meccaniche	45,3	Vestiario	7,4
Minerali non metallici	1,1	Energetiche	1,2
Edilizia	10,8	Fibre sintetiche e miste	6,0
Chimiche	1,8	Servizi	1,5

Fonte: elaborazione su censimento industriale 1939.

TABELLA 7. - Produzione autoveicoli Fiat, 1935-1950.

	Autovetture	Autoveicoli industriali	Totale
1935	31.715	5.620	37.335
1936	32.808	8.302	41.110
1937	54.814	9.226	64.040
1938	51.370	4.670	56.040
1939	52.787	2.843	55.630
1940	23.601	10.629	34.230
1941	13.822	12.548	26.370
1942	11.166	10.614	21.780
1943	7.445	8.300	15.745
1944	3.569	4.476	8.045
1945	3.470	3.260	6.730
1946	13.058	5.792	18.850
1947	28.358	5.992	34.350
1948	46.900	6.440	53.340
1949	65.899	9.101	75.000
1950	103.621	11.379	115.000

Fonte: Archivio storico Fiat.

TABELLA 8. - Totale dipendenti e operai Fiat, 1935-1943.

	Totale dipendenti	Totale operai
1935	oltre 44.000	33.010
1936	circa 50.000	37.994
1939	-	48.359
1941	circa 74.000	54.793
1943	-	54.406

Fonte: Archivio storico Fiat.

TABELLA 9. - Produzione e dipendenti alla Lancia, 1935-1946.

	Autovetture e derivati	Autoveicoli industriali	Totale	Impiegati	Operai	Totale
1935	7.454	631	8.085			
1936	2.970	1.878	4.848			
1937	5.153	1.690	6.843			
1938	6.432	1.002	7.434			
1939	4.712	1.550	6.262	493	4.808	5.301
1940	3.521	3.050	6.571	584	5.412	5.996
1941	2.851	3.390	6.241	675	5.385	6.060
1942	1.019	1.900	2.919	801	6.225	7.026
1943	160	1.493	1.653	832	6.040	6.872
1944	17	2.043	2.060	791	5.878	6.669
1945	90	1.026	1.116	915	5.806	6.721
1946	2.430	1.571	4.001	1.044	6.766	7.810
1947	4.808	1.335	6.131			7.954
1948	6.353	366	6.719			7.846
1949	7.645	913	8.558			7.407
1950	6.673	1.503	8.176			

Fonte: F. Amatori et al., Storia della Lancia. Impresa tecnologie mercati 1906-1969, Fabbri, Milano, 1992.

TABELLA 10. - Sospensioni del lavoro a Lingotto e Mirafiori, luglio 1943 - aprile 1945.

13-15.7.43	Due officine Lingotto per mancanza lavoro
16-23.8.43	Due officine per mancanza lavoro
17-19.8.43	Tre officine per bombe inesplose
1.12.43	Una officina per mancanza lavoro
Gennaio 44	Incursione aerea
14-16.2.44	Tre officine per mancanza lavoro
19.2.44	Sette officine per mancanza lavoro
28-29.2.44	Due officine per mancanza lavoro
16-22.3.44	Parte operai in ferie per risparmio energia
29.3.44	Incursione aerea
1.9.44	Giornata aggiuntiva di riposo settimanale
28.8.44	Mirafiori fermo per mancanza elettricità
2-3.9.44	Mirafiori fermo per mancanza elettricità
9.9.44	Giornata aggiuntiva di riposo settimanale
27.12.44-1.1.45	Chiusura Mirafiori e Lingotto per inventario
15-24.1.45	Chiusura Mirafiori e Lingotto per mancanza rifornimenti e maltempo
26.3-1.4.45	Chiusura Mirafiori e Lingotto

Fonte: «Diario dell'Ufficio Contabilità conservato nell'Archivio storico Fiat».

TABELLA 11. - Bombardamenti sugli stabilimenti Fiat, 1940 - 1944

Data incursioni	Stabilimenti colpiti
11-12.6.40	Mirafiori
13-14.8.40	Mirafiori
5-6.9.40	Lingotto
8-9.11.40	Mirafiori
23-24.11.40	Mirafiori
Febbraio 42	Monoservice
20-21.11.42	Materferro - Lingotto - SPA
26.11.42	Mirafiori
29-30.11.42	Mirafiori - Lingotto
8-9.12.42	Ferriere - Sima - Acciaierie
9-10.12.42	Ferriere - Filiale Fiat di Corso Dante - Lingotto - Mirafiori - Aeronautica
4.2.43	Spa
5.2.43	Dopolavoro - Aeronautica
13.7.43	Sima - Fonderie Ghisa - Manifattura pellami - Ferriere - Acciaierie - Grandi motori
8.9.43	Acciaierie - Grandi Motori - Farmacie AFA
13.8.43	Grandi Motori - Lingotto - Prosidea - Servizio Stampa (Via Bertola) - Mutue Fiat - Salone esposizioni via Roma - Fonderie Ghisa
17.8.43	Materferro - Spa - Filiale Corso Dante - Servizio SAMSA
8.10.43	Grandi Motori - Acciaierie
17.10.43	Materferro - Spa
8.11.43	Lingotto - Riv - Mirafiori - S.A. Metalli
1.12.43	Prosidea - Riv - S.A. Metalli - Lingotto - Magazzino spacci
1.12.43	Lingotto
3.1.44	Lingotto
10.3.44	Prosidea
29.3.44	Lingotto - Mirafiori
25.4.44	Aeronautica - Ferriere
28.4.44	Fonderie Ghisa
4.6.44	Spa- Mirafiori - Lingotto - Boschetto
22.6.44	Fiat Mirafiori
24.7.44	Materferro
26.7.44	Spa - Materferro

Fonte: «Dati ricavati da S. Musso dall'archivio fotografico dell'Archivio storico Fiat».

TABELLA 12. - Scioperi a Lingotto e Mirafiori, luglio 1943-aprile 1945.

26.7.43	Cambio governo
19.8.43	Sciopero generale
30.8-1.9.43	Sciopero
9.9.43	Armistizio
17.11.43	Sciopero economico
23-24.11.43	Sciopero economico
1-2.3.44	Sciopero generale
3-7.3.44	Chiusura a tempo indeterminato (riapertura 8.3)
17-19.6.44	Contro trasferimento macchinari a Riva del Garda
20-26.6.44	Chiusura a tempo indeterminato (riapertura 27.6)
18-19.11.44	Contro spostamento riposo da domenica a lunedì
21-27.11.44	Chiusura a tempo indeterminato (riapertura 28.11)
18.4.45	Sciopero insurrezionale
26.4-30.4.45	Sospensione lavoro per giornate insurrezionali

Fonte: «Diario dell'Ufficio Contabilità conservato nell'Archivio storico Fiat».

TABELLA 13. - Donne operaie nei principali stabilimenti Fiat. Percentuale sul totale operai, al gennaio di ogni anno. 1938-1947.

	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
1938	11,2	0,1	11,1	1,9	4,7	0,6	—
1939	10,8	0,1	10,0	1,7	4,6	0,5	4,5
1940	10,6	0,1	10,0	2,4	9,1	0,4	4,4
1941	10,2	0,1	9,9	2,4	9,3	0,5	5,4
1942	9,2	0,2	10,9	3,0	8,4	0,8	4,2
1943	12,0	0,3	17,1	3,9	8,6	0,9	5,6
1944	13,4	6,3	20,5	5,1	11,1	3,9	5,7
1945	13,6	5,7	19,9	5,4	11,2	-	5,0
1946	14,0	5,5	14,4	5,0	11,4	3,4	5,7
1947	10,5 (a)	4,2	12,9 (b)	4,1	11,2	3,0	4,5
Dic. 47	10,7 (a)	3,1	—	4,1 (c)	10,8	1,6	4,5

Aumento massimo (in punti percentuali) in confronto al 1938

(1) Autocentro (Lingotto e Mirafiori)	2,8 (1946)
(2) Spa	6,2 (1944)
(3) Materiale ferroviario	9,4 (1944)
(4) Ferriere (stabilimento di Torino)	3,5 (1945)
(5) Aeronautica d'Italia	6,7 (1946)
(6) Grandi motori (meccanica)	3,3 (1944)
(7) Grandi motori (fonderia)	1,2 (1944)

(a) Sezione automobili (Lingotto escluso)

(b) Dicembre 1946

(c) Aprile 1947

Fonte: Archivio storico Fiat.

- C. Dellavalle, *Gli operai contro la guerra*, in *Storia illustrata di Torino*, a cura di V. Castronovo, Sellino, Milano, 1993, vol. VII; [p.1981; p. 1994]
- 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]
- 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, vol. III; [p. 311; p. 329, p.330; p. 335; p. 344; p. 349]
- *Fiat: le fasi della crescita. Tempi e cifre dello sviluppo aziendale*, a cura dell'Archivio Storico Fiat, Scriptorium, Torino, 1996;[p.112-118-Tabella II]
- G.Alasia, G.Carcano, M. Giovana, *Un giorno del '43. La classe operaia sciopera*, Gruppo Editoriale Piemonte, Torino, 1983; [p.30]
- L. Passerini, *Torino operaia e fascismo*, Laterza, Bari, 1984; [p.131]
- V.Castronovo, *Torino*, Laterza, Bari, 1987; [p.323]
- U. Massola, *Gli scioperi del '43. Le fabbriche contro il fascismo*, Editori Riuniti, Roma, 1973; [p.43; p. 75]
- B. Mussolini, *Opera Omnia*, a cura di E. e D. Susmel, vol. XXXI, Firenze, 1966; [p.159-160]
- R. Battaglia, *Storia della Resistenza italiana*, Einaudi, Torino, 1964 [p. 50]
- M.Giovana, *La Resistenza in Piemonte (Storia del Cln piemontese)*, Feltrinelli, Milano, 1962; [p. 44]
- R. Luraghi, *Il movimento operaio torinese durante la Resistenza*, Einaudi, Torino, 1958; [p.185]
- AA.VV., *Guida di Torino 1941- 942*, Paravia, Torino, 1942
- Bianca Guidetti Serra (a cura di), *Compagne: testimonianze di partecipazione politica femminile*, Einaudi, Torino, 1977, 2 vol.
- Anna Maria Bruzzone e Rachele Farina (a cura di), *La Resistenza taciuta: dodici vite di partigiane piemontesi*, La Pietra, Milano, 1976, I ediz.; Bollati Boringhieri, Torino, 2003, II ediz.