

Fondato
sul lavoro.
Scritti per
Stefano Musso

a cura di
Fabrizio Loreto
Gilda Zazzara

aA ccademia
university
press



Stefano Musso è lo storico italiano che ha dato continuità agli studi di storia del lavoro dagli anni settanta ad oggi, coltivandoli anche in stagioni di generale disinteresse da parte della cultura accademica e politica. Dai primi studi sugli operai torinesi del primo Novecento alla *Storia del lavoro in Italia dall'Unità ad oggi* (2002), fino ai contributi più recenti, Musso ha tenuto aperta e continuamente rinnovato una tradizione di ricerca rigorosa e appassionata sui mondi operai e dell'impresa, sul movimento sindacale e sulle politiche pubbliche del lavoro. In questi saggi raccolti in occasione del suo pensionamento da professore dell'Università di Torino, studiosi e studiosi di diverse generazioni rendono omaggio al suo insegnamento scientifico e umano, in un tributo che è anche un impegno a continuare nel solco da lui tracciato.

aA

PROSPETTIVE STORICHE

Studi e ricerche

collana diretta da

Gianluca Cuniberti

comitato scientifico

**Filippo Carlà-Uhink, Jean Yves Frétigné, Jean-Louis Gaulin,
Anna Guarducci, Girolamo Imbruglia, Manuela Mari,
Michel Perrin, Luca Peyronel, Claude Pouzadoux,
Margarita Pérez Pulido, Serena Romano**

**Fondato
sul lavoro.
Scritti per
Stefano Musso**

**a cura di
Fabrizio Loreto
Gilda Zazzara**

aA

Fondato
sul lavoro.
Scritti per
Stefano Musso

aA

La pubblicazione del presente volume è stata realizzata
con il contributo del Dipartimento di Studi Storici dell'Università di Torino

© 2022
Accademia University Press
via Carlo Alberto 55
I-10123 Torino



prima edizione italiana: dicembre 2022
isbn 979-12-5500-032-7
edizione digitale www.aAccademia.it/fondato-sul-lavoro

book design boffetta.com

Accademia University Press è un marchio registrato di proprietà
di LEXIS Compagnia Editoriale in Torino srl

Rappresentanza, conflitto e partecipazione**Da un secolo all'altro:**

leggere il lavoro industriale Pietro Causarano 3

**Paradigma conflittualista, corporatismo delle regole,
storia del lavoro** Laura Cerasi 16

La centralità del sindacato Fabrizio Loreto 27

**Le relazioni industriali: insegnamenti
dai casi Fiat e Olivetti** Paolo Raspadori 40

**La democrazia nella fabbrica: il Consiglio di gestione
della Olivetti** Cristina Accornero 50

**Visioni dello sciopero negli anni
del dopoguerra** Gian Primo Cella 63

Mercato del lavoro e culture dei lavoratori

**Culture della transizione: artigiani
e operai di mestiere** Anna Pellegrino 79

Lavoratrici e culture del lavoro Alessandra Pescarolo 95

**Un bagaglio che attraversa la storia:
il produttivismo** Stefano Bartolini 110

Le culture operaie nei "trenta gloriosi" Lorenzo Bertucelli 126

**Collocamento, istituzioni, migrazioni: il governo
del mercato del lavoro** Stefano Gallo 140

Immigrazione, lavoro, storia del lavoro Michele Colucci 159

Città, territori e industria

**La città dell'industria: dal decollo
al boom economico** Enrico Miletto 175

**Traiettorie divergenti. Torino e Milano nel secolo
dell'industria** Giorgio Bigatti 188

**Deindustrialization: Thoughts on the Ruhr in Germany
and the North-Western Triangle in Italy** Stefan Berger 201

**Plaidoyer pour une histoire croisée du travail
entre la France et l'Italie** Xavier Vigna 213

Ricerca scientifica e impegno culturale

**Gli operai di Torino: composizione di classe, scioperi
e organizzazione degli operai torinesi dall'età giolittiana
al "biennio rosso"** Marco Scavino 227

Stefano Merli e l'esperienza di «Classe»	Maria Grazia Meriggi	240
<i>Tra fabbrica e società: una svolta di fine secolo per la storia del lavoro in Italia?</i>	Michele Nani	249
Storia d'Italia e storia del lavoro. Il "riformismo" storiografico di Stefano Musso	Luca Baldissara	259
Memoria e cultura del lavoro a Torino: la nascita di Ismel	Marcella Filippa	272
La fondazione e la presidenza della Società italiana di storia del lavoro (Sislav)	Andrea Caracausi	283
Li chiamiamo operai perché hanno un padrone. Intervista a Stefano Musso	Gilda Zazzara	295

aA

Agli albori di una città industriale

175

Nel 1861, all'indomani dell'Unità d'Italia, Torino contava 204.715 abitanti, 52.294 dei quali erano impegnati in attività manifatturiere, che avevano nei settori del vestiario, della falegnameria e dei prodotti alimentari le punte più avanzate¹. Un tessuto caratterizzato da una vocazione artigiana stratificata, capace di coniugare tradizione e alta qualità del prodotto, nel quale lavoro a domicilio, laboratori e botteghe apparivano decisamente preponderanti rispetto alla grande fabbrica, la cui presenza sul territorio restava ancora piuttosto limitata. Gli unici stabilimenti a discostarsi, per dimensioni e numero di occupati dal *mare magnum* dell'attività artigiana erano quelli legati all'iniziativa statale: la Manifattura Tabacchi, che impiegava in larga parte donne, rappresentava la struttura industriale con il maggior numero di addetti², seguita dagli Opifici Militari (Fabbrica d'Armi e Arsenale) e dalle Officine Ferroviarie con le due sezioni

1. G. Melano, *La popolazione di Torino e del Piemonte nel secolo XIX*, Museo nazionale del Risorgimento, Torino 1961, pp. 24-26.

2. A. Castrovilli, C. Seminara, L. Angeli, *La Manifattura Tabacchi e il suo borgo 1860-1945*, Officina della memoria, Torino 1999, p. 55.

di Porta Nuova e Porta Susa³. Non mancavano poi imprese a capitale privato, attive soprattutto nella costruzione di carrozze, nella lavorazione delle pelli e nella fabbricazione di saponi, concimi e prodotti chimici. Nuclei isolati, non ancora sufficienti a imprimere alla città una spinta propulsiva verso l'attività industriale, che conobbe un punto di svolta soltanto con lo scoccare del nuovo secolo.

Fu però nel 1865, dopo aver appena perso, non senza polemiche e scontri di piazza, il ruolo di capitale, che la città imboccò la strada che l'avrebbe portata a ricoprire un ruolo preminente nell'intero panorama industriale italiano⁴. Il 20 ottobre, infatti, in una seduta del Consiglio comunale il sindaco Emanuele Luserna di Rorà, in carica dal 1862, lanciò l'«Appello diretto agli industriali esteri e nazionali», che indicava proprio nell'industria la direttrice lungo la quale Torino avrebbe dovuto impostare i suoi progetti futuri. Il documento, inviato ad alcuni consolati generali italiani all'estero, tradotto in francese, inglese e tedesco e pubblicato sui giornali dei principali centri manifatturieri europei, si presentava come un incoraggiamento a investire nelle potenzialità di una città in cerca di rilancio, prospettando agli imprenditori i vantaggi che avrebbero ottenuto impiantando nella ex capitale le loro attività produttive⁵. Oltre ad agevolazioni fiscali e daziarie, disponibilità di terreni e fornitura di energia idraulica a costi contenuti, avrebbero anche potuto contare su una manodopera professionalizzata e alfabetizzata («laboriosa, intelligente, proba»)⁶, sulle risorse degli istituti di credito locali, su un commercio in grado di collocare i prodotti in un «mercato conveniente e bastante al loro smaltimento»⁷ e, infine, su una rete ferroviaria efficiente e in pieno sviluppo. Quella portata avanti

3. D. Jalla, S. Musso, *Territorio, fabbrica e cultura operaia a Torino 1900-1940*, Assessorato alla Cultura della Regione Piemonte, Torino 1981, p. 19.

4. Cfr. L. Matrone, *Ordine pubblico e repressione. I tumulti di Torino per il trasferimento della capitale*, «Studi storici», 2022, n. 1, pp. 101-133.

5. Cfr. R. Rocca, *Amministratori e amministrazione*, in U. Levra (a cura di), *Storia di Torino*, vol. VI, *La città nel Risorgimento*, Einaudi, Torino 2000, p. 456.

6. *Relazione del Sindaco marchese Emanuele Luserna di Rorà al Consiglio comunale nell'aprire la sessione ordinaria di primavera 1865*, in Archivio storico della Città di Torino (in seguito Asct), Consiglio comunale, seduta 23 maggio 1865, p. 239.

7. E. Luserna di Rorà, *Appello diretto agli industriali esteri*, in Asct, *Miscellanea Agricoltura Industria Commercio*, n. 68.

da Luserna di Rorà fu un'azione efficace, che preluse al decollo industriale dell'età giolittiana poi rafforzatosi con la Grande Guerra, portando allo sviluppo di un tessuto imprenditoriale articolato, capace di contrassegnare la parabola del capoluogo piemontese⁸.

La trasformazione di Torino in grande polo produttivo avrebbe però dovuto attendere, come detto, lo scoccare del Novecento. Un ritardo sul quale incisero le difficoltà dell'economia cittadina, causate dai contraccolpi della perdita del rango di capitale, la crisi finanziaria e agricola che affondava le sue radici nella grande depressione internazionale e, non per ultimo, le conseguenze negative del conflitto commerciale con la Francia⁹. Nel 1876 il ministero di Agricoltura, industria e commercio (Maic) promosse l'“Inchiesta industriale”, prima indagine condotta sul territorio nazionale, i cui dati rivelavano lo stato di forma dell'assetto industriale torinese, che aveva nel tessile il settore predominante, in linea con un trend caratterizzante l'intera regione, che vedeva la preminenza di occupati nel comparto della seta, seguiti da quelli impegnati nella produzione cotoniera¹⁰. Ramo, quest'ultimo, connotato dalla marcata partecipazione di un'imprenditoria elvetica che canalizzò i propri investimenti accompagnando la fioritura, in città e nelle aree limitrofe, di importanti stabilimenti. La loro presenza favorì la costruzione di un modello di *business community*, un vero e proprio network che, unito da relazioni economiche e sociali e coalizzato intorno a interessi comuni, rivestì un ruolo di assoluta rilevanza nella conversione industriale della città durante il periodo precedente la Prima Guerra mondiale¹¹. Se una prima presenza di imprenditori cotonieri di origine elvetica in Piemonte si registrò fin dagli

8. Per un quadro del tessuto produttivo torinese di inizio Novecento cfr. S. Musso, *Gli operai di Torino 1900-1920*, Feltrinelli, Milano 1980; P. Rugafiori (a cura di), *La capitale dell'automobile. Imprenditori, cultura e società a Torino*, Marsilio, Venezia 1999; C. Ottaviano, P. Rugafiori, *La business community a Torino 1883-1907. Imprese, imprenditori, relazioni sociali ed economiche*, Cliomedia Officina, Torino 2008.

9. S. Musso, *La città industriale*, in Città di Torino, *Torino al lavoro. Dalla ricostruzione allo sviluppo*, Torino 2006, p. 16.

10. Cfr. M. Abrate, *L'industria piemontese 1870-1970. Un secolo di sviluppo*, Mediocredito piemontese, Torino 1978, pp. 104-107.

11. Traggo l'espressione da I. Balbo, *Torino oltre la crisi. Una «business community» tra Otto e Novecento*, il Mulino, Bologna 2007.

anni Trenta dell'Ottocento, occorrerà attendere gli anni immediatamente successivi all'Unità d'Italia per assistere a una loro penetrazione più fitta nelle maglie del tessuto produttivo regionale e cittadino.

Attraverso strategie migratorie segnate da esperienze maturate tra l'Italia e l'Europa, i cotonieri svizzeri giunsero a Torino, costituendosi una presenza diffusa¹², ricondotta a due ragioni fortemente connesse al settore cotoniero piemontese dei primi anni Settanta dell'Ottocento: da un lato la capacità di inserirsi in un comparto che stava attraversando un vuoto imprenditoriale colmato solo più tardi dall'imprenditoria locale, dall'altro la possibilità di entrare in un mercato decisamente più appetibile e meno saturo di quello lombardo¹³. Il risultato fu quindi una vera e propria irruzione, tra la fine degli anni Sessanta e Settanta del XIX secolo, di imprenditori svizzeri, che arrivarono a egemonizzare il settore cotoniero piemontese e torinese, nel quale si assistette a una fioritura di stabilimenti elvetici, come dimostrano quelli legati alle famiglie De Planta, Wild, Abegg, Bosio e Bass, sorti in Barriera di Milano e lungo il corso della Dora, seguiti, pochi anni più tardi, dai Leumann, che nel 1875 decisero di avviare a Collegno il loro cotonificio¹⁴.

Se dunque il tessile divenne, insieme al vestiario, uno dei principali settori dell'economia cittadina, occorre sottolineare come in questo periodo si assista anche alla nascita, nel comparto metallurgico, di alcuni marchi destinati a incidere profondamente sulla storia dell'industria torinese: Officine Michele Ansaldo, Società Nazionale Officine di Savigliano, Ferriere Piemontesi, Nebiolo ed Elli Zerboni. Una crescita proseguita con l'inizio del nuovo decennio, in virtù di una congiuntura economica favorevole su scala internazionale e della fornitura, a basso costo, di energia elettrica, supportata dalla fondazione, nel 1896, della Società Elettrica Alta Italia, società di distribuzione a capitale svizzero, la cui

12. Cfr. D.L. Caglioti, *Migrazioni d'élite nell'Italia dell'800*, «Nuova informazione bibliografica», IV (2007), n. 3, p. 494.

13. Cfr. I. Balbo, *La comunità degli affari*, in G. Berta (a cura di), *Torino industria. Persone, lavoro, impresa*, Asct, Torino 2008, p. 50.

14. Sulla storia del Cotonificio Leumann cfr. A. Abriani, G.A. Testa, *Leumann: una famiglia e un villaggio tra dinastie e capitali*, in R. Gabetti (a cura di), *Villaggi operai in Italia. La Val Padana e Crespi d'Adda*, Einaudi, Torino 1981, pp. 203-224; M. Agodi (a cura di), *Leumann. Storia di una famiglia e di un villaggio operaio*, Valletto, Torino 1992.

nascita imprese una svolta decisiva all'industria torinese, da questo momento non più vincolata a utilizzare soltanto l'energia fornita dai canali disposti lungo il corso della Dora e della Stura, che avevano quasi obbligatoriamente limitato l'insediamento delle aree industriali nella fascia settentrionale della città, ma pronta anche a sfruttare la ricchezza delle Alpi¹⁵.

L'ultimo scorcio dell'Ottocento pose le basi per una rapida accelerazione, materializzatasi nel corso del primo decennio del nuovo secolo, che vide affermarsi settori destinati a lasciare il segno nel panorama industriale cittadino: metallurgico, elettrico, chimico e meccanico. Comparti strettamente connessi con quello dell'automobile che, sviluppatosi con straordinaria rapidità, sarà chiamato ad assumere un ruolo di primo piano nella vita economica e sociale della città. Un panorama manifatturiero in continua evoluzione, restituito nella sua interezza dal "Censimento industriale del 1911", i cui dati evidenziavano la preminenza del settore metalmeccanico (automobili, treni, motocicli e biciclette), che impiegava oltre il 30% degli addetti, seguito dal vestiario, dal tessile, dalla lavorazione del legno e dall'industria alimentare¹⁶.

Stabilimenti di grandi e piccole dimensioni iniziarono così a delineare il paesaggio urbano, soprattutto nelle aree periferiche, dove si erano stabiliti molti dei nuovi opifici, contribuendo a ridisegnare il tessuto demografico e sociale di una città che aveva nella fabbrica il suo cuore pulsante. I processi di riqualificazione della struttura industriale coincisero con una crescita della popolazione, passata, tra il 1901 e il 1911, da 335.656 a 427.733 abitanti, parte dei quali stabilirsi nelle regioni del suburbio, esterne alla cinta daziaria che, edificata nel 1853, divideva il centro dalla periferia. Si trattava di un muro lungo sedici chilometri che circondava Torino, all'interno del quale si aprivano varchi che costituivano le porte di accesso alla città. Passaggi denominati "barriere", termine con il quale finirono per essere defi-

15. Cfr. A. Castagnoli, *Percorsi di internazionalizzazione dell'imprenditoria torinese*, in D. Marucco, C. Accornero (a cura di), *Torino città internazionale. Storia di una vocazione europea*, Donzelli, Roma 2012, p. 159.

16. *Quinto censimento della popolazione e primo censimento industriale, 10 giugno 1911: relazione dei lavori e cenni sui risultati*, G.B. Vassallo, Torino 1912, pp. 111-112.

niti gli insediamenti abitativi sorti all'esterno della cinta¹⁷. A trasferirsi nelle aree suburbane non vi erano soltanto le famiglie di immigrati, la cui presenza concorse alla crescita demografica di Torino, ma anche quelle operaie residenti nei quartieri centrali, spinte fuori cinta dal minor costo degli affitti e dei generi alimentari (non soggetti al dazio) e dalla vicinanza al posto di lavoro.

L'analisi dei censimenti della popolazione evidenzia come tra la fine dell'Ottocento e il 1921, anno in cui si compì definitivamente il consolidamento del processo di formazione dei quartieri operai, la popolazione delle "barriere" aumentò rapidamente: 26.000 unità nel 1881, 56.903 nel 1901, 117.011 nel 1911 e 158.956 nel 1921¹⁸. La "barriera" assunse una connotazione prettamente operaia: composizione sociale e isolamento urbanistico favorirono, tra gli abitanti, la nascita di un forte sentimento di appartenenza al territorio, rafforzato anche dalla presenza di una fitta rete associativa, spesso di matrice socialista, che assumeva il quartiere come area di reclutamento dei propri aderenti, unendo all'attività ricreativa l'iniziativa culturale e politica. Elementi che portarono al fiorire di una socialità rionale estranea al resto della città, che appariva come un'entità lontana e quasi astratta¹⁹.

aA

L'industria torinese e la Grande Guerra

Il 24 maggio 1915 l'Italia entrò nel primo conflitto mondiale e fu chiamata a oliare la sua macchina bellica, non adeguatamente attrezzata per scendere sui campi di battaglia. A regolare la produzione di guerra fu chiamato l'Istituto della mobilitazione industriale, sorto nell'estate del 1915, che assunse il delicato compito di determinare gli stabilimenti ausiliari, coordinarne le attività e assegnare le commesse. A trarre i maggiori vantaggi dalla mobilitazione industriale

17. Cfr. S. Musso, *La società industriale nel Ventennio Fascista*, in N. Tranfaglia (a cura di), *Storia di Torino*, vol. VIII, *Dalla Grande Guerra alla liberazione (1915-1945)*, Einaudi, Torino 1999, p. 319.

18. Elaborazione dei dati su *Censimenti della popolazione della Città di Torino, 1881, 1901, 1911, 1921*.

19. Su questo aspetto, cfr. D. Jalla, *La parabola di un quartiere operaio*, in V. Castronovo (a cura di), *Storia illustrata di Torino*, Sellino, Milano 1993, pp. 1821-1838; M. Gribaudi, *Mondo operaio e mito operaio. Spazi e percorsi sociali a Torino nel primo Novecento*, Einaudi, Torino 1987.

furono le grandi imprese metalmeccaniche: dichiarate ausiliarie, esse attuarono un processo di riconversione produttiva che le portò ad abbandonare le tradizionali lavorazioni a vantaggio di mezzi e materiali militari, attraversando una fase di notevole espansione. Lo scoppio del conflitto produsse effetti ben precisi anche sull'industria torinese, che alla fine del 1916 contava già 207 stabilimenti ausiliari²⁰, spostando l'asse del tessuto produttivo verso il comparto meccanico, in particolare quello automobilistico²¹. Una situazione dalla quale trasse grandi vantaggi la Fiat che compì un significativo balzo in avanti, ponendo le basi per un suo ulteriore sviluppo, raggiunto grazie alla combinazione di due fattori: il potenziamento degli impianti e il pieno sfruttamento della loro potenzialità, reso possibile dall'aumento dei ritmi e degli orari di lavoro, ottenuti con la disciplina militare instaurata negli stabilimenti ausiliari²². L'espansione conseguita nel periodo bellico costituì dunque un passaggio cruciale per l'azienda che impronterà, negli anni seguenti, l'intera economia cittadina.

aA

L'industrializzazione di guerra che coinvolse complessivamente 160.923 lavoratori torinesi, comprese le donne chiamate ad affiancare gli uomini rimasti tra i reparti delle fabbriche, abbracciò altre sfere produttive, in particolar modo quelle legate alla fabbricazione di vestiario per le forze armate²³. Una mobilitazione che non coinvolse soltanto la grande fabbrica, ma abbracciò anche realtà produttive di dimensioni inferiori, specialmente per quanto concerne il lavoro di cucitura delle divise per i soldati, svolto in laboratori di fortuna e atelier improvvisati, ma soprattutto nelle case, poiché il confezionamento di indumenti militari ebbe nel lavoro a domicilio uno dei suoi tratti peculiari²⁴.

181

20. V. Franchini, *Il contributo delle maestranze femminili all'opera di allestimento di materiali bellici (1915-1918)*, Luigi Alfieri editore, Milano-Roma 1929, p. 55.

21. Cfr. V. Castronovo, *Torino*, Laterza, Roma-Bari 1987, p. 226.

22. Sulla crescita della Fiat durante la Grande Guerra, cfr. Archivio storico Fiat, *Fiat: le fasi della crescita. Tempi e cifre dello sviluppo aziendale*, Scriptorium, Torino 1996, p. 112.

23. Comitato di mobilitazione civile, *I comitati regionali di mobilitazione industriale (1915-1918)*, Luigi Alfieri, Milano-Roma, 1925, p. 123.

24. Sul contributo delle donne alla produzione bellica cfr. E. Schiavon, *Dentro la guerra. Le italiane dal 1915 al 1918*, Le Monnier, Milano 2018.

Da una guerra all'altra

Il fascismo a Torino si manifestò fin dal 1922 nella sua veste più violenta. A due mesi dalla marcia su Roma, numerose camicie nere si radunarono in città per festeggiare la costituzione di una nuova squadra. La sera del 17 dicembre, un diverbio degenerato in tragedia causò la morte di due militanti fascisti, uccisi da un giovane ferroviere. A guidare la vendetta squadrista, il giorno seguente, fu Piero Brandimarte, console della Milizia volontaria. Il bilancio, pesantissimo, recita 24 vittime e la pressoché totale devastazione della Camera del lavoro²⁵.

Lo scoccare degli anni Venti, che vide terminare l'esperienza del "biennio rosso", segnato da lotte operaie, consigli di fabbrica e occupazioni degli stabilimenti, coincise con un periodo di significativa espansione industriale, tradotto nella crescita di impianti e manodopera che portò al consolidamento di una classe operaia sempre più numerosa. In tale contesto emerse con forza sempre maggiore, in particolare nel settore automobilistico, l'operaio specializzato, figura centrale dell'organizzazione produttiva, che godeva di migliori condizioni salariali, contrattuali e previdenziali e che vantava, rispetto alla manodopera meno qualificata, livelli di organizzazione più alti e maggiore preparazione sul piano politico e sindacale.

Il decennio compreso tra gli anni Venti e Trenta vide la Fiat, che nel 1923 inaugurò alla presenza di Benito Mussolini, del re Vittorio Emanuele III e del presidente Giovanni Agnelli il nuovo e avveniristico stabilimento del Lingotto, destinato a diventare il cuore dell'azienda, procedere alla fase di consolidamento che la portò a diventare, grazie anche all'acquisizione di nuovi comparti (come ad esempio quello per la costruzione di motori marini e diesel della Fiat Grandi Motori), un colosso dell'industria metalmeccanica italiana²⁶. Ma anche gli altri settori conobbero un significativo sviluppo. In questi anni, grazie a un'operazione condotta da Agnelli e dal finanziere Riccardo Gualino,

25. Sulla nascita del fascismo a Torino e sulla cosiddetta strage del 18 dicembre, cfr. N. Adduci, B. Berruti, B. Maida, *La nascita del fascismo a Torino. Dalla fine della grande guerra alla strage del xviii dicembre 1922*, Edizioni del Capricorno, Torino 2020.

26. Cfr. D. Bigazzi, *La grande fabbrica: organizzazione industriale e modello americano della Fiat dal Lingotto a Mirafiori*, Feltrinelli, Milano 2000, p. 30.

nacque la Snia-Viscosa, azienda leader nella fabbricazione di filati artificiali, e acquisirono notorietà marchi operanti nei settori dell'abbigliamento, dell'industria alimentare e della gomma che avevano nel Calzificio torinese, nella Superga, nella Michelin e nella Venchi Unica i loro interpreti più noti.

Nel 1939, dopo che la Guerra d'Etiopia aveva portato numerose aziende cittadine a concentrare le lavorazioni verso le commesse militari, fu ancora la Fiat a prendersi la scena con la costruzione del nuovo stabilimento di Mirafiori, reso necessario per sostenere i ritmi di una produzione in costante crescita. «La nuova città industriale per il progresso tecnico e sociale del lavoro», come definiva lo stabilimento lo speaker di un cinegiornale dell'Istituto Luce, divenne il simbolo del progresso e della modernità cui aspirava il regime²⁷. Le stesse sequenze ritraggono Mussolini accolto in occasione dell'inaugurazione, il 15 maggio, da ali di folla festante. Le memorie operaie forniscono invece una versione differente, assai lontana dalle immagini edulcorate proposte dalla propaganda fascista: a inneggiare al duce furono infatti soltanto le prime file, mentre la maggior parte dei lavoratori, obbligati dai vertici aziendali a partecipare all'evento, rimase in silenzio di fronte alle parole con cui il leader del fascismo annunciava l'imminente alleanza con la Germania hitleriana²⁸.

Poco più di un anno dopo l'Italia sarebbe entrata in guerra e l'industria torinese, che nel 1938 contava 95.000 (45,3%) dei suoi 200.000 lavoratori impiegati nel settore metalmeccanico, al cui interno il distretto dell'automobile ricopriva grazie alla presenza di Fiat e Lancia il ruolo di assoluto protagonista, sarebbe stata chiamata a una nuova mobilitazione, forte anche della presenza di altri comparti che presentavano realtà impegnate in produzioni a elevata standardizzazione²⁹. Torino e le sue fabbriche sembravano quindi particolarmente adatte a soddisfare le esigenze della

27. *Il duce inaugura i nuovi stabilimenti Fiat Mirafiori*, 15 maggio 1939, in Archivio storico Istituto Luce-Cinecittà, <<https://patrimonio.archivioluce.com/>> (visitato il 27 ottobre 2022).

28. Sulla visita di Mussolini a Mirafiori e sul dissenso operaio cfr. L. Passerini, *Torino operaia e fascismo*, Laterza, Roma-Bari 1984, pp. 225-246.

29. *Censimento industriale 1937-1940*, dati pubblicati in E. Miletto, D. Sasso, *Torino '900. La città delle fabbriche*, Edizioni del Capricorno, Torino 2015, p. 78.

produzione bellica, e l'ingresso del Paese nel conflitto aprì per l'intero apparato produttivo cittadino un periodo di espansione e crescita occupazionale. Un trend che, dopo i primi due anni di guerra, conobbe una brusca inversione di tendenza, che coincise con una diminuzione della manodopera e l'uscita, tra il 1943 e il 1945, di circa 80.000 persone dal mercato del lavoro³⁰.

Per garantire la produzione di massa le aziende adottarono ritmi di lavoro sempre crescenti che rendevano durissime le condizioni operaie in termini di ore lavorative, disciplina e salari. I danni causati dai bombardamenti, iniziati la notte dell'11 giugno 1940 e aumentati di intensità a partire dall'autunno del 1942, unitamente alla carenza di materie prime ed energia, provocarono un progressivo calo della produttività in tutti i settori manifatturieri, da quello siderurgico a quello dell'automobile³¹. Ad acuire i disagi legati alle incursioni alleate vi furono anche una congiuntura economica caratterizzata da sperequazione tra costo della vita, in costante aumento, e livelli salariali rimasti quasi del tutto bloccati, che ebbero come prima conseguenza la riduzione del potere d'acquisto dei lavoratori torinesi, costretti a vivere una precaria quotidianità, soprattutto in termini di approvvigionamento alimentare, che i flebili provvedimenti messi in campo dal regime non riuscirono a contenere³². Fu questo il quadro che portò ai grandi scioperi operai del marzo 1943, destinati a estendersi alle altre fabbriche dell'Italia settentrionale e a porre le basi per le altre imponenti manifestazioni operaie degli anni successivi, che ebbero nello sciopero generale del 1° marzo 1944 e in quello del 18 aprile 1945 i momenti più simbolici e rappresentativi³³.

30. C. Dellavalle, *Gli operai contro la guerra*, in V. Castronovo (a cura di), *Storia illustrata di Torino* cit., p. 1983.

31. Per un quadro sulle incursioni anglo-americane a Torino nella Seconda Guerra mondiale, cfr. G. De Luna, *I bombardamenti*, in L. Boccalatte, G. De Luna, B. Maida (a cura di), *Torino in guerra 1940-1945. Catalogo della mostra*, Gribaudo Editore, Torino 1995, pp. 21-26; G. Melano, C.E. Pesati, *La guerra aerea su Torino: dal 1944 al 1945 e riepilogo generale*, estratto dall'Annuario statistico della Città di Torino per l'anno 1946, Città di Torino, Torino 1946.

32. Cfr. E. Scarpellini, *A tavola! Gli italiani in sette pranzi*, Laterza, Roma-Bari 2012, pp. 148-151.

33. Per un'analisi approfondita degli scioperi operai del 1943-45, non solo nel contesto torinese, cfr. C. Dellavalle (a cura di), *Operai, fabbrica, Resistenza. Conflitto e potere nel triangolo industriale (1943-1945)*, Ediesse, Roma 2017.

Dalla ricostruzione al boom economico

Se la città riportò ingenti danni al patrimonio edilizio, pubblico e privato, alle infrastrutture e alle arterie di comunicazione, quello dell'industria appariva invece un quadro dalle tinte meno fosche. Infatti, a eccezione dei piccoli laboratori e delle officine, completamente danneggiati dalle bombe, la distruzione dei grandi impianti produttivi era stata limitata. L'assenza di un mercato internazionale e interno dove poter esportare i prodotti e l'aumento dell'inflazione rendevano però la ripresa molto difficile, al punto che dopo la Liberazione il riavvio del sistema produttivo fu talmente lento che nel 1946 la produzione industriale era appena superiore alla metà di quella del 1938³⁴. Occorrerà attendere la fine degli anni Quaranta per assistere ai primi timidi segnali di ripresa sui quali influì l'onda lunga degli oltre 1,6 miliardi di dollari arrivati in Italia con l'Erp³⁵, il programma statunitense per la ripresa europea meglio noto come Piano Marshall, che contribuì in maniera decisiva al rilancio dell'industria torinese, che si vide assegnare oltre il 33% degli aiuti per l'ammodernamento dei macchinari³⁶.

aA

A partire dalla prima metà degli anni Cinquanta la marcia dell'industria torinese divenne "inarrestabile": trainata dal comparto automobilistico, l'economia cittadina iniziò una lunga corsa, trasformandosi in uno dei principali motori del "miracolo economico" italiano³⁷. La Fiat, che aveva rilanciato la produzione di veicoli privati e commerciali e delle macchine agricole, riconvertendo lo stabilimento del Lingotto alla fabbricazione di lavatrici e frigoriferi, lanciò tra il 1955 e il 1957 la 600 e la 500, destinate a diventare i simboli della motorizzazione di massa conosciuta dal Paese durante gli anni del boom. L'azienda di corso Dante consolidò così la sua egemonia sul tessuto produttivo cittadino,

185

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

35. L. Marrocu, *La sonnambula. L'Italia nel Novecento*, Laterza, Roma-Bari 2019, p. 244. Per un'analisi dettagliata sui riflessi del Piano Marshall in Italia cfr. F. Fauri, *Il Piano Marshall e l'Italia*, il Mulino, Bologna 2010.

36. V. Castronovo, *Imprese ed economia in Piemonte. Dalla Grande crisi ad oggi*, Cassa di Risparmio di Torino, Torino 1977, p. 68.

37. S. Musso, *Il lungo miracolo economico* cit., p. 53.

contribuendo a disegnare il volto di Torino come una *one company town* caratterizzata dalla monocultura dell'auto³⁸. Parallelamente all'automobile, comparto nel quale si distinse anche la Lancia con il lancio di alcuni modelli capaci di unire eleganza estetica e moderna tecnologia, crebbero anche altre aziende operanti in altri settori produttivi: è il caso, solo per portare gli esempi più noti, della Superga, acquistata nel 1951 dal gruppo milanese Pirelli³⁹, e della Michelin nel chimico, della Venchi Unica e della Wamar nel dolciario e del Calzificio Torinese nel tessile, che nel 1955 mutò denominazione in Maglificio Calzificio Torinese, prima di assumere, alla fine degli anni Sessanta, quella di Robe di Kappa⁴⁰.

Anche sul piano demografico la città conobbe trasformazioni radicali, diventando il punto di arrivo delle correnti migratorie che videro come principali protagonisti donne e uomini provenienti in larga misura dalle regioni dell'Italia del Sud. Città dell'industria e capitale dell'auto, Torino esercitò una forte capacità attrattiva per quanti partivano per fuggire dalla disoccupazione, dalla miseria e dalle scarse prospettive di vita offerte dalla propria terra di origine. Un flusso migratorio che si tradusse in una crescita immediata della popolazione, passata dai 753.000 abitanti del 1953 a 1.114.000 del 1963⁴¹, molti dei quali costituiti da immigrati, la cui presenza portò il saldo migratorio cittadino a livelli più elevati di quello di tutte le altre città italiane⁴².

Giunti a bordo del "treno del sole", un convoglio che attraversava l'Italia e finiva la sua corsa sulle banchine della stazione di Torino Porta Nuova, i nuovi arrivati si scontrano con le fragilità dell'accoglienza, saldando così in un

38. A. Bagnasco, *Torino. Un profilo sociologico*, Einaudi, Torino 1986, p. 21.

39. Sulla storia della Superga cfr. E. Miletto, *Di tela e di gomma: la Superga di Torino*, in Id., «Si sentivano ancora le sirene». *Memoria, lavoro e tempo libero in un territorio della Torino industriale*, in Fondazione Vera Nocentini, *Torino che cambia. Dalle Ferriere a Spina 3. Una difficile transizione*, Edizioni Angolo Manzoni, Torino 2009, pp. 24-62, pp. 15-87.

40. Sulla traiettoria aziendale delle Robe di Kappa cfr. E. Mannucci, *Kappa & altre Robe*, Lipetti, Milano 1991.

41. S. Musso, *Lo sviluppo e le sue immagini. Un'analisi quantitativa. Torino 1945-1970*, in F. Levi, B. Maida (a cura di), *La città e lo sviluppo. Crescita e disordine a Torino 1945-1970*, FrancoAngeli, Milano 2002.

42. Cfr. A. Castagnoli, *Torino dalla ricostruzione agli anni Settanta*, FrancoAngeli, Milano 1995, p. 54.

unicum i tratti contraddittori del processo migratorio, dove speranze e fallimenti si intrecciarono con fatica, emarginazione e un'integrazione avvenuta pienamente, e non senza difficoltà, soltanto negli anni successivi.