



Associazione Culturale
"Officina della Memoria"

Angelo Castrovilli
Carmelo Seminara

Storia della
Barriera di Milano

1852 - 1945

Storia
della
Barriera di Milano

1852 - 1945

Nata nel 1997, con l'obiettivo di studiare la storia urbana, l'Associazione Culturale Officina della Memoria nel corso degli anni in collaborazione con la Città di Torino ha realizzato mostre fotografiche, pubblicazioni e visite guidate in luoghi della periferia urbana.

In particolare sono stati pubblicati:

L. Angeli - A. Castrovilli - C. Seminara - *Corso Taranto Trent'anni di vita, speranze progetti* - anno 1998.

L. Angeli - A. Castrovilli - C. Seminara - *La Manifattura Tabacchi e il suo borgo 1860-1945* - anno 1999.

A. Castrovilli - C. Seminara - *Mirafiori la città oltre il Lingotto* - anno 2000.



"Officina della Memoria"
Associazione Culturale

Si ringraziano:

la Città di Torino e in particolare
il Vice Sindaco Marco Calgaro
l'Assessore Roberto Tricarico
la Presidente della VI Circoscrizione Eleonora Artesio
il Dirigente del Settore Periferie arch. Giovanni Magnano
il sig. Pasquale Salerno e gli operatori del Settore Periferie

Si intendono altresì ringraziare per la collaborazione:

il dott. Aldo Imarisio, il sig. Francesco Lucania della Biblioteca Civica Centrale e tutto il personale dell'Archivio Storico della Città di Torino.
Un particolare ringraziamento al dott. Enrico Miletto per la collaborazione nella redazione del paragrafo relativo a Resistenza e insurrezione.

Revisione testi e redazione:

dott. Enrico Miletto

Foto copertina:

Stabilimento Fiat Sezione Industrie Metallurgiche e Acciaierie di Via Cigna 115 -
Operaie impegnate nella preparazione delle anime delle granate per l'esercito
23 maggio 1917 - Archivio Storico Fiat.

Realizzazione e riproduzione stampe fotografiche:

Officina della Memoria

Realizzazione grafica:

Stargrafica - Grugliasco (To)

Stampa:

Stargrafica - Grugliasco (To)



Angelo Costrovilli
Carmelo Seminara

Storia della Barriera di Milano

1852 - 1945

INDICE

Ringraziamenti	pag. 2
Presentazione	7
Introduzione	8
Cenni e premesse dello sviluppo industriale	13
L'industria piemontese pre-unitaria	13
L'industria torinese sul finire del XIX secolo	20
Un nuovo quartiere	31
Il territorio	31
Nascita della Barriera di Milano 1852- 1912	34
Edilizia pubblica in Barriera di Milano	43
Industria e lavoro	51
Lo sviluppo industriale in Barriera di Milano	51
La Gilardini	58
La Sclopis	64
La Fabbrica Torinese di Colla e Concimi	65
L' Ansaldo	67
La Fonderia Poccardi	71
La Tedeschi (IN.C.E.T.)	72
La Nebiolo	76
La FIAT in Barriera di Milano	80
La FIAT Grandi Motori	84
La FIAT Fonderie ghisa	88
La FIAT Sezione Industrie Metallurgiche e Acciaierie (Sima)	89
La SNIA: l'ultimo grande stabilimento	90
Fabbrica e quartiere: un solido legame	92
I fatti dell'agosto 1917	93
Il Biennio Rosso	102
Sviluppo della Barriera	109
Crescita della Barriera dal 1912 alla II Guerra Mondiale	109
Quartiere d'immigrati	119

Attività commerciali e servizi	125
Alcuni aspetti della vita in Barriera	139
I problemi degli abitanti	139
Prezzi e salari	149
La scuola	161
Il notabile Luigi Grassi	169
Verso il fascismo	173
La seconda guerra mondiale	179
Di nuovo in guerra	179
La Resistenza e l'insurrezione	188
Appendice	203
Bibliografia	221

PRESENTAZIONE

Oramai da alcuni anni, Torino, sta attraversando una fase di grandi e decisive trasformazioni che, solo ultimamente però stanno con maggiore precisione delineando un nuovo volto di quella che fu, con Milano e Genova uno dei vertici del *triangolo industriale* grande motore del sistema produttivo industriale del paese.

Le grandi trasformazioni economiche, urbanistiche, produttive e sociali a cui stiamo assistendo e di cui sovente siamo inconsapevoli protagonisti, rischiano, e in molti contesti già lo hanno fatto, di far dimenticare produzioni, stili, modi di vita e rapporti sociali stratificati e consolidati in modo tale da apparire alla nostra osservazione connaturati *da sempre* alla città e di conseguenza ai suoi abitanti.

Se è vero che le grandi trasformazioni a cui abbiamo accennato hanno modificato la città nella sua interezza è pur indubitatamente vero che, forse, in misura maggiore e più riscontrabile hanno interessato soprattutto le sue periferie.

A questi grandi processi non è sfuggita e ancora ne è interessata la Barriera di Milano. Il quartiere uno dei simboli dello sviluppo industriale della Torino a cavallo fra il XIX e XX secolo e dei rapporti sociali da esso generato, roccaforte di una classe operaia con propri modelli sociali e culturali di riferimento, quasi grande fabbrica esso stesso è investito da ampie modificazioni. Quelle che furono grandi fabbriche ove lavoravano centinaia di operai, dopo lungo abbandono, cedono il passo a condomini e supermercati; si modifica il mondo della produzione e con essa la composizione sociale degli abitanti.

In questo contesto, nel continuo divenire e modificarsi della realtà della città e in particolare della Barriera di Milano, mi pare doveroso cogliere con forza, così come sottolineato dagli autori, una costante che è quella dell'immigrazione. Quasi a voler rimarcare una antica vocazione all'*accoglienza* di un quartiere che fino a pochi decenni orsono rappresentava il punto di arrivo per ondate di immigrati meridionali e che oggi riceve cittadini provenienti da paesi più disparati.

Nel testo che presentiamo gli autori non celebrano assolutamente il mito di ieri che, forse, tanto felice non era, per porre alla nostra attenzione il problema e il metodo con il quale si può ricostruire la memoria e la conoscenza del nostro passato affinché emergano i molteplici e diversi profili di *torinesità* per la crescita di una rinnovata identità fra piemontesi e immigrati, fra vecchi e nuovi cittadini.

Presidente
VI Circoscrizione
Eleonora Artesio

L'Assessore alle Politiche per la casa
e allo sviluppo delle periferie
Roberto Tricarico

INTRODUZIONE

Se in passato nella città convivevano geograficamente e ben identificati al suo interno *saperi* diversi, oggi la città appare come un aggregato di tante *città*, un contenitore di svariate culture e conoscenze che non sempre entrano in comunicazione.

Nel corso di circa centocinquant'anni le stratificazioni sociali, urbanistiche ed industriali, la vita stessa delle generazioni che si sono succedute hanno costruito e formato il carattere della Barriera di Milano.

La volontà di ripercorrere la storia del quartiere scaturisce dall'esigenza di studiare, capire ed interpretare un fenomeno sociale, urbanistico ed industriale che ha portato alla nascita di un microcosmo particolare nel panorama torinese che, malgrado l'interesse storiografico per i fenomeni sociali e per la storia locale, non è stato oggetto di studi approfonditi e particolareggiati.

Il percorso di ricerca lungo il quale si è sviluppato il nostro progetto, ha preso avvio dagli albori della moderna industria individuando nelle sue fasi evolutive il motore dell'ampliamento urbanistico e della stratificazione sociale di questo spazio cittadino.

Si è cercato cioè di seguire ed analizzare il fenomeno dell'affermarsi dell'industrializzazione torinese, in alcuni suoi aspetti particolari: economici, urbanistici, sociali, riferiti a quella porzione di territorio che oggi individuiamo come il quartiere della Barriera di Milano, parte della VI Circoscrizione.

I limiti temporali della ricerca presentata in questo volume sono la fine del XIX secolo, fase cruciale del processo d'industrializzazione, e gli anni quaranta di quello successivo, che rappresentano una cesura con il passato. Un lasso di tempo che coincide con una stagione di profonde trasformazioni industriali, in termini qualitativi e produttivi, che determinano importanti mutamenti nel tessuto sociale e culturale della città.

Se chiari e ben individuati sono i termini temporali dello studio, viceversa, meno definiti sono i contorni geografico-territoriali nell'ambito dei quali abbiamo condotto la ricerca: infatti nel periodo considerato i confini della città sono in continuo movimento, essendo l'area costruita soggetta ad una lenta ma continua espansione.

Pertanto il concetto di *barriera* al quale, nel corso del lavoro, abbiamo più volte fatto riferimento non è quello certo e definito della suddivisione territoriale-amministrativa della Circoscrizione, quanto piuttosto quello più labile che immaginiamo si potesse avere a cavallo fra i XIX e XX secolo.

Un concetto di barriera molto simile a quello di una *contrada* i cui limi-

ti si accavallano con quelli di preesistenze agricole e i confini si ampliano seguendo l'espansione della città.

Anche per tale motivo abbiamo preso in considerazione edifici e fabbriche, come ad esempio la Grandi Motori o la Gilardini che, sebbene geograficamente e fisicamente *esterni*, con *il cuore* sono nella mente di generazioni di abitanti della barriera che in quelle fabbriche hanno lavorato contribuendo a scriverne la storia: *Barriera di Milano gravitava attorno alla Grandi Motori. Questa fabbrica era il cuore del quartiere perché faceva pum, pum, pum. Era un rapporto fisico; se noi non si sentiva tremare i vetri era o perché era domenica o perché era in crisi*¹.

Riteniamo i nostri precedenti lavori² *esaustivi*, viceversa, questo ultimo forse non lo è; tuttavia, non lo reputiamo un grave difetto, ci auguriamo sia un inizio, lo spunto per affinare alcuni aspetti della ricerca su un terreno, quello dei quartieri e delle periferie cittadine, che ancora oggi risente dell'*episodico*, basandosi troppo spesso sui soli ricordi e sui singoli *aneddoti*. Infine occorre riconoscere, in tutta franchezza, quanto risulti talvolta difficile intraprendere specifici percorsi di ricerca su determinati quartieri o aspetti di essi: fino a non molti anni orsono i censimenti, le statistiche, le raccolte di dati e similari sono stati effettuati su base cittadina, essendo i quartieri stessi mere entità storico-geografiche, prive di identità amministrativa. Un'affermazione, quest'ultima, che permette di comprendere meglio come, in realtà, la mole di dati raccolti nel tempo dal Comune di Torino non sia quasi mai disaggregabile secondo le suddivisioni per i singoli quartieri.

Gli Autori

- 1 Assessorato alla Cultura del Comune di Torino, *La costruzione della memoria a Barriera di Milano (1900-1950): esperienze umane fatti storici*, Torino, 1983, p 12.
- 2 *Corso Taranto trent'anni di vita speranze progetti, La Manifattura Tabacchi e il suo borgo 1860-1945, Mirafiori, la città oltre il Lingotto.*



**Cenni e premesse
dello sviluppo industriale**

Cenni e premesse dello sviluppo industriale

L'industria piemontese pre-unitaria

Nella prima metà del XIX secolo lo Stato sul quale regnava Carlo Alberto (1831- 1849), aveva ancora una struttura economica agricola. Negli Stati sabaudi operavano alcune decine di industrie manifatturiere, dal mediocre rilievo economico che impiegavano complessivamente solo alcune migliaia di operai.

Il Piemonte, dal punto di vista industriale, era ancora lontanissimo dal livello raggiunto da stati quali il Belgio, la Francia o la Gran Bretagna.

In questo quadro di riferimento, attorno alla metà del XIX secolo, Torino, capitale e principale città del regno³, non poteva certo essere considerata un vero *centro industriale* quanto piuttosto una città *ministeriale*, dove prevalevano i dipendenti pubblici, i domestici e le *industrie* erano opifici manifatturieri.

Il paesaggio urbano non era ancora disegnato dalle lunghe quinte di capannoni che sul finire del secolo caratterizzeranno molti quartieri, il cielo non era segnato dallo sveltare delle ciminiere e la città non era il luogo in cui *il proletariato stava peggio che altrove*⁴.

Il settore manifatturiero aveva sì già assunto una certa importanza ma la sua struttura rimaneva sostanzialmente di tipo artigianale: la grande maggioranza delle fabbriche era in realtà costituita da laboratori, poco più che botteghe, dove *accanto ai propri operai, al massimo nel numero di dieci, era il titolare stesso a prestare la propria opera manuale*⁵.

Il numero degli stabilimenti industriali, intesi come strutture di grande produzione, era estremamente limitato e fra questi primeggiavano quelli di proprietà pubblica, vale a dire gli opifici militari, gli arsenali e la Manifattura Tabacchi⁶.

Di un certo rilievo era, viceversa, il settore tessile, laniero in particolare, nel quale da anni primeggiavano alcune famiglie quali Sella, Piacenza, Ambrosetti, Amosso, Maggia, Arduino, Brun, Casalegno, Zegna.

³ Nel 1831 Torino contava 122.424 abitanti, Claudio BERMOND, *Torino da capitale politica a centro manifatturiero*, Torino, 1983, p. 21.

⁴ Eric J. HOBBSBAWN, *Le rivoluzioni borghesi 1848- 1879*, Milano 1963, p. 75.

⁵ Claudio BERMOND, *Torino da capitale...* op. cit. p. 32.

⁶ In particolare, agli inizi degli anni '50 del secolo, la Manifattura Tabacchi era la più grande realtà produttiva torinese con un organico di 600 addetti di cui 400 donne, Luca ANGELI - Angelo CASTROVILLI - Carmelo SEMINARA, *La Manifattura Tabacchi e il suo borgo 1860-1945*, Torino 1999, p. 54.

Tabella 1 - Lanifici anni 1840- 1843 in alcune province sabaude⁷.

Province sabaude	Filature/manifatture	Fusi	Telai	Operai
BIELLA	79	11.240	816	5.329
MONDOVÌ	8	1.530	280	1.446
CUNEO	55	1.080	114	618
PINEROLO	2	1.960	70	560
TORINO	12	2.460	139	687

Benché economicamente arretrato, il paese, grazie anche alla sua posizione geografica, risentiva delle influenze culturali e delle innovazioni tecnologiche che caratterizzavano lo sviluppo produttivo d'oltralpe, dove l'industria andava assumendo un ruolo e un'importanza sempre maggiori. Infatti numerosi *fabbricanti* provenivano da paesi diversi, *specialmente dalla Francia, dalla Svizzera e dalla Germania, come i Laclaire, i Muller, i Boussu, i David, gli Hirt e gli altri che apportarono in Piemonte esperienza tecnica e capitali*⁸.

Dopo la metà del secolo cominciò a svilupparsi la lavorazione del cotone, un settore che contava sessantotto industrie nelle quali lavoravano quasi 102 mila fusi⁹. Accanto ai vecchi nuclei industriali lanieri sorsero così nel circondario di Torino, nel canavese, nell'alessandrino, nel novarese e nel verbanico nuovi impianti cotonieri, tra i quali si distinguevano per la loro importanza quelli delle famiglie Levi, Rey, Vita-Levi, Veglia, Tabasso, Cobianchi, Mazzonis e Poma¹⁰, forze imprenditoriali che seppero cogliere gli stimoli che giungevano dall'industria europea.

Tabella 2 – Cotonifici anni 1840-1843 in alcune province sabaude.¹¹

Province sabaude	Filature			Tessiture		
	Stabilimenti	Fusi	Operai	Stabilimenti	Telai	Operai
TORINO	24	48.000	2.107	82	2.305	2.433
CUNEO				79	652	878
ALESSANDRIA	1	600	16	10	586	905
NOVARA	10	869	869	72	2.452	3.066

Si trattò di un fenomeno di notevole interesse, seppur circoscritto, in quanto l'ammmodernamento interessò un numero limitato di stabilimen-

⁷ Guido QUAZZA, *L'industria laniera e cotoniera in Piemonte dal 1831 al 1861*, Torino, 1961, p.146.

⁸ Mario ABRATE, *Ricerche sullo sviluppo industriale in Piemonte negli ultimi cent'anni*", in *L'economia italiana dal 1861 al 1961*, Milano, 1961, p.234.

⁹ Antonio FOSSATI, *L'industria piemontese nel 1848*, in Torino, n. 4, anno 24, giugno 1948, p. 18.

¹⁰ Guido QUAZZA, *L'industria laniera*op. cit. p.11 e ss.

¹¹ Guido QUAZZA, *L'industria laniera*.....op. cit. p. 146.

ti lanieri e cotonieri poiché *la grandissima maggioranza dei lavoratori continuava ancora a filare e a tessere presso le proprie case e presso botteghe artigiane, sia per conto proprio, sia in quanto dipendenti dalle commesse di un mercante-imprenditore*¹².

A conferma di ciò si può rilevare come nel 1858 a fronte di 263 *fabbricanti* lanieri con 2.815 operai e di 403 *fabbricanti* cotonieri che impiegavano 6.136 operai vi erano 11.862 maestri tessitori e 685 maestri tintori, per un numero complessivo di 12.547 botteghe artigiane¹³.

Comunque anche nel settore tessile analogamente a quanto avverrà in tutti gli altri comparti dell'economia piemontese, *sarà la liberalizzazione doganale del periodo cavouriano ad imprimere una svolta decisiva. Il regime liberistico, esponendo d'un tratto l'industria subalpina all'urto della concorrenza estera determinerà infatti la caduta degli organismi imprenditoriali viziati, l'abbattimento delle artificiose barriere commerciali interne, l'espansione dei nuclei lanieri già inseriti in un sistema geografico-economico più adeguato al perfezionamento produttivo e alla meccanizzazione*¹⁴.

I sistemi produttivi più arretrati non reggeranno il confronto con le produzioni estere, viceversa, se ne avvantaggeranno i nuclei che impiegavano tecnologie e metodi più moderni ed efficienti. La politica di Cavour non fu solamente un lasciar fare, ma cercò di sviluppare un'agricoltura efficiente in grado di produrre ed esportare sui mercati internazionali¹⁵ intervenendo, inoltre, a sostegno del sistema economico con un vasto piano di lavori pubblici e di investimenti nei settori ausiliari all'apparato bellico¹⁶.

Per quanto concerne invece il settore siderurgico-meccanico, vero propulsore della *rivoluzione industriale*, si manifestarono condizioni di fragilità e di limitato sviluppo, anche se iniziavano a notarsi i primi tentativi di sviluppare una vera industria metalmeccanica, come avvenne ad esempio nel corso dell'esposizione torinese del 1850, quando furono presentati i forni a *riverbero* dei fratelli Frerejean e i processi di trasformazione dell'antracite e del carbone in combustibile gassosi di Gervasoni e Falk¹⁷.

¹² Mario ABRATE, *Ricerche sullo sviluppo...* op. cit. p. 237

¹³ Statistica del Regno d'Italia, Censimento degli antichi Stati Sabaudi (1 gennaio 1858), Torino 1862, vol III.

¹⁴ Valerio CASTRONOVO, *L'industria laniera in Piemonte nel secolo XIX*, Torino 1964, p. 47.

¹⁵ Paul R. CORNER, *Contadini e industrializzazione*, Bari 1993, p.19.

¹⁶ Rosario ROMEO, *Breve storia della grande industria in Italia*, Bologna 1963, p. 22-23.

¹⁷ Antonio FOSSATI, *L'industria piemontese...*1948 op. cit. p. 18.

Tabella 3 – Industria meccanica piemontese 1840- 1861.¹⁸

Anni	n° stabilimenti	n° addetti	Principali produzioni
1844	15	1.290	Macchine agricole, turbine idrauliche, caldaie a vapore, macchine tessili, movimenti orologeria, navi in legno
1861	26	7.755	Macchine a vapore, locomotive, veicoli ferroviari, macchine utensili, navi in ferro

Fortissima era la connessione di questo settore industriale con quello delle forniture militari e della produzione bellica. Essendo un comparto strategico vi fu nei suoi confronti un grande interesse da parte dello Stato che si manifestò sia tramite privilegi ed esclusività di produzione concessi a singole aziende, sia attraverso elevati dazi doganali sui prodotti d'importazione. Nello scorcio di secolo preso in considerazione fondamento dell'industria siderurgica piemontese era la produzione di ghisa tramite altoforno a carbone di legna; in genere si trattava di altiforni di potenzialità e dimensioni limitate con una produzione settimanale non eccedente le 100 tonnellate¹⁹, a cui si affiancava la produzione di ferro malleabile con il metodo *diretto*²⁰.

In Piemonte l'industria del ferro era legata a particolari condizioni quali la disponibilità di carbone, di legna, di minerali estratti da giacimenti locali e dalla presenza di naturali cadute di acqua per generare le correnti d'aria nei forni e necessarie ad alimentare i magli.

Un'industria costituita da una pleora di aziende di piccole dimensioni vincolate nella loro ubicazione dalla vicinanza alle miniere, alle fonti di approvvigionamento di combustibile e alle cascate d'acqua.

A fronte delle condizioni di arretratezza era sentita la necessità del rinnovamento che si concretizzò nell'adozione di forni più moderni²¹, nell'utilizzo di combustibili gassosi e, soprattutto, nel trasferimento in Liguria degli opifici più importanti.

Nella seconda metà del secolo si verificò una concentrazione della proprietà, che portò alla sparizione delle industrie a conduzione familiare e al sorgere di pochi e nuovi stabilimenti soprattutto in Liguria dove gli impianti potevano essere alimentati con materie prime: rottami, minerali

¹⁸ Mario ABRATE, *Ricerche sullo sviluppo...* op. cit. p. 244.

¹⁹ I contemporanei forni inglesi producevano 50 tonnellate al giorno. Mario ABRATE, *Ricerche sullo sviluppo...* op. cit. p. 241.

²⁰ Procedimento che per l'alto consumo di legna era, in altri paesi, stato abbandonato.

²¹ Forno rotondo, forno a riverbero.

ferrosi e carbone fossile, per due terzi importati e stoccati nei porti della regione²².

Analogamente anche per l'industria meccanica, agli inizi del regno di Carlo Alberto, le condizioni erano tutt'altro che esaltanti. Infatti il tessuto produttivo era costituito da piccoli stabilimenti il cui compito primario era quello di provvedere alla produzione di prodotti correnti per l'agricoltura, la casa e l'edilizia, utilizzando ferro nazionale e semi manufatti d'importazione.

Il ritardo e la lentezza con il quale in Piemonte le macchine furono introdotte nei processi produttivi può essere spiegato con la mancanza di materie prime (carbone fossile), con le difficoltà nelle comunicazioni, con la modestia dei capitali disponibili, con l'inetta o vessatoria politica tributaria e con l'assenza di un'unità politica ed economica; un insieme di fattori che conducevano ad un mercato piuttosto ristretto.

Tuttavia, nonostante questi limiti, *negli anni che vanno dal '48 al '61 tutta la società piemontese fu caratterizzata da un profondo processo di rinnovamento che non ebbe uguali negli altri stati italiani*²³. La situazione politica venutasi a determinare con l'adozione dello Statuto Albertino, favorì il consolidarsi della nascente borghesia e il suo affermarsi come forza produttiva impegnata nel rinnovamento dell'agricoltura, nello sviluppo della manifattura e nel sorgere di una moderna finanza. Torino divenne quindi sede di banche e attività finanziarie che operavano a sostegno della nascente attività industriale.

Nel 1849 nacque la Banca Nazionale degli Stati Sardi²⁴; nel 1850 fu fondata la Borsa di Commercio e successivamente, a partire dal 1853 la Cassa di Sconto, la Cassa del Commercio e dell'Industria, Banco Sete e Credito Mobiliare degli Stati Sardi²⁵.

Quel periodo fu una stagione molto particolare per Torino che vide delinearsi *la prima idea di un progresso economico che facesse da supporto al progresso civile e stimolasse tutte le componenti sociali del Paese. Molte radici della successiva evoluzione debbono essere ricercate negli assidui contatti con gli ambienti imprenditoriali transalpini, specialmente francesi, alsaziani, belgi,*

²² Dal 1840 al 1861 in Piemonte gli altiforni scesero da 51 a 11, la produzione di ghisa da 12.000 tonnellate a 7.000 e gli addetti da 10.000 a 7.500. Mario ABRATE, *Ricerche sullo sviluppo...* op. cit. p. 243.

²³ Claudio BERMOND, *Torino da capitale...* op. cit. p. 63.

²⁴ Nasce dalla fusione delle banche di Genova e Torino. Diverrà la maggiore banca d'emissione del Regno Unitario. Rosario ROMEO, *Breve storia...* op. cit. p. 23.

²⁵ V. PAUTASSI, *Gli istituti di credito e assicurativi e la borsa in Piemonte dal 1831 al 1861*, Torino 1961.

*tecnologicamente più evoluti e individualmente più audaci*²⁶.

Già a partire dal 1831 la politica dello stato sabaudo tendeva a far sì che, progressivamente, si giungesse all'abbandono del *mercantilismo protezionistico* per sostituirlo con una politica economica di tipo liberale, operando anche nella direzione di migliorare i trasporti, fondamentali per la creazione di un vero e proprio mercato *aperto*²⁷.

Gli inizi furono difficili e faticosi: tra il 1830 e il 1846, su un miliardo e trecento milioni di lire introitati complessivamente dal Regno di Sardegna, solo trentasei furono spesi per opere di pubblica utilità²⁸. Tra queste vi fu la realizzazione della rete ferroviaria piemontese che inizialmente collegò la capitale con il porto di Genova, naturale sbocco commerciale per la nascente produzione industriale.

Consultando il bilancio statale del 1847 si trova che *ancora più dei 4/5 delle intere spese stanziare (ammontanti complessivamente a 84 milioni) erano assorbite dall'amministrazione della guerra (32 milioni e mezzo) e del debito pubblico, dalla dotazione della corona e dal dicastero delle finanze. Rimaneva da ripartirsi tra gli altri rami dell'amministrazione la meschina somma di 16 milioni, giusto sufficiente a coprire le spese della burocrazia statale*²⁹. L'impressione che si ricava è quindi quella di una situazione caratterizzata da un certo dinamismo che denota però ancora vasti coni d'ombra.

Il panorama industriale piemontese che si offre alla nostra osservazione è quello di un *settore produttivo più intento a trasformare in senso industriale le attività tradizionali non a spingere decisamente l'acceleratore dell'industria destinata alla costruzione delle grandi infrastrutture*³⁰.

Condizioni e situazioni perfettamente coerenti con il liberalismo di Cavour³¹ e con la sua teoria delle *industrie naturali*, che presupponeva l'economia piemontese incentrata su un'agricoltura, specializzata, perfezionata e meccanizzata, affiancata da poche industrie agrarie (setifici, risi pregiati, vini di qualità), sulla commercializzazione di queste produzioni e sulla più ampia libertà di commercio. Tale impostazione, che non lasciava spazio a

²⁶ Mario ABRATE, *Una interpretazione dello sviluppo industriale torinese*, in *Torino città viva da capitale a metropoli 1880-1890*, Torino 1980, p. 165.

²⁷ Nel 1861, in Italia, su 1798 km di strade ferrate 819 km si trovavano in Piemonte e 522 km nell'ex Lombardo-Veneto.

²⁸ Rodolfo MORANDI, *Storia della grande industria italiana*, Torino 1966, p. 98.

²⁹ Rodolfo MORANDI, *Storia della grande...* op. cit. p. 99.

³⁰ Pier Luigi BASSIGNANA, *Dalla manifattura alla fabbrica*, in *Il sogno della città industriale-Torino fra ottocento e novecento*, Torino Mole Antonelliana 13 ottobre- 18 dicembre 1994, Fabbri 1994. p. 79.

³¹ Camillo Benso conte di Cavour, primo ministro dal novembre 1852 alla morte, avvenuta il 6 giugno 1861.

nessuna forma di protezione, mise in difficoltà quei settori che, come la siderurgia o la meccanica pesante, dipendevano dall'importazione delle materie prime, i quali, per non soccombere, dovettero adeguare dimensioni e sistemi produttivi³².

Nel 1861 la città contava 204.715 abitanti³³ di cui circa un quarto era costituito da lavoratori dipendenti: tra questi gli addetti al settore metalmeccanico erano 5.924, una cifra di gran lunga minoritaria rispetto ai 52.294 lavoratori occupati nei diversi settori presi in considerazione.

Tabella 4 – Industria torinese nel 1861.³⁴

SETTORI	ADDETTI
Abbigliamento	23.918
Alimentazione	6.337
Chimica	2.616
Cuoio e pelli	2.708
Edilizia	369
Legno e mobili	5.205
Metalmecanica	5.924
Carta	2.279
Tessile	2.938
TOTALE	52.294

Questo, a grandi linee, era l'ambito produttivo dal quale prese le mosse il processo di industrializzazione del Regno Sabauda.

Lentamente ma in maniera costante, l'industria piemontese, e quella torinese in particolare, iniziarono a crescere in dimensioni e numero di dipendenti, fino a diventare nell'Italia post unitaria il polo industriale per antonomasia, il motore dell'economia nazionale.

³² Sostanziali variazioni all'impostazione cavouriana furono imposte, sul finire degli anni sessanta del XIX secolo da un forte ritorno al protezionismo comune a tutti gli stati europei.

³³ I Censimento del Regno d'Italia, 1861.

³⁴ Idem.

L'industria torinese sul finire del XIX secolo

Contestualmente alla raggiunta unità politica della penisola e alla proclamazione del Regno d'Italia inizia il dibattito sullo spostamento da Torino a Roma della capitale³⁵ che, a causa della congiuntura politica internazionale, si realizzerà solamente dopo qualche anno.

In attesa di ciò, e per dare un segno di rinnovamento, nel 1864 la capitale fu trasferita a Firenze, dove resterà fino al 1870.

Per la città si trattò di una vera sciagura. Torino, in un solo momento, perdeva sia il primato politico che quello economico e *vi era il pericolo che la città che appena allora cominciava ad aprirsi verso orizzonti meno angusti si ripiegasse su se stessa retrocedendo ad un ruolo marginale*³⁶. Con la depressione economica che seguì, nonostante conservasse le aziende di Stato, la città perse un gran numero di posti di lavoro legati al trasferimento dei ministeri, dei massimi organismi statali, delle banche e delle società d'affari; ciò determinò altresì la diminuzione del numero degli abitanti che nel volgere di quattro anni, fra il 1864 e il 1868, passarono da circa 220.000³⁷ a 190.000³⁸.

Occorre però riconoscere che l'Amministrazione cittadina prevede la crisi che si stava abbattendo su Torino già a partire dal novembre del 1861, quando il Sindaco Nomis di Cossila³⁹ esprimeva in questi termini, durante una seduta del Consiglio Comunale, i suoi timori per il futuro: *Non cessa l'incertezza sulle condizioni future di Torino, che incaglia ad ogni tratto l'andamento normale dell'Amministrazione, rende i privati peritosi ad intraprendere ogni maniera di speculazione e che colpisce, se mi è lecito così esprimermi, la città di paralisi economica*. Qualche anno più tardi Emanuele Luserna di Rorà⁴⁰, successore del Nomis di Cossila nel ruolo di Primo Cittadino, dopo aver promosso alcuni studi sulle reali condizioni economiche della città⁴¹, dette il via a tutta una serie di iniziative che prevedevano il varo di un piano di opere pubbliche che fecero da volano allo sviluppo di Torino contribuendo a farne un centro manifatturiero. Ciò significò, fra l'altro, tra il 1869 e il 1871 il taglio del canale della Ceronda che captando l'acqua nelle vicinanze di Altessano

³⁵ Il parlamento italiano per la prima volta si riunì il 18 febbraio 1861, Vittorio Emanuele II fu proclamato re d'Italia il 17 marzo e il 27 marzo la Camera dei Deputati approva l'ordine del giorno Boncompagni che pone la questione del trasferimento a Roma della capitale.

³⁶ Valerio CASTRONOVO, *Torino*, Bari 1987, p. 43.

³⁷ Pietro BARICCO, *Torino descritta da Pietro Baricco*, Torino, 1869, p. 6.

³⁸ Dopo il 1868 la popolazione riprese a crescere e nel 1871 i residenti ammontavano 210.097. II° Censimento del Regno, 1871.

³⁹ Conte Augusto Nomis di Cossila, Sindaco dal 3/2/1860 al 26/12/1861.

⁴⁰ Marchese Emanuele Luserna di Rorà, Sindaco dal 1/2/1862 al 31/12/1865.

⁴¹ Statistica professionale, statistica industriale, costituzione della commissione industriale.

attraversava la regione di Lucento, via Borgaro, corso Mortara, via Cecchi e via Carmagnola, prima di gettarsi nella Dora e raggiungere via Aosta⁴². Il canale fu una fonte primaria di energia tanto che lungo il suo percorso si insediarono molti stabilimenti che faranno la storia dell'industria torinese sollecitando crescita economica e urbana⁴³.

Nonostante l'avversa congiuntura, la città dimostrò di avere capacità, risorse e un tessuto artigianale e di piccole imprese che le permise di resistere, ponendo nel contempo le premesse per risollevarsi al momento in cui, fra il 1875 e il 1895 si verificò una forte crisi agraria e una grande depressione economica mondiale che, tuttavia, forse ebbe pure una sua funzione nell'accelerare l'avvio dei capitali industriali, e nel determinare la conseguente espansione⁴⁴.

In questo momento storico che pur segna l'avvio del decollo economico e la trasformazione qualitativa e quantitativa dell'industria piemontese e torinese, l'area cittadina che diverrà il futuro quartiere della Barriera di Milano non aveva assunto le sue peculiarità. Ancora non vi erano sorti grandi stabilimenti industriali e le manifatture che la caratterizzeranno. Viceversa, nel limitrofo borgo Dora erano localizzate alcune fra le più importanti industrie della città⁴⁵.

Attorno al 1896, si verificheranno favorevoli condizioni economiche che anche in ambito internazionale incoraggeranno lo sviluppo e la ripresa industriale. Nello scorcio finale del XIX secolo, Torino poté quindi svilupparsi anche perché i suoi pochi moderni nuclei industriali riuscirono ad inserirsi nell'alveo della generalizzata ripresa economica europea.

Stabilimento
Gilardini,
Laboratorio
zainerie
Via Ponte Mosca
18 (ora C.so
Giulio Cesare)
anno 1896.



⁴² Il secondo ramo del canale della Ceronda fu aperto nel 1872; percorreva le vie San Donato, Bonzanigo, Pinelli, corso Principe Oddone e Regina Margherita, via Cottolengo, Fiocchetto e Artisti per finire infine nelle acque del Po poco a valle del corso San Maurizio.

⁴³ Il 20 ottobre 1865 il Municipio fece pubblicare un appello diretto agli industriali italiani e stranieri nel quale li si invitava ad investire a Torino. ASCT, Corr. Lavori Pubblici 1865, Cat.14, Cart.16, Fasc.11.

⁴⁴ Rosario ROMEO, *Breve storia della grande industria in Italia*, Bologna, 1961, p. 47.

⁴⁵ Nella zona nord, esterne alla cinta daziaria, vi erano poi gli stabilimenti chimici Sclopis e soprattutto la Regia Manifattura Tabacchi che per diverso tempo sarà ancora la più grande realtà produttiva di Torino.

Tabella 5 – Opifici privati torinesi nel 1862⁴⁶.

Settore	Ditta	Operai
Porcellane	Imoda Eredi	200
	Regio Parco	250
Cartiere	Martin e Trub	55
	Marsengo Giovanni	50
	Bench	128
Fonderia e meccanica	Colla Giovanni	120
	Bertetti e Cavallo	130
	Chiaromonte e Bellino	55
	Polla	50
	Biolley	45
	Squindo	40
Armi bianche	Sichling	267
	Tinelli Biagio	56
Tessiture	Manifattura nastri	364
	Chichizola	220
	Cattaneo e Petitti	190
	Costa e Siravegna	140
	Rodi Pietro	140
	Peyrot	1.000
	Malan e Ceriani	458
	Marchini	100
Mobilio	Lovera	292
	Martinotti Giuseppe	30
	Capello Gabriele	30
Fabbriche di carrozze	Sala Cesare	60
	Locati Alessandro	50
Chimici	Demedici	125
	Albani	150
	Sclopis	40
	Lavaggi	100
Officine ferroviarie Porta Susa	Soc. Vittorio Emanuele	200

Ad emergere decisamente per numero di addetti erano gli stabilimenti governativi e le regie manifatture del robusto comparto delle industrie statali: dei circa 52.000 lavoratori dell'intero settore manifatturiero solo 15-20.000 lavoravano in stabilimenti intesi nell'accezione moderna del termine⁴⁷, e di questi circa 5.000 dipendevano più o meno direttamente da opifici statali e militari: Arsenale, Manifattura Tabacchi e Officine Ferroviarie, mentre in numero all'incirca uguale erano gli operai dipendenti da industrie private, chimiche, tessili, dell'abbigliamento o meccaniche che, comunque, lavoravano prevalentemente su commesse governative⁴⁸.

⁴⁶ Riassunto statistico, dati dell'inchiesta industriale del 1862.

⁴⁷ Paolo SPRIANO, *Socialismo e classe operaia a Torino dal 1892 al 1913*, Torino, 1958 p. 17.

⁴⁸ Pierre GABERT, *Turin ville industrielle. Etude de géographie humaine*, Paris. 1964, p. 84.

Tabella 6 – Opifici pubblici torinesi nel 1862.

Stabilimento	Operai
Fabbrica di armi Portatili di Valdocco	686
Laboratorio riparazioni armi dell'Arsenale	360
Regia fonderia dell'Arsenale	347
Officina artiglieria Borgo Dora	540
Manifattura Tabacchi	2.113
Officina Ferroviaria di Porta Nuova	900
Totale	4.946

Ciononostante, nell'ambito della asfittica e depressa industria italiana il Piemonte e Torino, ricoprivano un posto di rilievo: a tale proposito basti pensare che nell'ambito dell'intera produzione cotoniera e laniera, rispettivamente, su 765 mila e 300 mila fusi, ben 312 mila e 140 mila erano in Piemonte⁴⁹.

Fra il 1876 e il 1880 si sviluppò l'industria cotoniera. Nella sola provincia di Torino *i 13.460 operai dell'industria cotoniera superavano di circa tre volte gli addetti alle imprese alimentari e di trasformazione dei prodotti agricoli e si avvicinavano, in termini assoluti, al complesso degli operai censiti negli stabilimenti minerari, meccanici, chimici ed elettrici, che erano in tutto 18.873*⁵⁰.

Negli anni a cavallo tra il XIX e XX secolo e soprattutto nell'età giolittiana⁵¹ l'Italia, pur accodandosi al generale sviluppo economico europeo rimase, nonostante tutto, una potenza industriale di secondo piano. Infatti se il quindicennio compreso tra il 1898 e il 1913 non produsse un diffuso sistema industriale *che avesse una seria consistenza, e soprattutto quel minimo di completezza necessaria ad assicurare al paese una certa autonomia economica*⁵².

In questo panorama nazionale Torino che rappresentava un'eccezione, era comunque una città in piena trasformazione che, dopo la grande depressione abbattutasi su tutta l'economia internazionale (1875-1895), aveva ripreso slancio e vigore. Per la città, iniziò allora la vera rivoluzione industriale, che portò ad un notevole incremento degli occupati nell'industria.

⁴⁹ Rodolfo MORANDI, *Storia della...* op. cit. p.118-121.

⁵⁰ Valerio CASTRONOVO, *Il Piemonte*, in *Storia delle regioni...* op. cit. p. 156.

⁵¹ Tra il 1901 e il 1913 il prodotto industriale pro-capite era cresciuto di circa due terzi e la produzione industriale dell'87% a fronte di un incremento medio, in Europa, pari al 57%. Rosario ROMEO, *Breve storia della...* op.cit. p. 63.

⁵² Rodolfo MORANDI, *Storia della...* op.cit. p.176.

Tabella 7 – Elaborazione dati censimenti 1881 – 1901.

Settore produttivo	Occupati nel 1881	Occupati nel 1901	Differenza
Agricoltura	9.858	9.257	-601
Industria	68.224	94.526	26.302
Commercio	23.617	32.269	8.652
Personale di servizio	19.638	20.341	703
Professionisti	21.137	25.761	4.624
Non occupati	73.918	106.698	32.780
Inferiori ai 9 anni	36.440	46.804	10.364
TOTALE	252.832	335.656	82.824

Ed è infatti proprio tra il 1880 e il 1890 che nacquero alcune tra le più importanti officine meccaniche della storia industriale non solo cittadina:

- la Società Nazionale delle Officine di Savigliano⁵³ dal 1883 aveva assunto l'esercizio dello stabilimento torinese della Società Italiana Ausiliare di Strade Ferrate, Tranvie e Lavori Pubblici;
- la Nebiolo che, nel 1879, trasformò in società il suo laboratorio per la produzione di caratteri da stampa e dal 1890 iniziò a produrre macchine per la stampa;
- la Fratelli Tedeschi⁵⁴, nata nel 1888 produceva cavi elettrici e nel 1898 occupava 250 operai lavorando in stretto contatto con la Savigliano;
- la Diatto che producendo carri, carrozze e poi carri ferroviari occupava 245 operai;
- l'Ansaldo dal 1884 produceva macchine utensili. Ampliata su 25.000 mq, nel 1895 occupava 400 operai;
- Le Ferriere Piemontesi nel 1899 trasferite a Torino da Avigliana e poi ancora la Moncenisio, la Elli Zerboni e la Emanuel, che accanto ai grandi stabilimenti tessili andavano ad insediarsi, a corona, nei settori periferici della città.

Già nel 1888 a Torino una piccola centrale termica produceva energia elettrica, ma solo nel 1896 con la costituzione della Società Elettrica Alta Italia, tutta l'area Nord della città, già sede di numerose attività produttive e manifatturiere grazie ai tre impianti idroelettrici sulla Dora, sulla Stura e sull'Orco, che avevano permesso di integrare e sostituire la forza motrice fornita dai canali, primo fra tutti quello della Ceronda, ricevette un deciso

⁵³ Nata con l'apporto di capitali belgi innestandosi sulle preesistenti officine della Società Ferroviaria Torino-Cuneo, produceva materiale ferroviario e dal 1892 motori e apparecchiature elettriche.

⁵⁴ Futura I.N.C.E.T. di via Cigna.

impulso verso l'industrializzazione. Sorsero così numerosi stabilimenti tessili come la Fratelli Piacenza, Giordano e la Filatura di Tollegno.

Il 1° luglio del 1899, con un organico di 50 operai, nacque la FIAT; l'avvenimento, per la Barriera, sarà portatore di grandi trasformazioni poiché sorgeranno diverse fabbriche del settore metallurgico, metalmeccanico o comunque legate all'indotto dell'industria dell'automobile.

Di epoca più recente (anche se di pochi anni) le Fonderie Subalpine (1904), la FIAT Brevetti (1905), la Michelin, le Ferriere FIAT (1905), le Industrie Metallurgiche, l'Ansaldo San Giorgio e la FIAT Grandi Motori. Il sorgere di queste nuove grandi realtà produttive significò un notevole aumento degli addetti nei vari settori industriali, in modo particolare in quelli dell'abbigliamento, del tessile e del metalmeccanico come si nota nella seguente tabella.

Tabella 8 – Addetti nell'industria torinese anni 1881⁵⁵ e 1898⁵⁶.

Settori	1881	1898
Abbigliamento	26.554	31.730
Alimentare	5.880	7.010
Chimica	1.173	
Cuoio e pelli	2.007	2.990
Edilizia	4.036	7.200
Legno e mobili	7.520	8.016
Metalmeccanica	10.168	14.120
Tessile	5.532	9.840
TOTALE	62.870	80.906

Infatti secondo il censimento del 1881, dei 250.655 abitanti che contava allora la città oltre il 27% lavorava nel settore industriale.

Dai risultati di un'indagine del Ministero dell'Industria e Commercio l'industria torinese annoverava 757 aziende, con un numero di addetti superiore alle dieci unità, per complessivi 21.851 addetti.

⁵⁵ III° Censimento del Regno d'Italia 1881.

⁵⁶ Statistica comunale.

Le industrie, secondo il tipo di produzione, erano così ripartite:

Tabella 9 – Stabilimenti con più di dieci dipendenti nel 1889⁵⁷.

Settori	n° Stabilimenti	n° Addetti	% sul totale industrie
Telefono	1	30	
Gas	2	317	2
Illuminazione elettrica	11	72	
Metalmecchaniche	81	8.766	41
Alimentari	29	486	2,3
Tessili	60	4.345	20
Cuoio e pelli	23	1.376	6,5
Cartiere	7	113	
Industrie grafiche	66	1.929	11,7
Legno e mobili	15	461	
Tabacco e varie	7	1.910	8,9
Edili e vetro	7	303	1,4
Chimiche	23	1.173	5,5
Totale	757	21.851	100



*Stabilimento
meccanico
Michele Ansaldo
Via Ponte Mosca 40
(ora C.so Giulio
Cesare)
anno 1896.*

Tenendo presente che i dati fanno riferimento alle industrie con più di dieci addetti, si può notare come la maggioranza relativa degli occupati (41%) sia compresa nel settore metalmeccanico. Teniamo conto di questo dato nel fare un confronto poiché il numero dei dipendenti rilevati nel 1881 (10.168 addetti), comprende anche quelli occupati in botteghe e laboratori. Viceversa la cifra riferita al 1889 (8.766 addetti) non li considera. Pertanto il numero di coloro che, complessivamente, erano occupati nel comparto è da ritenersi certamente di molto superiore. Infatti nel 1898 i metalmeccanici ascendevano già a 14.120 unità⁵⁸.

Nonostante ciò, solamente le lavorazioni tessili e altre vecchie produzioni consentivano alla regione e al suo capoluogo di inserirsi nella gradua-

⁵⁷ Indagine condotta nel 1889 dal Ministero dell'Industria e Commercio.

⁵⁸ Statistica comunale.

toria nazionale della aree ad alta densità industriale ed operaia⁵⁹.

In conclusione, a cavallo fra i due secoli, la struttura industriale piemontese e, per molti versi torinese, rifletteva solamente l'evoluzione delle antiche manifatture con l'aggiunta di una moderna produzione meccanica anch'essa comunque eredità e *prerogativa dei vecchi opifici governativi di armi e di equipaggiamento convenzionale*⁶⁰.

⁵⁹ Nella concentrazione operaia e negli indici di molte produzioni industriali il Piemonte era superato da diverse regioni quali Lombardia, Emilia, Veneto, Liguria. Valerio CASTRONOVO, *Il Piemonte*, in *Storia delle regioni...*op.cit. p. 193-194.

⁶⁰ Valerio CASTRONOVO, *Il Piemonte*, in *Storia delle regioni...*op.cit.p. 197.



Un nuovo quartiere

Un nuovo quartiere

Il territorio

Torino non è già meno delizioso fuori città di quello che sia vago⁶¹ dentro, e maestoso. Egli⁶² è situato in una bellissima pianura, ripiena di ville, e palagi⁶³ di delizia, e non solo per diporto de' reali principi, ma ancora per sollazzo, e divertimento de' cittadini. Il clima di questa pianura è temperato, il terreno fecondo, e favorito dalla natura, non solo del necessario, ma ancora del dilettevole perciò detta da alcuni Viridarium Italiae⁶⁴.

Sarebbe molto interessante poter verificare se questa percezione della pianura torinese che nel 1753 manifestava Giovanni Gaspare Craveri⁶⁵, fosse la stessa di quei contadini che lavoravano i campi della *bellissima pianura* e se nella medesima si riconoscevano coloro che, oltre un secolo dopo iniziarono, più intensamente, a popolare questi antichi distretti agricoli individuati sulle carte da poche borgate e dal nome delle cascine.

Definire con precisione i confini e circoscrivere il territorio che nella zona nord del Comune di Torino sarà successivamente denominato *Barriera di Milano* risulta alquanto difficile poiché, prima che una contrada, una borgata o un quartiere, questo tratto cittadino era solamente un *luogo* amministrativo: un ufficio daziario che nell'arco di circa cinquanta anni (dalla seconda metà del XIX secolo al primo decennio del XX), grazie ad un notevole sviluppo urbanistico e industriale, acquisirà una sua precisa connotazione che, al culmine della sua espansione, sarà compresa nei seguenti confini:

- a Nord dalla cinta daziaria del 1912, piazza Conti di Rebaudengo
- a Ovest dalla ferrovia Torino- Milano
- a Sud dai corsi Novara e Vigevano
- a Est dal Regio Parco

Questa delimitazione è il risultato di un processo di crescita ed oggi risulta comoda ed utile a fini statistici, amministrativi e di ricerca. Purtroppo però, sia per carenze di ricerche che per questioni anagrafiche, sono andate invece irrimediabilmente perse per sempre la percezione del territorio che avevano gli allora abitanti della barriera e l'evolversi della sua espansione fisica e demografica.

⁶¹ Grazioso, bello riferito alla città vera e propria.

⁶² Torino.

⁶³ Palazzi.

⁶⁴ Giardino d'Italia.

⁶⁵ Giovanni Gaspare CRAVERI, *Guida de' Forestieri per la Reale Città di Torino*, Torino 1753.

Leggermente diversa da quella appena citata è la delimitazione utilizzata per il censimento del 1911 che considerava come Barriera di Milano l'area compresa fra il torrente Stura, la ferrovia Torino- Milano, i corsi Novara e Vigevano e la strada dell'Arrivore (vie Cruto e Corelli), escludendo quindi la borgata Maddalene⁶⁶ e i terreni costituenti le pertinenze della *Cascina Nuova*.

Attorno alla metà del XIX secolo questa zona era ancora una distesa di pascoli e prati solcata dalla Strada Reale d'Italia, successivamente denominata *strada di Vercelli* e, ai nostri giorni corso Vercelli. Da questa importante arteria, poco oltre la Dora, verso Ovest si diramava la Strada della Venaria Reale, mentre verso est si staccava la Strada dell'Abbadia di Stura che, superata la contrada Maddalene, si biforcava con un ramo che raggiungeva il Regio Parco, inoltre, seguendo il percorso dell'attuale via, l'allora Strada della Fossata, dopo aver toccato l'omonima cascina, raggiungeva il Borgo Vittoria e la Madonna di Campagna.

Tutta l'area era punteggiata da cascine, edifici rurali e costruzioni

sparse che, prima *cederanno* i terreni che le circondavano per l'edificazione degli stabilimenti industriali e poi cadranno esse stesse sotto i colpi dell'inarrestabile espansione urbana.

Basandoci sulla numerazione, sui rilievi e sulle proprietà citate nei lavori ottocenteschi di Antonio Rabbini⁶⁷, identifichiamo i nomi con i quali queste costruzioni erano conosciute⁶⁸.

Cartolina postale del Piazzale Barriera di Milano (P.zza Crispi) nel 1916.



⁶⁶ Nelle varie sezioni di censimento questa era la *Frazione F.*

⁶⁷ Antonio RABBINI, *Elenco dei nomi dei proprietari delle cascine, vigne e fabbriche designate sulla carta topografica della città, territorio di Torino e suoi contorni*, Torino 1840.

⁶⁸ Sovente il nome della cascina derivava da quello del proprietario (come ad esempio, Falchera dalla famiglia Falchero) e talvolta, ma non era una regola assoluta, mutava con il mutare di questi. Infatti, i nomi di alcune delle cascine della Barriera di Milano, es. il Clemente, il Valle, Il Druetti, la Mangiarda, ricordano quello di precedenti proprietari e non di coloro che ne erano i possessori attorno alla metà dell'800.

Tabella 11 – Costruzioni sul territorio della Barriera di Milano intorno al 1840.

n°	Denominazione	Proprietari	Ubicazione
307	La cascina nuova	Nigra fratelli banchieri di S. M.	area Scalo Vanchiglia
308	La cascina nuova	Nigra fratelli banchieri di S. M.	Bologna
309	Il Crocifisso	Ospedale maggiore di S. Giovanni	Pacini, Bottesini
310	Dubois ed Eloim	Ospedale maggiore di S. Giovanni	Bottesini, Petrella, Ponchielli
311	Il Valinotto	Ospedale maggiore di S. Giovanni	Petrella, Paganini
317	Filatoio e fabbrica maioliche	Matthei fratelli	Corelli, Botticelli
318	Il Clemente	Valle Fratelli	Perosi
319	Il Brunè	Gallizio Francesco	Cherubini, Sempione, Cherubini
320	La Campagnetta	Ospedale maggiore di S. Giovanni	Mercadante, Cherubini
321	Il Conte d'Ales	Gattiglia Secondo	Paisiello, Viriglio, Paisiello
322	Tetti diversi	Proprietari diversi	Borgata Maddalene via Aosta
323	Il Mangiardino	Arleri Vincenzo	Clementi, Malone
324	La Mangiarda	Valperga di Masino conte	Novara, Palermo
330	La Leonarda	Valperga di Masino conte	Giulio Cesare, Feletto
331	Il Violino	Opera pia di S. Luigi	Palermo, G. Cesare, Rossi
332	Il Benso	Castagneri fratelli	Cherubini, Monterosa
333	Il Duetto	Costa senatore	Mercadante
334	La Protta	Belli e Berard	Zandonai
335	La Cremona	Belli padre e figli	Giulio Cesare, Pergolesi
336	La Voghera	Pamparato conte	piazza Rebaudengo
337	La Malanotte	Scarzelli vedova	Vercelli, Rebaudengo
338	La Marchesa	Vitale avvocato	Vercelli
339	Pane e Vino	Fantone Pio	Fossata 2 - 4 , Vercelli
345	Bolognina	Vedova Bologna	Vigevano, Cigna
346	Il Capitolo	Falchero Giovanni Battista	Fossata
347	La Parella	Lascaris Maddalena	fondo via Parella
262 bis	Casa	Albano	piazza Rebaudengo

Interessante è notare la presenza di ben quattro cascine di proprietà dell'Ospedale maggiore di San Giovanni Battista e delle due costruzioni formanti un'unica tenuta di proprietà dei banchieri Nigra⁶⁹.

L'espansione della città e i profitti che ne traevano i proprietari cedendo i terreni circostanti, segnarono la fine delle cascine che in un processo culminato alla fine dei passati anni settanta, una dopo l'altra vennero demolite. Non vogliamo qui dilungarci su questo aspetto della trasformazione del paesaggio, però, a titolo di esempio, citiamo solo il caso della cascina

⁶⁹ Famiglia di quel Costantino (1828- 1907), diplomatico, intermediario fra Torino e Parigi nei preparativi della seconda guerra d'indipendenza (1859) ed autore della raccolta *I canti popolari del Piemonte*, pubblicata nel 1888.

Druetto abbattuta per costruire la scuola materna di via Mercadante, la Crocifisso e la Bolognina demolite rispettivamente per l'apertura di via Pacini e via Cigna. Tuttavia delle *reliquie* sono ancora visibili se pensiamo alla Brunè, alla Pane e Vino e alla Marchesa che, fortunatamente, ha assunto nuova gloria, essendo il suo caratteristico fienile sostenuto da colonne di stile dorico, una sala polivalente della Circoscrizione.

Nascita della Barriera di Milano 1852-1912

Attorno alla metà del XIX secolo Torino, capitale del Regno di Sardegna, contava circa 120.000 abitanti⁷⁰, le costruzioni debordavano di poco dall'area compresa fra il Po, corso Regina Margherita⁷¹, corso Principe Oddone⁷² e corso Vittorio Emanuele II⁷³; oltre si apriva immediatamente la campagna disseminata di cascine e costruzioni rurali.

Cascina
"Marchesa"
prima della
ristrutturazione
anni '70.

In sostanza, ad eccezione del Borgo Nuovo, di Vanchiglia e di San Salvario, la Torino della seconda metà '800 era, per dimensioni, molto simile a quella della metà del secolo precedente⁷⁴.



Nel 1849 il Sindaco Demargherita⁷⁵ indirizzava al Ministro dell'Interno un memoriale⁷⁶ con il quale chiedeva che la città venisse reintegrata nel diritto di riscossione diretta del dazio sui generi di consumo⁷⁷. La proposta fu accettata e il 20 dicembre 1850 fra Governo e Municipio fu stipulata la convenzione che regolava e trasferiva alla città l'onere della riscossione.

Nel 1852 il Municipio decise

⁷⁰ Torino contava 121.405 abitanti nel 1845 e 179.635 abitanti nel 1858. *Annuario Statistico della Città di Torino*, anno 1942.

⁷¹ Il primo tratto dal Po a porta Palazzo era denominato *stradale Santa Barbara*, il secondo tratto *stradale San Massimo*.

⁷² Ferrovia per Novara.

⁷³ Corso del Re.

⁷⁴ Fino alla metà del XVI secolo nulla fu costruito oltre il perimetro delle mura della *città quadrata* di origine romana. Il primo *ampliamento* fu la cittadella voluta nel 1564, per volere del duca Emanuele Filiberto, su progetto dell'architetto urbinato Francesco Pacciotto.

⁷⁵ Barone Francesco Luigi Demargherita, Sindaco dal 31/11/1848 al 3/4/1849.

⁷⁶ 16 febbraio 1849, ASCT, AM 1849/1850, p. 241.

⁷⁷ Tale diritto era appannaggio del Ministero delle Finanze che trasferiva alla città gli importi degli introiti.

così di delimitare il percorso della cinta daziaria della città⁷⁸ da cingersi *con muro ed altri provvedimenti*⁷⁹ in funzione del controllo totale delle merci in entrata costituendo il *dazio* che sarà, per lungo tempo, il primo capitolo d'entrata del bilancio comunale.

Il tracciato prescelto fu quello proposto dall'ingegner Pecco⁸⁰ e per la sua delimitazione il Consiglio comunale stanziò la somma di 2.200.000 lire

I lavori iniziarono nel 1853 e si conclusero nell'arco di circa cinque anni⁸¹. Il muro che segnava la cinta daziaria seguiva il percorso degli odierni corsi Bramante, Lepanto, De Nicola, Mediterraneo, Ferrucci, Tassoni, Svizzera, Mortara, Vigevano, Novara e Tortona, racchiudendo un'area di 16,60 chilometri quadrati. Costellato di garitte di guardia, il muro, pur comprendendo anche una fascia di terreni agricoli, separava fisicamente la campagna dalla città.

Il transito di persone e merci, avveniva solamente tramite vere e proprie porte: le *barriere* che, ad intervalli, interrompevano il percorso murario.

Vi era poi una strada che correva parallela alla cinta daziaria denominata, senza soluzione di continuità, via Circonvallazione. Questa nel tratto prossimo alla Barriera di Milano ai nostri giorni si identifica con i percorsi degli odierni corsi Vigevano e Novara.

In quelle contrade, ancora campagna, iniziava la *Strada Reale d'Italia*⁸² che collegava la capitale con Vercelli e il Piemonte orientale, proseguendo poi alla volta di Milano.

In quella che sarà poi la piazza Crispi (una delle barriere più importanti⁸³ dell'intero perimetro, con uffici del dazio, stalle, posto di guardia e magazzini) il progetto del Comune prevedeva che si aprisse la *Barriera di Milano*, alla quale, per quanto riguarda il settore cittadino considerato, facevano seguito la *Barriera dell'Abbadia* (corso Novara angolo corso Palermo), la *Barriera del Parco* (all'incirca in corso Novara angolo via Bologna) e la *Barriera del Campo Santo*, (corso Novara angolo corso Regio Parco).

Nell'ambito del territorio che si estendeva dall'area cittadina urbanizzata fino alla cinta daziaria, nell'ultimo quarantennio del XIX secolo il Comune, sotto la spinta dell'iniziativa immobiliare, progettò una lunga serie

⁷⁸ ASCT Delibera Consiglio comunale 30/6/1852.

⁷⁹ ASCT Delibera Consiglio comunale 18/1/1853.

⁸⁰ Edoardo Pecco, ingegnere capo della Città di Torino. ASCT, Raccolta Decreti Reali 149/1863.

⁸¹ Delibera consiglio comunale 30/12/1858.

⁸² Odierno corso Vercelli. Nelle carte del 1854 è denominata strada Reale di Milano. A fine secolo *strada di Vercelli*.

⁸³ Per importanza pari, alla *Barriera di Milano*, sono la *Barriera di Nizza* (piazza Carducci) e la *Barriera di Francia* (piazza Bernini).

di piani di ampliamento, mancanti però di una visione generale della crescita della città. Nel 1873, il *Piano Regolatore per l'ampliamento della città oltre Dora*⁸⁴, venne a congiungere la *barriera* con la città, ma solamente in linea teorica, visto che in realtà ci vorrà ancora un quindicennio prima che la città raggiunga il limite della cinta daziaria.

Nei documenti municipali dell'ultimo ventennio del secolo, l'area compresa fra il fiume Dora e la cinta daziaria, denominata *Regione Oltre Dora*, comincia ad accogliere industrie di rilevanza anche nazionale quali ad esempio la Gilardini, la Poccardi e l'Ansaldo. Non è ancora completamente satura di costruzioni, pur tuttavia già si constata qualche prima avvisaglia d'una crescita di borgate all'esterno. Tali borgate cresceranno, per parecchi anni, sulla base di lottizzazioni private e di iniziative individuali anziché secondo una normativa comunale, che sarà imposta, fuori cinta, solo parzialmente nel 1887 e poi, in modo

un po' più esteso ed incisivo, a partire dal 1901⁸⁵. In sostanza quanto costituisce l'odierno quartiere Aurora⁸⁶ si poneva come collegamento - quasi una cerniera - fra la città e la zona di espansione urbana della Barriera di Milano costituita dalle nascenti borgate Monte Bianco e Monte Rosa.



Caseggiati di Corso Vigevano e Piazza Crispi sulla sinistra le case operaie dell'INCET in primo piano depositi di ferro a carbone della FIAT Grandi Motori - anno 1920.

Nel 1911, anagraficamente, risiedevano in Torino 418.666 persone: gli abitanti erano 427.733, di cui, 310.722 entro la cinta daziaria e 117.011 fuori da essa. Nel decennio dal 1901 al 1911 la popolazione era aumentata di 92.077 unità di cui 27.969 nella zona centrale e ben 64.118 in quella fuori cinta⁸⁷.

Come si nota lo sviluppo urbanistico e l'incremento della popolazione prese vigore fra XIX e XX secolo in concomitanza con l'espansione industriale.

Nelle contrade periferiche cominciarono a trasferirsi schiere sempre più numerose di torinesi e di immigrati secondo percorsi e modalità già individuati dai contemporanei. *Il moltiplicarsi delle industrie intorno ai maggiori centri, mentre ha creato il fenomeno complesso dell'urbanesimo, ha posto in gioco*

⁸⁴ Piano regolatore che modificava quello approvato con Regio Decreto 27/12/ 1868.

⁸⁵ Leonardo GAMBINO, *L'espansione urbana e i sobborghi operai*, in *Il sogno della città industriale- Torino fra Ottocento e Novecento*, Torino, Mole Antonelliana, 13 ottobre-18 dicembre 1994, Fabbri, 1994. p.33.

⁸⁶ Dal nome di un'antica cascina.

⁸⁷ Torino Nuova, n. 5, 12/8/1911.

altresì le forze naturali, le quali tendono ad attutire gli inconvenienti, senza impedirne i benefici. Occorre che la popolazione operaia e dei piccoli impiegati trovi condizioni di vita che permettano ad essa di sussistere vicino ai centri industriali, senza assoggettarsi a un troppo elevato costo di vita. A queste necessità di ordine naturale si ispira appunto la ripartizione automatica della popolazione di una grande città dentro e fuori cinta. Non è per puro diletto che oltre centomila persone a Torino se ne stiano alle barriere anziché godere gli agi, le comodità e le soddisfazioni estetiche dei più fortunati che abitano al centro. Non è senza significato che il fulgido risorgere della attività industriale di Torino coincida col fenomeno demografico del rapido addensarsi della popolazione fuori cinta⁸⁸, il cui numero, infatti, aumenterà costantemente fra il 1881 e il 1931, come possiamo rilevare dai dati della popolazione presente nelle frazioni di censimento in cui era suddiviso il territorio comunale.

Tabella 12 – Popolazione presente nelle frazioni di censimento.

Frazione	Censimenti				
	1881	1901	1911	1921	1931
A Centrale	237.697	282.753	310.722	343.318	345.189
B Molinette	2.607	5.514	10.113	14.287	19.820
C Crocetta	635	1.877	4.701	9.949	14.234
D Martinetto	1.089	4.761	8.404	11.184	25.119
E B/rra Lanzo B/go Vittoria	585	2.851	6.205	7.905	9.291
F Barriera di Milano	1.901	5.747	17.791	24.925	39.967
G Regio Parco	1.970	3.867	9.601	14.850	18.851
H Lingotto	965	1.190	1.100	1.734	5.184
I Mirafiori	614	561	693	774	1.287
K Drosso Tre tetti	184	203	784	221	221
L Tetti Varrò	588	1.953	3.678	3.206	8.039
M Pozzo Strada B/go San Paolo	2.484	4.236	20.980	32.113	50.204
N Lucento		3.045	5.855	7.052	10.952
O Mad. di Campagna	1.955	3.218	5.606	6.517	15.702
P Villaretto		892	847	861	970
Q Bertolla	2.150	2.918	3.423	3.629	6.588
R Sassi	1.178	1.295	1.550	1.951	3.045
S Superga	298	325	373	311	393
T Mongreno	266	246	272	225	367
U Regalie	539	487	618	668	972
V Mad. del Pilone	1.542	2.858	6.171	7.056	8.753
X Santa Margherita	1.063	1.817	2.987	3.022	3.895
Y Cavoretto		1.759	1.759	2.399	3.315
Z San Vito	1.197	1.471	3.500	4.126	4.902
Totale città		335.656	427.733	502.274	597.260
Totale suburbio B-Z		52.903	117.011	158.956	252.071

Per quanto riguarda la Barriera di Milano si può rilevare come nel periodo sopra indicato la popolazione passi da 1.901 a 39.967 individui, aumentando cioè di circa ventuno volte nell'arco di cinquanta anni.

Come conseguenza della sempre maggiore pressione demografica, dalla piazza daziaria (piazza Crispi) fulcro del nuovo insediamento, l'abitato comincerà ad espandersi assumendo la direttrice del corso Vercelli quale asse di generazione dello sviluppo edilizio della barriera:

In concreto, il lasso di tempo che va dal 1896 al 1906, rappresenta uno dei periodi di massima espansione e le originarie aree ove questa avvenne possono essere così identificate:



Corso Palermo
angolo
Via Malone
tram n° 8
anno 1914.

- verso Nord lungo il corso Vercelli e le sue prime traverse alle spalle della piazza Crispi;
- ad Ovest lungo la via Fossata e via Monte Bianco, il cui abitato, caratterizzato da una presenza massiccia di stabilimenti industriali, prende il nome, secondo la toponomastica municipale, di *borgata Monte Bianco*;
- ad Est lungo via Monte Rosa e Leyni, assumendo, secondo la

toponomastica municipale, il nome di *borgata Monte Rosa* (un quartiere, dove le industrie non erano numerose e che conserverà caratteristiche più marcatamente residenziali), lungo via Aosta⁸⁹ e attorno alla *Barriera dell'Abbadia* assumendo il nome di *Borgata Maddalene*, lungo corso Ponte Mosca⁹⁰ e nelle zone limitrofe ad esempio corso Palermo.

Questi primi nuclei abitativi, vicini, ma ancora separati, vennero rapidamente a saldarsi in un unico agglomerato urbano. *Manca comunque uno studio, e forse mancherà per sempre, data l'impossibilità ormai quasi totale di raccogliere testimonianze orali dirette sull'argomento sull'organizzazione sociale rispetto al territorio*⁹¹ ma non solo, sfugge alla nostra analisi e alla nostra comprensione anche quale poteva essere la rappresentazione mentale e la percezione che gli abitanti avevano dello spazio fisico e del territorio sul quale era in corso un processo che lo avrebbe trasformato da campagna, a borgata, a città.

⁸⁹ Primo tratto dell'antica via delle Maddalene che conduceva alla borgata Regio Parco.

⁹⁰ Già nel 1807 Napoleone aveva decretato la costruzione di un nuovo ponte in sostituzione del vecchio ponte ligneo e del guado sulla Dora. Il ponte fu poi effettivamente realizzato fra il 1823 e il 1830 su progetto di Carlo Bernardo Mosca, da cui prese il nome.

⁹¹ Leonardo GAMBINO, op. cit. Torino, 1994, p. 38.

Se osserviamo le direttrici dello sviluppo urbano notiamo che queste si dipartono come raggi dal corpo della città. Infatti nel 1887 il Comune deliberò la regolarizzazione e il prolungamento di alcune strade, *un provvedimento che non possiamo neppure definire di pianificazione urbanistica: ci si limita a decretare il prolungamento in linea retta di tali vie. Il provvedimento ha tuttavia importanza per almeno due ragioni: è un indicatore, e una presa d'atto da parte del Comune, delle direzioni in cui la città si sta sviluppando nel territorio fuori cinta; rende definitiva una raggiera di vie di comunicazione radiali che costituiranno gli assi portanti della pianificazione dello sviluppo urbano. Con ciò il Comune rinuncia per il futuro all'intento di perpetuare in ogni direzione la maglia viaria ortogonale del centro storico*⁹².

Da questo momento in poi lo sviluppo urbano seguirà assi viari di diverso orientamento così come previsto dai singoli piani di espansione che debbono fare i conti oltre che con la preesistente viabilità rurale, con la rete dei canali di irrigazione (bialere) e con le oramai numerose costruzioni. Senza contare le resistenze di alcuni proprietari terrieri che, come gli eredi Bologna e Luigi Falchero, al fine di non danneggiare i loro vasti possedimenti, il 15 aprile 1888⁹³ scrissero al Sindaco chiedendo di modificare il previsto tracciato della via Cigna nel tratto fuori cinta. Anche se in questo caso la richiesta non fu accolta⁹⁴, e per il proseguimento della via Cigna fu abbattuta la cascina Bolognina, si deve tuttavia rilevare come il Comune rinunciò sovente a raccordare in modo coerente la città con i nuovi quartieri, che non nacquero come prolungamento della maglia ortogonale, quanto piuttosto come addizioni a ragnatela o stellari che diedero origine ad esempio ai larghi Brescia e Palermo o Sabotino e Robilant in Borgo San Paolo. Per la realizzazione di Largo Palermo e la prosecuzione dell'omonimo corso, alle soglie del XX secolo furono abbattute alcune pertinenze della cascina Mangiarda. Nel contempo demolendo la stazione della Tramvia a vapore Torino- Leynì- Volpiano⁹⁵, fu aperto il nuovo tratto, oltre cinta, di corso Ponte Mosca⁹⁶. In concomitanza con ciò, prospiciente il corso Ponte Mosca, fu costruita nel 1894 la chiesa di Nostra Signora della Pace: un edificio a croce greca, in stile composito bizantino romanico, in sintonia con il gusto estetico del tempo e simile, per alcuni aspetti, alle coeve San Gaetano da

⁹² Leonardo GAMBINO, op. cit. Torino, 1994, p. 35.

⁹³ ASCT, Affari- Lavori pubblici, inventario 2434, cartella 171, fascicolo 2, anno 1888.

⁹⁴ ASCT, Affari- Lavori pubblici, inventario 2434, cartella 171, fascicolo 2, anno 1888 ...*la Giunta non credette di accogliere formalmente tale domanda...* minuta autografa del Sindaco Voli datata 20/5/1888.

⁹⁵ La stazione sorgeva all'incrocio fra corso Giulio Cesare e via Leynì. Il tram dopo esser transitato in via Leynì e via Elvo si dirigeva verso Leynì percorrendo corso Vercelli.

⁹⁶ Deliberazione Giunta municipale 13/3/1893.

Thiene e San Gioachino. Suo ideatore e primo parroco, proveniente dal Regio Parco, fu don Michele Mossotto. Alla sua morte, nel 1929, a reggere la parrocchia furono chiamati gli Oblati di Maria Vergine⁹⁷.

Queste erano zone periferiche dove il ruolo del Comune si faceva sentire meno che in altre. Tutte le nuove vie tracciate erano consortili o private, tant'è che per la loro manutenzione, a cui dovevano provvedere i proprietari, il Comune partecipava solo in parte. Per poter accedere, sulla base delle allora vigenti leggi, ad una maggiore quota di finanziamenti comunali, i proprietari si costituirono in consorzi.

Nel 1895⁹⁸, i principali proprietari di via Fossata si associarono in un consorzio ottenendo dal Comune una partecipazione alla spesa di manutenzione della via pari ai 5/10 del totale. Per la via Monte Rosa, il consorzio già precedentemente costituito fu legalmente formato *nel 1903*⁹⁹; per la via Lombardore si costituì nel 1905¹⁰⁰, così come quello *per il mantenimento della strada vicinale Parella*¹⁰¹. Nella primavera del 1906 il Consiglio comunale approvò la costituzione del consorzio dei proprietari delle vie Agliè, Malone, Barbania e Lombardore a cui nel 1910 si aggiunsero le vie Favria e Sesia¹⁰². Il primo intervento di questo consorzio fu di procedere alla lastricatura delle vie.

La somma di 3.618,60 lire fu anticipata dall'onnipresente Luigi Grassi direttore¹⁰³ del *consorzio per il mantenimento delle vie della borgata Monte Bianco*¹⁰⁴, costituito nel 1907¹⁰⁵, quello di via Volpiano si costituì nel 1910¹⁰⁶, mentre nel 1912 si costituì il consorzio degli utenti dei corsi Palermo e Ponte Mosca¹⁰⁷.

Anche in questi organismi un ruolo di primo piano lo giocarono i possidenti e gli industriali le cui proprietà e stabilimenti si affacciavano sulle vie interessate: Tedeschi, Grassi, Falchero, la società Hofmann, solo per citarne alcuni, si posero quali capofila nella costituzione dei consorzi.

Consultando l'annuario statistico del Comune si rileva come in quegli anni la città si allargasse: nella sola borgata Monte Rosa, ad esempio, il

97 Guida Paravia, 1930.

98 ASCT, Deliberazione Giunta municipale 31/1/ 1895.

99 ASCT, Deliberazione Giunta municipale 18/5/ 1904.

100 ASCT, Affari- Lavori pubblici, inventario 4077, cartella 272, fascicolo 40, anno 1905.

101 ASCT, Affari- Lavori pubblici, inventario 4167, cartella, 279, fascicolo 3, anno 1905.

102 ASCT, Affari- Lavori pubblici, inventario- 4799, cartella 327, fascicolo 3, anno 1910.

103 ASCT, Affari- Lavori pubblici, inventario 4375, cartella, 293, fascicolo 38, anno 1907.

104 ASCT, Affari- Lavori pubblici, inventario 4206, cartella 282, fascicolo 18, anno 1906.

105 ASCT Affari - Lavori pubblici, inventario, 4341, cartella 293, fascicolo 4, anno 1907

106 ASCT, Affari- Lavori pubblici, inventario- 4799, cartella 327, fascicolo 3, anno 1910.

107 ...in aggiunta a quello per le vie Lombardore, Malone, Agliè, Barbania, Favria e Sesia. Deliberazione Consiglio Comunale del 4/3/1912.

Comune fra il 1908 e il 1910, tracciò nuove vie, rispettivamente, per 11,350 e 5,000 chilometri¹⁰⁸; nella borgata Maddalene ne furono tracciate per 1,300 chilometri e 4,750 chilometri, mentre nella borgata Monte Bianco solamente per 1,150 chilometri. Sempre in tema di nuove strade in questo periodo furono intitolate le vie Boccherini, Porpora, Lauro Rossi, Foroni, Muzio Clementi¹⁰⁹.

Il ritardo o l'assenza della pianificazione territoriale si manifestava con la scelta politica di non intervenire nei confronti dell'azione fondiaria privata e con il sostegno all'edilizia privata che sovente ricevette agevolazioni, come la *valorizzazione esterna delle aree (creata dall'urbanizzazione pubblica)*, la *cessione dei demani pubblici*.¹¹⁰

L'Amministrazione comunale non riusciva a governare l'espansione fuori cinta, proponendo così tra il 1899 e il 1901 tre successivi piani regolatori¹¹¹ respinti dal Ministero dei Lavori Pubblici poiché giudicati eccessivi sia rispetto alle previsioni per i successivi venticinque anni sia rispetto alle risorse finanziarie del Comune.

La realtà invece era ben diversa, in quanto la città continuava a svilupparsi e a crescere con ritmi ben superiori da quelli previsti dal Comune e dal Ministero; si trattava di una crescita che combinava in sé lo sviluppo industriale e l'espansione urbana. Per quanto concerne il primo aspetto il Comune (nella persona del Sindaco Frola) intervenne attraverso la riforma del dazio comunale in previsione di una completa abolizione delle tasse sulle materie prime industriali, con fornitura alle imprese di energia a bassissimo costo, la creazione di scuole tecniche e professionali, migliorando i servizi¹¹² e le comunicazioni¹¹³.

Viceversa, meno incisiva fu l'azione per quello che riguardava la pianificazione e il governo del territorio. Per ovviare alla carenza normativa il

¹⁰⁸ Annuario statistico del Municipio di Torino, 1908-1909, 1909-1910 e 1910-1911. I dati della borgata Monte Rosa, per gli anni 1908 e 1910 sono comprensivi di quelli relativi alla borgata Regio Parco. Si ha motivo di ritenere che lo sviluppo delle nuove vie della borgata Monte Rosa sia assolutamente preponderante rispetto a quello del Regio Parco.

¹⁰⁹ Delibera Giunta municipale del 19/10/1910.

¹¹⁰ Massimo MORAGLIO, *Opere pubbliche e grande crisi economica del 1929. Sviluppo urbano e ricerca del consenso nella Torino tra le due guerre*. Tesi di laurea, Facoltà di Scienze Politiche, Università di Torino, a.a. 1997-1998, p.17.

¹¹¹ Nell'ordine riguardano:

1. Madonna di Campagna, Borgo Vittoria, borgata Monte Bianco
2. Barriere di Nizza, di Stupinigi, di Orbassano
3. Barriere di Vanchiglia, di Casale, Madonna del Pilone.

¹¹² La legge del 29 marzo 1903 concedeva ai comuni la facoltà di assumere direttamente l'esercizio e l'erogazione dei pubblici servizi.

¹¹³ Costruzione degli scali merci Lingotto e Vanchiglia, progetto, non realizzato di un porto fluviale sul Po nella zona della Colletta.

Comune, nel 1906, unificò i criteri di fondo dei diversi piani parziali in un unico *Piano unico regolatore e d'ampliamento*¹¹⁴, approvato con Regio Decreto nel 1908 e successivamente modificato in esecuzione della legge n° 6 del 23 giugno 1912¹¹⁵.

Il nuovo piano regolatore “regolava” assai poco oltre alla viabilità e andava piuttosto a definire l'estendersi a perdita d'occhio dell'edificato lungo i viali d'accesso alla città (strada di Nizza, di Vercelli, di Francia) costituenti lo scheletro viario della crescita urbana. Per quanto un simile progetto di espansione edilizia possa apparire rudimentale, non va però dimenticato che tale organizzazione della città era il manifesto di un uso del territorio urbano che puntava al massimo della rendita, idea rispetto alla quale la rigida organizzazione viaria e la maglia ad angoli retti si adattava con efficacia¹¹⁶.

Lo sviluppo e la crescita dei borghi suburbani fu però il risultato di una serie di fattori combinati che si sostenevano reciprocamente: espansione della struttura produttiva, necessità di abitazioni per i lavoratori, potenziamento delle strutture commerciali e di servizio; in questo contesto per il nuovo proletariato urbano la ricerca di un'abitazione era una questione di difficile soluzione.

Con il giungere di molte persone la carenza di case si fece sempre più pressante in quanto il prezzo esagerato delle pigioni (specialmente nella zona centrale), l'incremento delle industrie, il continuo aumentare dell'immigrazione, dal contado, spingono un numero sempre maggiore di persone alla periferia della città. Le famiglie operaie, gli sposi che intessono novelli nidi, trovano in quelle case nuove, sorgenti come per incantesimo, spazio, aria e luce in copia e dalle loro dimore possono contemplare vasti tratti di cielo, e spaziare con l'occhio lontano e godere di spettacoli che gli abitanti del centro non sanno¹¹⁷.

Certamente la situazione non era così idilliaca e sicuramente i nuovi abitanti non la coglievano con il tratto romantico che contraddistingue il brano citato.

Il problema della casa si manifestava in tutta la sua gravità e fu posto all'amministrazione comunale dagli stessi industriali. Costoro ritenevano che la soluzione potesse essere data adottando un insieme di misure che avrebbero dovuto abbassare il costo della vita, evitando così richieste di

114 Questo piano regolatore prevedeva una nuova cinta daziaria la cosiddetta “cinta Frola” dal nome del Sindaco in carica. Questa cinta non verrà mai realizzata; una nuova cinta verrà poi realizzata nel 1912.

115 Torino Nuova, n. 15, 12/4/1913.

116 Massimo MORAGLIO, *Tra stella e scacchiera. Lo sviluppo urbano di Torino tra le due guerre*, in *Contemporanea*, anno III, n. 3, luglio 2000.

117 Dottoressa Jole, *Un pericolo dei sobborghi*, Torino Nuova, n. 1, 15/7/1911.

aumenti salariali e di conflitti sociali, due fattori che nei loro intendimenti, avrebbero ostacolato lo sviluppo industriale. Non è quindi errato sostenere che il territorio mutò soprattutto ad opera dell'iniziativa privata e della grande speculazione edilizia.

Nei primi anni del XX secolo lo sviluppo urbano e l'incremento demografico assunsero dimensioni e ritmi mai riscontrati in precedenza, che saranno inferiori solamente a quelli registrati nel decennio compreso tra la metà degli anni cinquanta e la metà degli anni sessanta del XX secolo, quando Torino fu al centro di imponenti flussi migratori che ne accelerarono, disordinatamente, la crescita urbana e demografica.

Edilizia pubblica in Barriera di Milano

Come abbiamo avuto modo di sottolineare più volte, nel decennio compreso tra il 1901 e il 1911 la città ebbe un grande sviluppo economico, industriale ed urbanistico con una considerevole richiesta di abitazioni. A livello pubblico, il tentativo di dare una risposta congrua, a queste crescenti esigenze si concretizzò con la costituzione di un nuovo organismo, l'Istituto Autonomo per le Case Popolari.

Fondati a livello nazionale nel 1903, a Torino, l'Istituto Autonomo per le Case Popolari (I.A.C.P.) fu costituito sul finire del 1907 grazie alla collaborazione instauratasi fra Comune, Istituto Opere Pie di San Paolo e Cassa di Risparmio¹¹⁸.

Il primitivo piano concepito dall'amministrazione comunale per colmare la carenza di abitazioni prevedeva la costruzione di 9.000 camere entro tre anni. Malgrado la disponibilità immediata di alcuni lotti, a cui si aggiunsero in seguito le assegnazioni a titolo gratuito del Comune di diversi appezzamenti di terreno per circa 33.000 metri quadrati variamente dislocati nei *punti strategici* della periferia cittadina e altre acquisizioni dirette per circa 17.000 metri quadrati, l'Istituto non riuscì tuttavia a portare a termine entro il 1911 che otto gruppi di fabbricati, dispersi ad anello intorno alla città: *4.596 locali distribuiti in 2.429 alloggi e 22 botteghe, nel 1911 i vani costruiti dall'istituto rappresentavano il 22% di tutti quelli costruiti in città tuttavia a quella data parecchi alloggi erano rimasti sfitti, dato che il canone risultava pur sempre relativamente alto rispetto alle possibilità e ai bilanci domestici della maggior parte delle*

¹¹⁸ Ognuno dei tre enti contribuì con uno stanziamento di un milione di lire. L'8 dicembre del 1907 fu eretto ad ente morale. Il primo presidente fu l'ingegnere Enrico Bonelli. Con il fascismo questi enti assunsero competenza provinciale modificando il nome in Istituto Fascista Autonomo per le Case Popolari. Nel dopoguerra mutò nome in Istituto Autonomo per le Case Popolari della Provincia di Torino; oggi Agenzia Territoriale per la Casa.

*famiglie operaie*¹¹⁹. In una valutazione costi-benefici in termini di tempi di percorrenza, carenza di mezzi di trasporto e servizi generali, giocava a sfavore dei nuovi insediamenti abitativi la loro ubicazione periferica.



Corso Vercelli
angolo
Via Lauro Rossi
tram n° 15
anno 1925.

I primi interventi del neonato organismo si concretizzarono nell'edificazione in prossimità delle grandi fabbriche e in aree esterne alla cinta daziaria. Una politica che portò ad accentuare e a consolidare il fenomeno della suddivisione del territorio cittadino in zone sociali, che vedeva da una parte le aree centrali di maggior pregio e alcuni quartieri intermedi abitati prevalentemente

dalla borghesia, e dall'altra i quartieri esterni o comunque separati dalla città, popolati dai ceti più bassi espulsi dal centro e dalla classe operaia.

L'azione dell'istituto si sviluppò lungo due direzioni, *offrire una casa agli operai dell'industria, localizzandola vicino agli impianti industriali e rendendola quindi appetibile nonostante gli alti affitti e, in concordanza con il comune, sviluppare nuclei abitati in zone ancora vergini, favorendo così la lievitazione della rendita dei terreni circostanti, creando quindi delle vere e proprie "zone di riempimento"*¹²⁰.

Nel 1907 parlando e discutendo sulla mancanza di alloggi popolari, era opinione comune che l'obbligo dell'istituto fosse quello di edificare in breve tempo un numero di camere (9.000) *che potesse almeno soddisfare i bisogni immediati. In tre anni (1908-1911.) invece l'istituto non ne costruì 4.600*¹²¹. Le ragioni della costruzione di un numero di camere inferiore alle attese erano da imputare, secondo l'articolo citato, ad una minore richiesta rispetto alle previsioni del 1907.

Fra il 1908 e il 1911 l'Istituto con una spesa di 8.360.000 di lire costruì otto gruppi di fabbricati¹²² composti da alloggi di una, due o tre camere.

La costruzione di ogni camera costò 1.610 lire e fu affittata al costo medio di 120 lire annue a camera; prezzi di poco inferiori a quelli di merca-

119 Valerio CASTRONOVO, *Il Piemonte, in Storia delle regioni...* op.cit.p.175.

120 I.S.P.E.S., Sezione autonoma di Torino, *Il ruolo dell'intervento pubblico nell'edilizia*, Torino, 1970, p.45.

121 Gazzetta del Popolo, 4/5/1912.

122 Vanchiglia, Regio Parco, Barriera di Milano, Madonna di Campagna, Lucento, Foro Boario, piazza d'Armi Nuova, Barriera di Nizza.

to e ai corrispondenti alloggi popolari di Milano affittati a 114-116 lire annui a camera¹²³.

Il primo intervento della storia dell'istituto torinese fu quello della regione denominata Chiabotto delle Merle. Nel 1907, in previsione di edificare case popolari, tutte le costruzioni di quella borgata¹²⁴, furono espropriate¹²⁵.

Nel 1908 su un'area di 6.972 metri quadrati, ricavata dall'abbattimento delle costruzioni comprese fra le vie Cuneo, Mondovì, Schio e Pinerolo, ossia appena interne alla cinta nell'immediata prossimità degli stabilimenti Ansaldo (divenuti in seguito FIAT Grandi Motori), l'istituto costruì il primo quartiere¹²⁶. Si trattava di sette fabbricati comprendenti, 270 alloggi, 1053 vani, per una superficie coperta di 3678 metri quadrati¹²⁷.

A riprova dello scarso rilievo dell'intervento pubblico nel governare i bisogni abitativi e di uno sviluppo urbano affidato esclusivamente all'iniziativa privata, fra il 1908 e il 1920, nella zona sarà questo l'unico intervento attuato dall'Istituto Autonomo per le Case Popolari, mentre nessuno ne attuerà il Comune. Sempre nel 1908 alcuni terreni di pertinenza della cascina Verdina¹²⁸, di proprietà comunale, ma esterni alla barriera, furono assegnati all'istituto¹²⁹ che l'anno successivo costruì gli stabili del 3° Quartiere di via Cimarosa 30.

Gli anni successivi alla fine della prima guerra mondiale videro, in ambito cittadino, un più massiccio intervento dell'I.A.C.P che, però, nel caso della Barriera di Milano, si concretizzò esclusivamente con i 260 alloggi del 12° Quartiere di via Desana, Chatillon, Lauro Rossi, Cigna¹³⁰, che costruiti nel 1920 forse anche in funzione dei lavoratori dei vicini impianti ferroviari¹³¹, furono successivamente sopraelevati di un piano nel 1946.

¹²³ Gazzetta del Popolo, 4/5/1912.

¹²⁴ Si trattava di una borgata definita *vero ricettacolo d'ogni immondizia. Le catapecchie sono quanto mente umana possa immaginare di più miserevole e ributtante in fatto di abitazioni. Ivi si raccoglie ed ha dimora gente degli infimi strati sociali, noncurante neanche dei più elementari principi di civiltà, la quale vive colà in un sudiciume indegno degli stessi animali.* ASCT, Affari- Lavori pubblici, anno 1904, inventario 3927, cartella 263, fascicolo 39.

¹²⁵ ASCT, Affari- Lavori pubblici, anno 1907, inventario 4389, cartella 295, fascicolo 5.

¹²⁶ ASCT, Affari- Lavori pubblici, anno 1908, inventario 4567, cartella 303, fascicolo 15.

¹²⁷ Istituto Autonomo per le Case popolari della Provincia di Torino, *Sessantesimo di fondazione 1907/1967*, p.17.

¹²⁸ Sorgeva in luogo del palazzo delle poste di via Monteverdi.

¹²⁹ ASCT, Affari-Lavori pubblici, anno 1908, inventario 4567, cartella 303, fascicolo 15.

¹³⁰ Nel 1946 gli stabili ancora esistenti furono sopraelevati portando la consistenza a 347 alloggi per 1596 vani. Istituto Autonomo....op. cit. p. 47.

¹³¹ Albergo ABRIANI- Luciano FAVERO, *Un'analisi storica delle caratteristiche di sviluppo di Torino all'epoca del decollo Industriale*, in L. MAGNAGHI- M.MONGE- L. RE, *Guida all'architettura moderna di Torino*, Torino, 1982, p. 405.

Ancora quasi insignificante fu l'apporto del Comune che solo nel 1921, costruirà fra via Bologna, Paganini, Borriana e Caresana¹³², area al limitare fra le Maddalene e il Regio Parco, il primo quartiere municipale dell'intera città¹³³.

I programmi edificatori dell'istituto nel periodo compreso tra il 1920 e il 1940 si differenziavano in due tipologie; una più *tradizionale* con fitti più alti alla quale potevano accedere lavoratori con un reddito leggermente più elevato, e l'altra che prevedeva case *popolarissime o minime* destinate ai lavoratori con redditi più bassi, ma che dovevano comunque rispondere alle esigenze propagandistiche ed assistenziali del fascismo, premuroso di dimostrare di essere in grado di rispondere alla domanda di alloggi a basso canone locativo per i lavoratori dipendenti e le fasce sociali a basso e bassissimo reddito.

In effetti confrontando i dati della tabella che segue¹³⁴ vediamo che dal 1923 al 1932 il numero dei vani e degli alloggi costruiti è superiore a quelli costruiti sia nel periodo anteguerra che nel dopoguerra.

Tabella 13 – Case costruite a Torino nei periodi 1908-1912, 1919-1922, 1923-1932.

	1908-1912	1919-1922	1923-1932
Alloggi costruiti dall'Istituto	2.489		
Totale camere	4.824		
Capitale impiegato	8.728.000		
Alloggi costruiti da Comune e Istituto		1.046	
Camere costruite dall'Istituto		2.146	
Camere costruite dal Comune		809	
Capitale impiegato		27.100.000	
Alloggi costruiti da Comune e Istituto			3.709
Camere costruite dall'Istituto			7.871
Camere costruite dalle Case Economiche			1.098
Capitale impiegato			118.000.000

Tenendo conto che i dati contenuti nel periodo 1923 – 1932 si riferiscono ad un periodo temporale di nove anni, invece che di soli tre come quelli precedenti, si nota che il capitale impiegato è di 39.000.000 circa per triennio.

Considerando anche che il paese usciva da un periodo di stasi, non si può negare che con il fascismo vi fu un aumento delle risorse economiche

¹³² *Case economiche municipali di Torino*, in Torino, n. 3-4- marzo-aprile 1927, p.43.

¹³³ In prossimità del 3° Quartiere IACP di via Cimarosa, via Bologna edificato nel 1909.

¹³⁴ Elaborazione da Alessandro Orsi, *Le case per il popolo*, in Torino, n. 2 febbraio, pp. 6-7.

messe a disposizione per l'edificazione di edilizia popolare, ma è anche chiaro che questo aumento, non fu così considerevole come il regime pretendeva di far credere.

Aspirazione del Regime Fascista che tanto ha fatto e fa per il popolo è quella di soddisfare in maniera totalitaria questa legittima esigenza dando a tutti i cittadini italiani la casa sana, a buon mercato, accogliente, atta a dar gioia e serenità ai lavoratori stanchi per la quotidiana fatica in modo che sia veramente per tutti il santuario intimo della famiglia¹³⁵.

In realtà alle parole il regime non fece seguire una coerente politica volta all'incremento dell'edilizia popolare.

¹³⁵ Alessandro ORSI, *Le case...* op. cit. 1937, p. 5.



Industria e lavoro

Industria e lavoro

Lo sviluppo industriale in Barriera di Milano

Dopo la crisi economica che seguì al trasferimento, nel 1864, della capitale da Torino a Firenze, la città si risollevò lentamente e nel periodo a cavallo del XIX e XX secolo realizzò il primo considerevole sviluppo economico ed industriale. In questa fase prese avvio il decollo industriale, un processo che doveva condurre Torino ad assumere la fisionomia moderna ebbe, come universalmente noto, un suo sviluppo impetuoso e rapido nel primo decennio del secolo nuovo (XX.) quando “il fatto più importante della vita economica italiana” la nascita e il consolidamento dell’industria metalmeccanica, trasformò il vecchio centro subalpino nella “città dell’automobile”¹³⁶.

Ciò fu immediatamente rilevato dai contemporanei: *E’ notevole lo sviluppo preso in quest’anno (1905) dall’industria delle automobili in Torino, al cui servizio vennero dalle varie Società costruttrici acquistati terreni, entro e fuori della cinta daziaria, per la complessiva area di ettari 31,29. Altri importanti stabilimenti industriali di vario genere vennero pure ad impiantarsi nella nostra città, ed altri provvidero ad ampliarsi dei loro opifici. L’aumento del valore dei terreni ha pure promosso la speculazione sui medesimi per modo che molti poderi assai discosti dal recinto daziario vennero alienati ad elevati prezzi*¹³⁷.

Il consolidarsi del sistema industriale proseguì anche se, negli anni successivi, si determinò un fisiologico rallentamento dell’espansione. *Il movimento di compra e vendita di terreni nel perimetro urbano e nel suburbio fu continuo quantunque meno attivo che nelle precedenti annate specialmente per quanto riguarda i terreni per destinazione industriale ed in genere per i terreni situati entro l’attuale cinta daziaria. Tuttavia doveva trattarsi di un fenomeno di assestamento che non toccò le aree periferiche poiché furono abbondanti le alienazioni di terreni di piccola area fuori della cinta daziaria attuale e massimamente nelle regioni San Paolo e Pozzo Strada e Barriera di Milano*¹³⁸.

La città fu contornata da una corona di fabbriche e quartieri operai quali Vanchiglia, San Salvario, San Paolo e Barriera di Milano.

La Barriera di Milano, costituita alla fine dell’800 dalle borgate originarie Monte Rosa e Monte Bianco, gravitava totalmente verso Borgo Dora e borgata Aurora dove erano nate numerose attività manifatturiere ed industriali. Dai primi anni del ‘900, con lo stabilirsi nelle aree limitrofe di un numero sempre più elevato di industrie, si andarono progressivamente raf-

¹³⁶ Paolo SPRIANO, *Socialismo e classe operaia a Torino dal 1892 al 1913*, Torino 1958, p. 15.

¹³⁷ Annuario statistico del Municipio di Torino, 1905-1906

¹³⁸ Annuario statistico del Municipio di Torino, 1909-1910

forzando le caratteristiche peculiari di borgo operaio. La maggior parte dello sviluppo industriale di Torino era concentrato nella zona nord della città, dove, per l'esistenza di numerosi corsi d'acqua, si era sviluppata una fitta rete di canali. Il problema dell'energia era infatti quello che maggiormente condizionava la posizione delle fabbriche che traevano la principale forza motrice proprio dall'acqua. L'alto costo del combustibile, che doveva essere importato non rendeva economicamente conveniente l'utilizzo del vapore e, d'altra parte, la presenza di fiumi quali la Dora e la Stura, facilitava la derivazione di canali utilizzabili per la produzione di energia, fattore che spinse molte fabbriche a localizzarsi proprio lungo i corsi d'acqua. Da una descrizione del percorso delle *bealere* del 1911 si ricavano indicazioni sul loro utilizzo da parte di vecchie e nuove industrie che si erano costruite lungo il loro percorso¹³⁹, in particolare lungo le *bealere* di Lucento che nascevano presso la sponda sinistra della Dora.

La *bealera* vecchia di Lucento – che nella prima parte destra aveva una portata di litri 300 al minuto, costeggiava la Via Verolengo, lungo la quale riceveva il primo ramo sinistro, arrivava alla borgata Vittoria parallelamente al canale Ceronda (ramo sinistro), attraversava lo stradale di Lanzo presso la casa ubicata al numero civico 101, seguiva la Via del Ridotto, attraversava la ferrovia di Milano scorreva presso la Fonderia Poccardi ed il lanificio Hofmann e, passando a sud dello stabilimento Tedeschi e C., arrivava in Barriera di Milano, presso il corso Novara per poi gettarsi nella *bealera* nuova di Lucento presso il ripartitore ubicato vicino alla Sclopis, di corso Novara.

L'altra importante *bealera*, quella nuova di Lucento aveva il primo ramo destro della portata di 1355 litri al minuto. Attraversava la borgata Madonna di Campagna e, percorrendo la strada del Carossio, giungeva al Fellone (dove poteva rinforzare la *bealera* vecchia), quindi svoltava a sud est passando a levante della borgata e giungeva al cavalcavia della Barriera di Lanzo, parallelamente allo stradale. Sempre nella stessa direzione passava dietro al molino Araldi, attraversava la cinta daziaria, poi transitava attraverso un canale coperto, sotto via Pinerolo, arrivava in corso Vercelli (entro la cinta), lo varcava e in direzione est giungeva scoperta al ripartitore della Sclopis.

Le due *bealere* incontrandosi presso il ripartitore della Sclopis erano successivamente divise in due rami (destro e sinistro).

¹³⁹ *Dimostrazione grafica e relativa descrizione delle bealere esistenti nel territorio. Zona suburbana. Compilato dal Comandante i Corpi delle Guardie e dei Pompieri Municipali coadiuvati da distinti graduati 1910-11. Torino, G.B. Vassallo, 1911.*

Il ramo destro passando fra la fabbrica Sclopis e la conceria Prelli, attraversava via Aosta (entro cinta) e dirigendosi ad est usciva fuori cinta; oltrepassava ancora la via Bologna (fuori cinta), toccando le cascine Nigra e Verdina e giungeva al canale Regio Parco, da dove, in direzione nord-est toccava la cascina Airale per poi confluire nel Po.

Il ramo di sinistra attraversava la cinta daziaria, costeggiando corso Novara fino al corso Palermo, passava in via Monte Rosa presso la casa situata al numero civico 14, fiancheggiava quindi via Aosta scorrendo dietro le case, fino alla cascina Lupo, poi dirigendosi a nord-est arrivava al torrente Stura, dove si scaricava presso la polveriera Regio Parco in strada dell'Arrivore.

Con manovre che erano effettuate presso il ripartitore Sclopis, all'occorrenza, si poteva aumentare o diminuire il deflusso dell'acqua dei due rami.

Circa 200 metri oltre la borgata Regio Parco si staccava un ramo che dirigendosi a sud attraversava la borgata stessa gettandosi nel canale omonimo, metà prima e metà dopo, la Manifattura Tabacchi. Per far defluire l'acqua in questo ramo veniva manovrata una saracinesca normalmente chiusa la cui chiave era custodita da un cantoniere municipale.

A facilitare l'insediamento delle industrie nella zona Nord della città contribuì anche la costruzione della linea ferroviaria Torino- Milano, iniziata nel 1857 ed ultimata alla fine del XIX secolo. In un primo momento le fabbriche s'insediarono entro la cinta daziaria che correva lungo corso Novara e corso Vigevano, poi, a poco a poco, nella zona esterna, ancora agricola. Tra queste vi erano la conceria Giovanni Gilardini in corso Ponte Mosca 18, confinante con le Fonderie Poccardi in corso Ponte Mosca angolo corso Brescia, l'industria meccanica Michele Ansaldo in corso Ponte Mosca 40¹⁴⁰, stabilimento considerato non solo il più importante di Torino, ma forse d'Italia nel suo genere, specie nel campo delle macchine utensili. L'Ansaldo aveva anche aperto, con una singolare iniziativa allora unica in Italia aperto un *emporio meccanurgico italiano* con lo scopo di presentare al pubblico la produzione dei vari costruttori italiani di macchine, al fine di farle conoscere al consumatore e porre così in diretta comunicazione questi con i produttori sparsi nella penisola.

¹⁴⁰ Corso che dal 1932 prenderà il nome di corso Giulio Cesare... cfr circa l'argomento l'articolo apparso sulla rivista Torino, nel novembre 1932, a pp. 23-25, "Il ponte Mosca e il piano regolatore del Borgo Dora" in cui si afferma: "Con la deliberazione podestarile 31 ottobre 1932 - XI è stato assegnato al corso già denominato "Ponte Mosca" il nome di Giulio Cesare, "per ricordare ed onorare degnamente questo grande romano".

Fuori cinta o vicino al confine, negli anni '70 del XIX secolo, oltre alla Manifattura Tabacchi di corso Regio Parco che impiegava circa 2000 operai per lo più donne, si trovavano alcuni stabilimenti chimici, quali la Sclopis in via Aosta 29-31, la Fabbrica Torinese Colla e Concimi in corso Novara 99 e l'industria di concimi Fino in strada dell'Arrivore.

Verso la fine del XIX secolo si registrò a Torino il risveglio di quell'industria pesante e semipesante che, nella siderurgia e nella produzione metalmeccanica, trovava le sue basi. Erano già sorte a Savigliano, nel 1880 le omonime officine, con un secondo impianto a Torino dieci anni dopo. Di rilevante importanza erano anche le ferriere e acciaierie Vandell di Avigliana (trasferite, più tardi, a Torino, col nome di Ferriere Piemontesi e assorbite in seguito dalla FIAT), lo stabilimento di bulloneria di Camillo Assauto che, originato dalla Ditta Carlo e Bartolomeo Solaro sorta a Torino nel 1858, diventerà poi la Way-Assauto, le Officine Diatto, fondate nel 1835 e già note in tutto il mondo per la costruzione di materiale ferroviario, la ditta Tedeschi in Via Monte Bianco (ora Via Banfo), che nel 1888 presentava i suoi cavi elettrici isolati, la fonderia Nebiolo & C. in corso Regio Parco angolo corso Palermo e lungo Dora Firenze, il cui nucleo iniziale risale al 1852 (Fonderia di caratteri di Giacomo Natizzano) e che troverà nel 1887 in Giovanni Nebiolo la nuova ragione sociale.

Tuttavia nonostante la serie lusinghiera – cui potremmo aggiungere altri nomi – l'industria metalmeccanica Torinese era ancora in fasce. Il numero degli operai impiegati si aggirava intorno alla media di 150-180 individui, salvo che nello stabilimento di Michele Ansaldo dove superava i 300.

Il periodo che va dal 1893 al 1898 segnò uno sviluppo degli impianti idroelettrici: nel 1894, il 48% degli addetti all'industria lavorava nelle fabbriche dislocate nei quartieri a nord e nord-est della città, il 25% negli opifici della zona centrale, il 13% in quelli della fascia occidentale, l'11 % toccava al sud, il 3% alla riva destra del Po¹⁴¹. L'energia idraulica che utilizzava le acque della Dora e della Stura rendeva la zona nord una fascia di insediamento quasi obbligata, specie per i maggiori stabilimenti.

Nel 1896 sorse a Torino la Società Elettricità Alta Italia. Il 20 giugno 1899 si costituì la Società elettrochimica di Pont S. Martin (Valle d'Aosta) con la quale si gettarono le basi di quella che sarà la seconda grande industria idroelettrica italiana: la S.I.P.. Il sorgere della Società Torinese contribuirà moltissimo al successivo sviluppo dell'economia industriale della città, che si apprestava a sfruttare non più solamente le tradizionali forze dei suoi

dieci principali canali, ma anche la potenziale ricchezza delle Alpi, nel versante italiano e, particolarmente, in quello piemontese.

La Società Elettrica Alta Italia dette un forte impulso all'industrializzazione in Barriera di Milano, già sede di attività produttive-manifatturiere: si aggiunsero così al tessuto produttivo della zona, grandi fabbriche tessili, quali la Fratelli Piacenza e la Filatura di Tollegno. Nel 1907, nell'intento di favorire ulteriormente il processo di industrializzazione in atto, l'amministrazione comunale creò l'Azienda Elettrica Municipale che fornì all'industria energia elettrica a prezzo di costo, favorendo, attraverso la concorrenza, un abbassamento delle tariffe elettriche per l'industria che erano imposte, fino ad allora, dalla Società Alta Italia.

Il decollo industriale torinese avvenne quindi grazie all'energia elettrica, come scrisse anche Pierre Gabert: *l'Italie et particulièrement Turin, n'ont pas connu la révolution industrielle provoquée ailleurs par la machine à vapeur, elle se fera avec le moteur électrique*¹⁴².

Le fabbriche sorte e sviluppatasi in zona erano la dimostrazione di come in Barriera di Milano si riproducesse la grande suddivisione dell'industria torinese, dominata dal settore metallurgico- meccanico, seguito, a sua volta, da quello tessile. Nel 1910 in Barriera di Milano e nelle zone limitrofe si erano insediate nuove industrie di piccole e grandi dimensioni, mentre quelle più antiche si erano ulteriormente sviluppate. E' compito arduo elencarne tutte, ma riteniamo esaustivo quest'elenco che comprende le più significative: le Acciaierie e Fonderie Piemontesi (fonderia d'acciaio) in via Belmonte 40 (diventata poi FIAT Sezione Acciaierie), la Barone Ambrogio e Figlio (carte da parati e patinate) in corso Vigevano 33, la Fabbrica Torinese Colla e Concimi (concimi) di corso Novara 99, le Fonderie Subalpine (fonderia ghisa stufe e caloriferi) in via Bologna 67-85, la Diatto (molle e accessori per rotabili) in Via Mondovì, la Giovanni Gilardini (conceria e forniture militari) in corso Ponte Mosca 18 angolo lungo Dora Firenze, le Industrie Metallurgiche Torino (acciaio stampato, lamiera e telai) in via Cigna 115 e via Valprato (diventata poi FIAT Sezione Industrie Metallurgiche e Acciaierie FIAT), l'Unione Arti Grafiche sui Metalli (litografia) in corso Brescia 9, la



Publicità della Società Anonima Industrie Metallurgiche sulla Guida Paravia del 1910.

¹⁴² Pierre GABERT, *Turin Ville industrielle*, Paris, 1964, p. 114.

Nebiolo & C. (fonderia di caratteri tipografici) in corso Palermo 1-3, la Hofmann (fabbrica tessile) in via Parella 6, il Lanificio Giordano (lanificio) in corso Vigevano 21-23, la Resegotti Lorenzo AURORA (apparecchi sanitari e latrine) in corso Ponte Mosca 57, la Sclopis & C. (prodotti chimici) in via Aosta 29/31, la Tedeschi ing. Vittorio & C. (cavi elettrici) in Via Monte Bianco 7, le Fonderie Poccardi (fonderie ghisa, acciaio e macchine per mole smeriglie) che si era trasferita da corso Ponte Mosca in via Cervino 60/68 in una vasta area costituita dal quadrilatero formato dalle Via Valprato, Gressoney, Cervino e la ferrovia Torino Milano, la FIAT San Giorgio trasformata in Ansaldo-San Giorgio e quindi in FIAT Grandi Motori (motori navali) in via Cuneo 20, la FIAT Brevetti nata dalla trasformazione della FIAT-Ansaldi in via Cuneo 17.

Dal censimento industriale, legato al quinto censimento della popolazione del 10 giugno 1911, ricaviamo indicazioni sulla manodopera impiegata in alcune di queste industrie.¹⁴³

Tabella 14 – Industrie principali e manodopera impiegata in Barriera di Milano nel 1911.

INDUSTRIA	INDIRIZZO	DIPENDENTI
Industrie Metallurgiche	via Cigna 115	586
Acciaierie e Fonderie Piemontesi	via Belmonte 40	244
Società Tedeschi (INCET)	via Monte Bianco 7	616
Hofmann	via Parella 6	432
Fabbrica di Colla e Concimi	corso Novara 99	170
Giordano Filippo	corso Vigevano 21-23	101
Fonderie Garrone	via Cuneo 11-15	240
FIAT-Brevetti	via Cuneo 17	523
Diatto	via Mondovì	136
Fonderie FIAT	via Cuneo 20	606
Sclopis	via Aosta 31	170
Gilardini	corso Ponte Mosca 18	424
Unione Arti Grafiche sui metalli	corso Brescia 9	157
Soc. Augusta (NEBIOLO)	corso Palermo 1	538
Fonderie Subalpine	via Bologna 71-73-75	311

Tra il 1910 e il 1920 la presenza industriale nella zona della Barriera di Milano aumentò in modo considerevole e mentre alcune fabbriche furono assorbite dalla FIAT (è il caso, ad esempio della Fonderia Garrone Carlo in via Cuneo 11-15) altre, invece, iniziavano ad insediarsi: la F.lli Piacenza

(filatura di lana) in via Bologna 190, la Filatura di Tollegno (filati di lana e cotone) in via Bologna 204, la Fabbrica Piemontese Lampade Elettriche (lampade elettriche) in via Valprato 36, la Fabbrica Italiana Utensili Lavorazione Metalli (utensili) in via Bologna 64 ed i Docks Dora (magazzini) presso lo scalo Torino Dora in via Valprato.

La tendenza a collocare attività produttive nella zona continuò ancora tra il 1920 e il 1940, un lasso di tempo nel corso del quale troviamo la F.I.B.A.T., Fabbrica Italiana Biancheria e Affini Torino (biancherie) in via Courmayeur 8, la Fabbrica Italiana Vernici Industriali (vernici) in via Bologna 41-43, la S.A.F.T. Società Anonima Farmaceutica Torino (prodotti chimici e farmaceutici) in via Santhià 18, la Società Italiana Ossigeno e altri gas (prodotti chimici e farmaceutici) in via Bologna 74, l'A.F.A.S.T. (calzaturificio) in via Desana 4 e Via Leynì 90, la

Saponeria Gandini Ercole (sapone candele e sego) in via Palestrina 38, la C.E.A.T. (cavi elettrici) in corso Palermo 1, le Fonderie Monte Bianco in via Desana 9-11-13 e Chatillon 86, la Fonderia Artistica Torinese in corso Vercelli 114, la Compagnia Italiana Tubi Metallici Flessibili (tubi metallici flessibili) in via Cervino 50, la ditta Faccenda Vittorio & C. (forniture militari e ferroviarie) in via Monte Bianco 50, la ditta Sacerdote



Alberto (forniture militari e ferroviarie) in Via Cervino 66-68, il Lanificio Filippo Giordano (drapperie e lanerie) in corso Vigevano 21-23-25, la Fautrero (legnami da lavoro e costruzioni) in corso Novara 80, la G. Rivoira Liquigas (gas per cucina e illuminazione) in corso Novara 121, la Società Nazionale Chimica, derivata dall'accorpamento della Fabbrica Torinese Colla e Concimi con la Fino (colla e gelatine) in corso Novara 99 e strada dell'Arrivore 401, la Società Anonima Ferdinando Zanoletti Metalli (alluminio metalli) in Via Bologna 2, la Società Anonima Alluminium (alluminio) in corso Vigevano 35 e la WAMAR di Marchisio e C. (biscotti) in corso Vigevano 46.

*Fonderia
Montebianco
Via Chatillon, 36
Corso Vercelli, 121
anni '30.*

L'imponente sviluppo industriale aveva notevolmente trasformato, in poco più di quarant'anni, il territorio della Barriera di Milano, mutando, a poco a poco, il volto delle vecchie borgate Monte Rosa e Monte Bianco, che non erano più circondate dai terreni agricoli e che avevano perso la loro originaria dimensione di paese alla quale si era sostituita quella urbana. Nella zona si era così consolidato un tessuto produttivo e si erano anche create le

condizioni affinché questo territorio continuasse ad essere una direttrice importante nella crescita industriale di Torino.

Il ricordo degli abitanti più anziani della Barriera di Milano è ancor oggi legato al mondo produttivo di quegli anni, visto che tra loro sono molti quelli che hanno lavorato nelle industrie sopra citate che, con il passare degli anni, hanno cessato l'attività. Molti di questi stabilimenti sono scomparsi per far posto a nuovi insediamenti residenziali e, per la maggior parte di essi, si è persa la memoria. Per questo motivo riteniamo importante fornire alcune informazioni sulle fabbriche più antiche, quelle che contribuirono a fare della Barriera di Milano un quartiere operaio: la Gilardini, la Sclopis, la Colla e Concimi, la Michele Ansaldo, la Poccardi, la Tedeschi (IN.C.E.T.), la Nebiolo, gli stabilimenti FIAT e per ultima la SNIA. Per alcune descrizioni riportiamo integralmente ciò che scrisse Ernesto Trevisani nella sua *Rivista Industriale e Commerciale di Torino e Provincia* 1896.

La Gilardini

Antonio Gilardini era originario di Gignese, un piccolo paese del Verbano nei pressi di Pallanza e, nel 1831, si trasferì a Torino per impiantarvi un laboratorio per la fabbricazione degli ombrelli. L'opificio era, di fatto,



una struttura proto-industriale con mano d'opera che proveniva dal mondo artigiano, dalle campagne o dagli immediati sobborghi della città. La produzione principale era quella degli ombrelli ma presto si cominciarono a confezionare anche diversi oggetti di buffetteria (accessori in cuoio per i soldati). Dopo i primi anni di attività Giovanni, il figlio maggiore di Antonio, apprese l'arte della concia, settore nel quale Torino vantava

*Stabilimento
Gilardini,
Sezione calcineria
Via Ponte Mosca
18 (ora C.so
Giulio Cesare)
anno 1896.*

una lunga tradizione, giacché dai primi del Seicento esisteva una corporazione di conciatori. La sua idea, una volta acquisita esperienza, era quella di attrezzare l'opificio in modo tale da coprire un'ampia domanda di mercato, in particolare quella proveniente dalle autorità pubbliche. Gli appalti e le ordinazioni statali avevano cominciato a crescere dopo il 1840, in concomitanza con i primi provvedimenti adottati dal governo per la realizzazione di costruzioni stradali e ferroviarie, per l'allargamento delle vecchie cinte urbane, per il potenziamento dell'esercito. I suoi progetti si realizzarono dal 1847,

quando ottenne rilevanti commesse per conto dell'esercito Piemontese e della Guardia Nazionale. Nel successivo biennio, durante la prima e seconda guerra d'indipendenza la Gilardini si assicurò il grosso degli equipaggiamenti militari. Ma Antonio rinunciò, dopo la sconfitta di Novara del marzo 1849, al compenso pattuito per le ultime forniture militari che aveva passato all'esercito sacrificando i suoi profitti a favore delle finanze pubbliche oramai dissestate. La Gilardini si rifece più tardi con le commesse per il corpo di spedizione mandato da Cavour nel 1854 in Crimea per la campagna d'Oriente. Con lo statista piemontese, i rapporti, all'inizio, non erano stati dei più cordiali per via di certe vecchie ruggini che risalivano al periodo carloalbertino: essi migliorarono col tempo, tanto che anche Cavour appoggiò in più d'una occasione la Gilardini quale fornitrice privilegiata dell'esercito piemontese. Di fatto grazie ai benefici tratti dalle ordinazioni statali, l'azienda eretta lungo la Dora, presso il Ponte Mosca, si ingrandì e così pure la cerchia di chi la dirigeva: scomparso nel 1859 Antonio, presero posto in fabbrica accanto a Giovanni i figli maggiori Pietro (nato nel 1834) e Vincenzo (nato nel 1837). Entrambi – come continuerà poi ad essere costume dei giovani rampolli della famiglia –, prima di occuparsi della ditta, avevano indossato la divisa rinunciando alla facoltà di essere esentati dal servizio militare¹⁴⁴.

Nel 1861 Giovanni Gilardini fondò una società con i figli Pietro e Vincenzo con un capitale sociale di 236.393 lire, ma morì l'anno successivo, all'età di cinquantatré anni. Furono quindi i figli Pietro e Vincenzo ad assumere la gestione dell'azienda costituitasi in società di commercio il 20 gennaio 1865 sotto la firma *Giovanni Gilardini*, affiancati, via via, dai fratelli Desiderio, Felice, Cesare, Natale, Bartolomeo e Antonio

Negli anni '60 lo stabilimento si presentava come un grosso complesso di articoli militari, con annessa conceria, e la sua produzione aveva cominciato ad affermarsi anche all'estero. Nella fabbrica si producevano corredi, apparecchiature e altri accessori per l'equipaggiamento dell'esercito, ai quali era affiancata l'originaria fabbricazione degli ombrelli e dei bastoni. La Gilardini aprì filiali a Palermo, Firenze, Napoli e Roma, ottenne anche numerosi riconoscimenti nelle varie esposizioni internazionali e negli anni '70



La manifattura Gilardini in prossimità del Ponte Mosca anno 1910.

¹⁴⁴ Valerio CASTRONOVO, *Gilardini 1905-1985 – Storia di un gruppo familiare*, Torino, 1985, p. 21.

alcuni governi stranieri, in particolare quello francese, le affidarono rilevanti forniture per i propri eserciti (zaini, uose, giberne, calzature, selle, guarnizioni, materiali da campo).

A seguito dello sviluppo produttivo di quegli anni, nonostante i molteplici riadattamenti e ampliamenti del primitivo opificio si rese necessaria la costruzione di un nuovo stabilimento, che fu ultimato nel 1876 nella stessa sede dove era sorta la prima fabbrica, in corso Ponte Mosca (ora corso Giulio Cesare) angolo Lungo Dora Firenze. In quel periodo alla Gilardini lavoravano circa 500 operai addetti alle diverse lavorazioni: fabbri, sarti, calzolari, cappellai, falegnami, lattonieri, ombrellai, sellai, valigiai, bastonisti, canestrai, guantai, decoratori, zainisti, galvanoplasti e conciatori.

Verso la fine dell'ottocento l'azienda si ingrandì notevolmente grazie soprattutto al nuovo stabilimento e la sezione conceria assunse un'importanza sempre più rilevante. *Nei primi anni Novanta la Gilardini, classificata dai censimenti industriali sia nel novero delle imprese meccaniche sia nella categoria di quelle conciarie, si presentava come un complesso di grandi dimensioni per gli standard dell'epoca. Essa occupava infatti nella sezione meccanica da 600 a 750 operai, a seconda dei periodi, e dava lavoro a un numero pressoché eguale di lavoratori esterni; mentre contava, nell'altra sezione, 120 operai fissi, ossia un sesto della manodopera complessiva appartenente alle ventidue concerie allora attive nella città di Torino. Alla manifattura meccanica attendevano tre distinti reparti: uno per la fabbricazione dei cuoi speciali per uso dell'esercito, degli ospedali militari e per il commercio privato; un altro per la rifinitura di diverse coperture da capo per civili e militari; un altro, infine, per la confezione di ogni sorta di ombrelli e relative forniture. Alla produzione conciaria, che andava dai lavori preparatori (depilazione, scarnizione e purgaggio) a quelli finali di appretto, attendeva invece un unico grande reparto, servito da tre caldaie a vapore e da 125 fra vasche e tine di concia. Grazie a questo apparato la Gilardini figurava al terzo posto, per entità di impianti, nella graduatoria degli stabilimenti torinesi addetti alla concia delle pelli, che annoveravano a quel tempo importanti opifici di rilevanza nazionale come quelli dei fratelli Durio, di Giuseppe Azimonti, della famiglia Bocca e dei fratelli Fiorio¹⁴⁵.*

Dopo la morte di Vincenzo, Felice e Natale, fu Pietro ad assumere la direzione dell'azienda trasformandola prima, nel 1888, in società a nome collettivo con un capitale di 600.000 lire sottoscritto in parti uguali dai vari fratelli, poi, nel 1899, in società in accomandita semplice con un capitale di 2.650.000 lire con le maggiori quote possedute dal gruppo familiare costituito da Desiderio, Cesare e da Pietro con il figlio Giovanni.

La morte di Desiderio, avvenuta nello stesso anno, fece sì che ai vertici dell'azienda Cesare, Pietro e Bartolomeo.

All'inizio del '900, superato un periodo di crisi, la Gilardini, grazie all'intervento della Banca Commerciale, si espanse ulteriormente: fu aperta una filiale a Genova e nel mese di dicembre del 1905 fu costituita la Società Anonima Giovanni Gilardini con un capitale sociale di 4.000.000 di lire. Nel consiglio d'amministrazione Pietro assunse la carica di Presidente e Bartolomeo quella di vice; la famiglia deteneva il 60% del capitale. Pochi mesi dopo però, nel 1906, morì Pietro, seguito nel 1908 da Cesare, cosicché a reggere le redini della società rimase solo Bartolomeo.

Tabella 15 – Consiglio d'Amministrazione della Gilardini nel 1910.

Carica	Nome	Indirizzo
Presidente	Gilardini Bartolomeo	Via Ponza 4
Vice Presidente	Gilardini Antonio	Corso Ponte Mosca 18
Amministratore delegato	Gilardini Bartolomeo	Via Ponza 4
Amministratore delegato	Gilardini Antonio	Corso Ponte Mosca 18
Consigliere	Pastore Giuseppe	Genova
Consigliere	Fiorio Cesare	Via Pietro Micca 10
Consigliere	Ferraris cav. Ing. Dante	Corso Vinzaglio 17
Consigliere	Fenoglio ing. Cav. Pietro	Via S. Dalmazzo 24
Consigliere	Gianzana cav. Mino	Via Pastrengo 29
Consigliere	Gilardini Giovanni	Via Genova 24
Consigliere	Gilardini Pietro	Corso Ponte Mosca 18
Segretario	Emprin cav. Avv. Callisto	Via Cernaia 24
Sindaco	Romana cav. Camillo	Via S. Giobbe 8
Sindaco	Giudici rag. Cesare	Via Montevecchio 22
Sindaco	Rol cav. Avv. Vittorio	Corso Duca di Genova 1
Sindaco supplente	Fiori Luigi	Via Garibaldi 22
Sindaco supplente	Savio Luigi	Corso Raffaello 29
Direttore	Gilardini Alfredo	Via Aosta 7
Direttore	Botta Stefano	Corso Ponte Mosca 18

La Gilardini in quegli anni, grazie all'incremento delle commesse governative per la spedizione in Libia del 1911 accrebbe i suoi utili. Con la morte di Bartolomeo, avvenuta nel 1911 alla presidenza della società apparve un nuovo personaggio, Dante Ferraris.

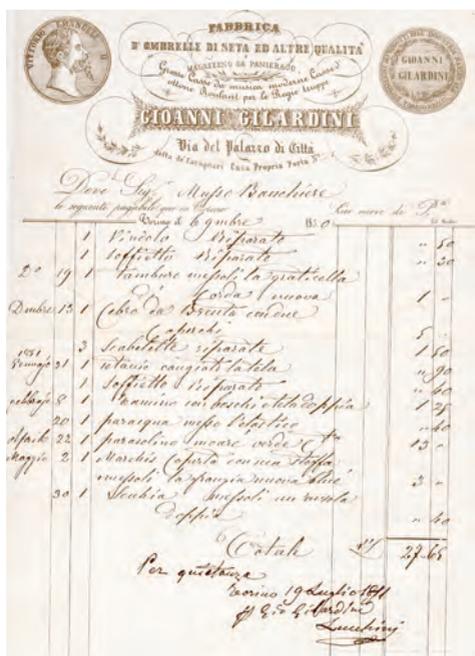
Dante Ferraris era un uomo d'affari che nel giro di pochi anni divenne uno dei maggiori personaggi del mondo finanziario. Entrò nel 1906 con un ruolo importante nel consiglio di amministrazione della Gilardini ma la sua carriera spiccò il volo a partire dal 1910 quando promosse, *con l'aiuto della Banca Commerciale, la fondazione della Società Anonima Italiana per la fabbricazione dei proiettili, che aggregava insieme gli interessi di cinque grosse imprese piemontesi: le Industrie Metallurgiche (di cui lo stesso Ferraris era contitolare),*

le Officine Meccaniche di Netro, la Diatto, le Officine Meccaniche Michele Ansaldo, e le Ferriere Piemontesi. Ma non erano questi gli unici partners della nuova società, dal momento che essa iniziò le sue lavorazioni appoggiandosi a due delle più rinomate industrie straniere del genere: la Rheinische Metallwaren und Maschinenfabrik di Düsseldorf e la Jacob Holtzer di Unieux. Con questo forte spieghamento di mezzi vennero realizzati dei moderni impianti di fucinazione e un'acciaieria per la fabbricazione di acciai speciali destinati alla produzione di proiettili perforanti e di tutti i calibri¹⁴⁶.

Ferraris balzò agli onori della cronaca nazionale per la sua posizione intransigente nel 1913, quando assunse la guida della Lega Industriale di

Torino e la vice presidenza della FIAT in occasione di una vertenza con gli operai dell'automobile e i metallurgici. Si schierò apertamente con gli industriali più oltranzisti che non volevano accettare la mediazione del governo e nel contempo sposò la causa nazionalista procurando a Enrico Corradini i mezzi finanziari per creare *L'Ida Nazionale*. In occasione della Grande Guerra si prodigò per l'intervento militare italiano assicurando a Calandra, salito al potere nel 1914, l'appoggio di influenti uomini d'affari, scontrandosi anche con il Direttore de *La Stampa* Alfredo Frassati e con i dirigenti liberali devoti a Giolitti che esprimevano una posizione neutrale.

La sua posizione fu premiata e alla Gilardini fu assegnata una cospicua commessa consistente in 30.000 paia di stivaletti da montagna e in 10.000 paia di scarpe da riposo, elevabili rispettivamente di altri



Fattura della Gilardini del 1850 – Tratta da Valerio Castronovo, *Gilardini 1905-1985 – Storia di un gruppo familiare*, Torino, 1985.

10.000 e 5.000 esemplari a richiesta dell'Ufficio delegazione approvvigionamenti: come poi avvenne qualche settimana dopo. Queste merci avrebbero dovuto essere consegnate, a scadenze settimanali, fra il febbraio e il marzo 1915. Non c'è dubbio che si trattasse di una ordinanza ragguardevole. L'amministrazione militare si impegnava infatti a pagare la somma di 4 lire e 20 centesimi al paio, per il primo tipo di calzature, e di 7 lire e 20 centesimi per il secondo modello¹⁴⁷.

Queste prime forniture militari furono oggetto di uno scandalo denunciato da *La Stampa*, visto che dopo pochi mesi dalla consegna furono rilevati alcuni difetti dovuti all'impiego di materiali che mal si prestavano a

¹⁴⁶ Valerio CASTRONOVO, *Gilardini 1905-1985...* Op. cit., p. 34.
¹⁴⁷ Valerio CASTRONOVO, *Gilardini 1905-1985...* Op. cit., p. 36.

quelle caratteristiche di spessore e robustezza che i reparti operativi al fronte si aspettavano. Fu addirittura costituita una commissione d'inchiesta che dette ragione alla Gilardini in quanto il materiale fornito era quello previsto dal modello ministeriale che non prevedeva le inchiodature; in definitiva vennero ordinate scarpe non adatte all'alta montagna.

Nel 1916 la Giardini, diventato un complesso industriale particolarmente attrezzato per produzioni d'impiego militare, venne considerato *stabilimento ausiliario* operante per conto dello Stato e sottoposto come tale a vincoli ben precisi. *Accanto ai reparti di conceria e di calzoleria, si era sviluppata, in un isolato di Via Aosta, una vasta sezione, comprendente una serie di officine meccaniche e un reparto di fucinatura. Il nuovo complesso ospitava numerosi impianti: venticinque macchine utensili, diciotto torni, sette magli, cinque berte, due presse, ventisei bilancieri. Ottenuta nel maggio 1916 la dichiarazione di "ausiliarità", questa parte dell'azienda, che occupava 170 operai, venne convertita alla produzione di bombe "Dumézil" per cannoni da trincea, e intensificò i rapporti con le Officine Diatto per conto della quale fabbricava già staffe per segmenti di rotaie destinati ad affusti di cannone e altri materiali del genere. La Diatto era entrata da qualche mese nel giro d'affari di Dante Ferraris che stava concentrando i suoi sforzi sull'industria dei proiettili e degli esplosivi: le trecento e più fra piccole e medie imprese che egli riuscirà ad aggregare in tutta Italia intorno al Gruppo Industriale Piemontese, sarebbero giunte nel 1917 a produrre giornalmente qualcosa come 18.000 proiettili di vario calibro.*

Nel luglio 1916 anche l'altra sezione della Gilardini, quella della concia e la produzione di corredi militari, venne dichiarata ausiliaria. A quel tempo lo stabilimento di Ponte Mosca, dotato di 75 motori per 350 HP di energia elettrica, annoverava nel reparto di conceria trentasette tini e sessantacinque vasche, più otto botti per la concia al cromo; disponeva inoltre di un buon assortimento di macchinari da pressa, taglio, misura e controllo: vi si producevano 400 pelli al giorno che avrebbero potuto essere raddoppiate in caso di lavoro notturno. Nel reparto selleria funzionavano trentaquattro bilancieri, sei fra medie e grandi cucitrici, e altri congegni meccanici, in grado complessivamente di lavorare qualcosa come 1.500 Kg. di materie prime al giorno. Infine, il reparto di calzoleria militare comprendeva oltre una quarantina di macchine speciali, quasi tutte del tipo moderno, capaci di produrre dalle 1.000 alle 2.000 paia di scarpe al giorno. Complessivamente, fra tutti e tre i reparti, gli operai ammontavano a 1.398, di cui 408 donne. V'erano poi 45 impiegati, addetti a varie mansioni tecniche e amministrative, e ciò conferma il grado di complessità ormai raggiunto dall'azienda nella sua organizzazione interna¹⁴⁸.

Passata la guerra, Dante Ferraris si ritirò dalla Società lasciando il posto al membro più anziano della famiglia Gilardini, Giovanni, figlio di Pietro. A partire dal 1920 la Gilardini entrò in piena crisi: i reparti che erano stati costruiti per le produzioni belliche si smobilitarono, l'azienda era fortemente indebitata con le banche e gravata da imposte sensibilmente aumentate negli ultimi anni. Nel '21 anche il calzaturificio venne smantellato e nel 1922 dopo una complessa azione di smobilizzo finanziario, sia il consiglio d'amministrazione che i massimi dirigenti dell'azienda, rassegnarono le dimissioni.

La famiglia Gilardini uscì così di scena ma ebbe il merito di lasciare l'impresa dopo aver badato a risanare interamente i debiti derivanti dalle soprainposte governative e da altre passività.

Alla famiglia Gilardini subentrò Bartolomeo Boglione che, tra alti e bassi, condusse l'azienda per altri trent'anni puntando sulla produzione conciaria, superando il colpo tremendo inflitto allo stabilimento dal bombardamento del 13 luglio 1943, che costrinse la fabbrica a riaprire solamente due mesi più tardi. La crisi del settore conciario dette l'ultimo colpo e le attività cessarono definitivamente nel maggio 1955.

La Sclopis

Dalla descrizione di Ernesto Trevisani ricaviamo le informazioni su uno stabilimento chimico che per molti anni è stato il più importante di Torino. *Questa importantissima Casa, una fra le prime del genere che abbiamo in Italia e forse anche all'estero, conta la bellezza di circa 84 anni, essendo stata fondata nel 1812 in Torino, Borgo Dora, Via Aosta, 29-31, ove sono lo Stabilimento chimico e gli uffici del grand'avolo dell'attuale proprietario-gerente signor ing. cav. Vittorio Sclopis.*

Lo stabilimento occupa una superficie di 50.000 metri q. tra fabbricati, tettoie e cortili, ed ha a sua disposizione una considerevole forza motrice idraulica derivante dal fiume Dora. I suoi prodotti principali sono: acido fosforico, acido cloridrico, acido nitrico, solfati di ferro, di rame, di magnesio, di soda, d'ammoniaca, perfosfati di calce e concimi chimici, secondo le formule più raccomandate dalla scienza chimica-agraria.

La fabbricazione dell'acido solforico, la quale forma una vera specialità di questo stabilimento, è fatta nella più vasta scala, secondo i più recenti perfezionamenti della chimica. Ivi pertanto trovansi in azione delle colossali camere di piombo colle relative torri di Glover e Guy-Lussac e coi forni, nei quali si sottopongono alla torrefazione le piriti di ferro delle miniere di Brosso, su quel d'Ivrea, che sono pure antica proprietà della famiglia Sclopis.

L'entità produttiva della Casa ha sempre aumentato in proporzione dello svi-

luppo industriale del paese; ed essendosi, in questi ultimi anni considerevolmente esteso in Italia, e specialmente in Lombardia ed in Piemonte, il consumo dei concimi chimici, la Ditta Sclopis e C. ha pure dato uno speciale impulso alla produzione dei perfosfati di calce coi fosfati minerali d'America e d'Algeria, per modo che anche in questo ramo dell'industria chimica la fabbrica Sclopis è una delle primarie d'Italia.

Lo Stabilimento è uno dei più grandiosi e più comodi che si possa immaginare. Situato in amena e saluberrima posizione, occupa un bel numero di impiegati ed operai.[...] Il Signor ing. cav. Sclopis, che è l'anima di questa grandiosa azienda, è consigliere comunale di Torino e consigliere della Camera di commercio. Attivissimo, colto, buono ed affabile con tutti i suoi dipendenti, è da questi ricambiato con tanto affetto¹⁴⁹.

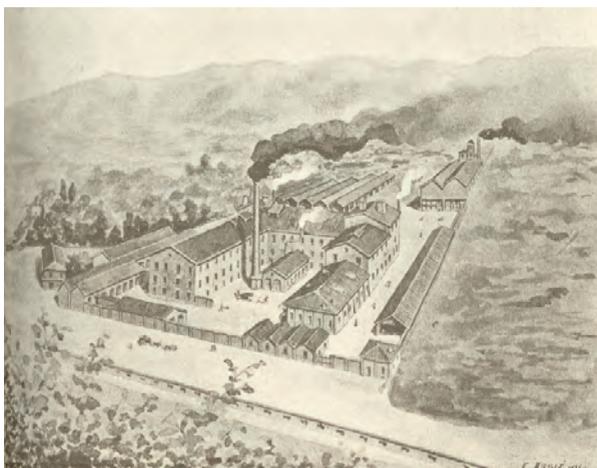
La Fabbrica Torinese di Colla e Concimi

Trevisani descrive la Fabbrica Torinese di Colla e Concimi, situata in corso Novara 99, come una *vasta impresa, costituita in Società anonima col capitale di un milione, fondata nel 1881 che gode in Italia di una fama giustamente conquistata. Del resto, per dare un'idea della sua importanza, non abbiamo che ad accennare a dettagli della sua produzione. Nei suoi opifici di Torino, che occupano una superficie di 20 mila metri quadrati e dove lavorano 150 operai, si trattano ogni giorno 10.000 chili di ossa, di cui un terzo proviene da uno speciale stabilimento che la Società possiede a Napoli.*

Queste ossa, dopo una cernita minuziosa, vengono frantumate e sgrassate; e se ne estrae in seguito la colla. Il fosfato che resta viene macinato e trasformato in superfosfato.

La materia prima, trattata in quantità considerevoli, richiede un macchinario assai importante che la macchina moderna è venuta arricchendo coi suoi perfezionamenti.

Lo sgrossamento delle ossa si fa con la benzina. La loro preparazione, prima della estrazione della gelatina, la loro cottura e la concentrazione dei loro estratti, rappresentano altrettanti processi ammirabili studiati. Il vapore necessario ai diver-



Disegno della Fabbrica Colla e Concimi tratto da Ernesto Trevisani, Rivista Industriale e Commerciale di Torino e Provincia, Milano, 1896

¹⁴⁹ Ernesto TREVISANI, *Rivista Industriale e Commerciale di Torino e Provincia*, Milano, 1896, pp. 36-37.

si servizi della fabbricazione è fornito da due caldaie tipo Cornwall, di 80 metri quadrati di superficie di riscaldamento ciascuna, e che consumano 5 tonnellate di carbon fossile di 1^a qualità al giorno.

La forza motrice è data da due altre macchine a vapore di 30 e 50 cavalli, e da una energia elettrica di 20 cavalli trasportata dalla distanza di 800 metri dalla fon-

deria di caratteri Nebiolo & C.. Accanto a queste due ultime macchine, e mosse da esse, si trovano disposti i seguenti apparecchi: autoclave, serbatoi, estrattori, elevatori, pompe ad acqua e ad aria, ventilatori, forni, caloriferi, forni d'assorbimento, rimestatoi.

Tutti questi apparecchi, come pure una quantità d'altri servono alla fabbricazione della colla e dei concimi e trovansi sapientemente disposti e le vaste sale che essi occupano sono di un assetto e una pulizia ammirabili.

Grazie a questo impianto modello la Fabbrica Torinese di Colla e Concimi arriva a produrre annualmente 5000 quintali di quella eccellente colla, conosciuta nel mondo commerciale e industriale sotto la marca "S.A.T." e che si esporta in Francia, Inghilterra, Spagna, Oriente, America ed Australia, come pure 80.000 quintali di concimi per tutte le colture oltre 2000 quintali di sego d'ossa.

Le qualità eccezionali di questi prodotti hanno loro meritato, in tutte le esposizioni ove furono presentati, le più alte ricompense. La Fabbrica Torinese ha quindi conquistato esclusivamente pel loro valore quella fama e quel-

l'importanza che la mettono al primo posto fra le manifatture consimili del suo paese e dell'estero.

Presidente del Consiglio d'Amministrazione è il cav. Vincenzo Verani, vicepresidente il comm. Ippolito Luzzati, deputato al Parlamento; la Direzione è affidata per la parte amministrativa al cav. Uff. Benedetto Foà e per la parte tecnica al dott. Adolfo Castagnole¹⁵⁰.

Negli anni trenta la Fabbrica Torinese Colla e Concimi si accorpò alla ditta Fino di strada dell'Arrivore 401 costituendo la Società Nazionale Chimica, che continuò la produzione di colla e gelatine fino al secondo dopoguerra.

Fabbrica Torinese di Colla e Concimi
SOCIETÀ ANONIMA - Capitale Lire 800.000
 interamente versato
 Sede in TORINO, Via Mercanti 2
 Fabbrica alla Barriera del Puro - Laboratorio Chimico per analisi
 CAMPO SPERIMENTALE DI 5 ETTARI
 Proprietà per tutta Italia dei brevetti HAGEN e SULLMAN per lo sgrassamento delle ossa colla benzina e l'estrazione della Colla
 Premata nei MEDAGLIA D'ARGENTO del Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio

Grasso d'ossa depurato, produzione annua 2000 quintali
Colla forte Medaglia, uso Francia, marca S.A.T.,
 produzione annua 5000 quintali - Fosfati delle ossa. Polvere d'ossa crude, vendita ad analisi - Concimi chimici a base esclusiva di fosfati delle ossa.
 Concimi speciali per ogni cultura ad Analisi garantita - Produzione annua 50.000 Quintali
 Prezzo Corrente dei Concimi N. 3 per l'annata 1886 - 87

DENOMINAZIONE	Analisi garantita per 100 parti			PREZZO per quintale	DESTINAZIONE
	fosforica	azoto	Potassa		
A Superfosfato	14	0,75	—	14	Prati artificiali ed ogni cultura in annesso allo stabilimento
B Id. id.	15	1,25	—	16	Id. in annesso allo stabilimento
C Id. id.	11	4	—	19	Cereali e praterie stabili
D Id. id. intensivo	9	6	—	23	Id. in terreni staccati
E Concime completo	10	4	4	20	Cultivat. usuali in terreni buoni
F Id. id. intensivo	7	6	8	25	Ogni coltiv. in qualunque terreno
G Id. speciale	8	3	15	22	Viti, leguminose e tuberi

L'anidride fosforica s'intende per $\frac{3}{10}$ solubile nell'acqua e nel citrato, l'azoto è allo stato di materia organica delle ossa nei superfosfati A e B; negli altri per $\frac{1}{10}$ e $\frac{2}{10}$ allo stato di fosfato ammonico ed il resto azoto organico delle ossa. La potassa si computa in ossido idrato (K.O.H.). Sono riservate le tolleranze d'uso.

La Fabbrica Torinese di Colla e Concimi
 si farà una premura di dare a chi ne farà richiesta ogni schiarimento sulla qualità e quantità di Concime da adoperarsi come pure sul miglior modo di servirsene nei diversi casi.

GRATIS - Prezzi Correnti ed Istruzioni - GRATIS

Publicità della fabbrica Colla e Concimi sulla Guida Paravia del 1887.

L'Ansaldo

A pochi anni di distanza dall'Unità d'Italia, era sorta a Favria Canavese, vicino a Torino, per opera di Lodovico Tarizzo, se non la prima, certamente la più importante fabbrica di macchine utensili. In questo stabilimento farà pratica Michele Ansaldo, il quale dopo essere diventato socio del Tarizzo, impianterà nel 1884 in corso Ponte Mosca 40, su di un'area di 3.500 metri quadri, un'importante azienda di macchine utensili, una fra le meglio organizzate del gruppo meccanico d'Italia¹⁵¹.

Qualche anno dopo, nel 1899, Michele Ansaldo, che nel frattempo migliorerà l'attrezzatura del primitivo stabilimento, tanto da dar lavoro a quasi 300 operai, numero altissimo per i tempi e per un'azienda a gestione individuale, creerà un nuovo grandioso impianto denominato Officine Meccaniche Michele Ansaldo, su un'area di 25.000 mq. (isolato tra le vie Cuneo, Mondovì e i corsi Vigevano e Vercelli)¹⁵², a lato delle quali sorse altresì una grande fonderia di ghisa e una per il bronzo. Nel 1899 Pietro Fenoglio progettò lo stabilimento meccanico di Michele Ansaldo, sulla cui facciata "chiesastica" campeggiavano i simboli allusivi del lavoro. Nei prospetti dei capannoni su via Mondovì si annunciavano novità strutturali, per le dimensioni, la ripetizione modulare delle coperture a "shed" e l'uso del cemento armato di recente importato in Italia. Ma l'imponente complesso industriale che suggella emblematicamente l'ingresso in città da quella che si chiamava strada d'Italia – oggi corso Vercelli – è soprattutto il risultato degli ingrandimenti eseguiti da Giacomo Mattè Trucco tra 1905 e 1915 allorché lo stabilimento passò alla FIAT. Le strutture multipiano, razionali e funzionali, già sperimentate per la prima volta nei fabbricati industriali di corso Dante, furono poi riprese per la costruzione del Lingotto¹⁵³.

L'azienda, che produceva non solo macchine utensili, ma un vasto assortimento di macchine litografiche, tipografiche, agricole e materiale



Publicità della Michele Ansaldo sulla Guida Paravia del 1890.

¹⁵¹ Michele Ansaldo iniziò le prime produzioni nel 1884 in locali di fortuna, lo stabilimento di corso Ponte Mosca venne progettato nel 1886 dall'ing. Boggio Camillo su tre piani fuori terra, ASCT, Repertorio Progetti Edilizi I Categoria, pratica n. 45-1886 – Nel 1890 venne presentato l'ampliamento dal progettista ing. Aschieri, ASCT, Repertorio Progetti Edilizi I Categoria, pratica n. 103 – 1890.

¹⁵² Una parte dell'area in questione era stata precedentemente occupata dalla Conceria Martinolo Ferdinando.

¹⁵³ Mila LEVA PISTOI, in *100 Luoghi dell'Industria a Torino e Piemonte*, Associazione Torino Città Capitale Europea, Torino, 1999, p.66.

d'artiglieria, sarà il nucleo originario della futura Sezione Grandi Motori FIAT.

L'Ansaldo deve essere anche ricordata per un'altra singolare iniziativa che contribuì ad attenuare gli effetti della grave crisi che in quegli anni colpì la meccanica. Le difficoltà incontrate in quegli anni per la vendita dei prodotti della meccanica non solo all'estero, ma anche sul mercato (la cui domanda soffriva di irregolarità con ripercussioni sul costo di produzione e sul costo del capitale investito), avevano stimolato i pionieri del settore ad unirsi in un sindacato di vendita, la cui nascita fu caldamente sollecitata dallo stesso Michele Ansaldo che, a Torino e a Milano, creò l'*Emporio meccanurgico italiano*, una sorta di sindacato di vendita in comune con pubblica esposizione permanente, che univa quasi tutti i fabbricanti di prodotti meccanici e che aveva lo scopo di avvicinare il produttore al consumatore, lasciando tuttavia all'industriale ampia libertà nella costruzione dei singoli prodotti.

Nel 1905, incoraggiato anche dalla Banca Commerciale Italiana (attorno alla quale ruotavano le principali concentrazioni industriali della siderurgia italiana) Ansaldo decise di associarsi alla FIAT per dare origine alla FIAT - Ansaldo, destinata alla produzione di *vetture leggere a quattro cilindri con un capitale sociale di 850.000*¹⁵⁴, ma l'anno seguente venne estromesso dopo un drammatico braccio di ferro con il gruppo dirigente dell'azienda automobilistica. In un memoriale del 1912, Michele Ansaldo accuserà alcuni consiglieri della propria società che erano contemporaneamente uomini FIAT – in particolare Scarfiotti – di avere scientemente ostacolato i suoi propositi di conversione alla produzione auto per evitare il sorgere di un pericoloso concorrente. Anche la Banca Commerciale Italiana intervenne probabilmente per favorire la FIAT e consentirne l'acquisizione completa dell'azienda.

Così Valerio Castronovo si esprime sulla vicenda: *Secondo voci ricorrenti, riprese dai giornali, il presidente della FIAT Scarfiotti, che nella vecchia società in accomandita era consigliere di vigilanza, avrebbe ostacolato tenacemente i progetti di Michele Ansaldo di intraprendere la costruzione di automobili, minacciando a più riprese le dimissioni. E agli inizi del 1905 assunto infine alla presidenza della società, avrebbe assecondato il disegno di Agnelli di procedere alla trasformazione dell'impresa in anonima onde agevolarne l'assorbimento da parte della FIAT, interessata all'apporto di un buon stabilimento metalmeccanico. Di fatto, era stato Scarfiotti nel marzo 1905 a proporre, contro il parere del socio accomandatario, lo*

¹⁵⁴ Archivio Storico FIAT, *FIAT: le fasi della crescita. Tempi e cifre dello sviluppo aziendale*, Torino, 1996 p. 29; 46.

scioglimento anticipato dell'azienda e, auspicando la Commerciale, la nuova combinazione FIAT-Ansaldo, un'anonima con un capitale di 850.000 lire, di cui 400.000 sottoscritte dalla società di corso Dante¹⁵⁵. In ogni caso Michele Ansaldo, allontanato dalla sua vecchia ditta, si unì nel 1906 a Matteo Ceirano per dar vita alla SPA (Società Piemontese Automobili), cui contribuì con 9.500 azioni su 40.000. Il temperamento indipendente e la fiera della propria esperienza tecnica lo posero in contrasto con il C.d.A. e lo condussero ad uscire dalla società nel 1911. Michele Ansaldo, diventato imprenditore meccanico di rilievo, contribuì non poco al decollo dell'auto più sul piano tecnico che imprenditoriale. L'antico stabilimento dell'Ansaldo, assorbito dalla FIAT, verrà così a costituire la base per la costruzione dei grandi motori a ciclo Diesel iniziata nel 1909.

Ernesto Trevisani in modo efficace descriveva così Michele Ansaldo e la sua ditta: *Torinese di nascita e affezionato, come pochi, alla sua città, fece parte per alcuni anni della Ditta L. Tarizzo e C., modificata Tarizzo-Ansaldo nel 1880, e divisa nel 1884. Fu in tale epoca che in via Ponte Mosca 40, su di un'area di 3.500 metri quadri, fondò il proprio stabilimento meccanico, nel suo genere, il più importante di Torino, se non d'Italia. Questo egregio industriale si fa scrupoloso dovere tenersi al corrente di ogni progresso dell'industria che esercita, cosicché è riuscito, con la finitezza e perfezione dei lavori, con la massima bontà dei prezzi a battere in breccia la concorrenza delle case estere costruttrici di macchine-utensili. Una caratteristica di questo stabilimento è la eccellente disposizione dei vari riparti e del macchinario che appieno soddisfa le moderne esigenze. Specialità di produzioni dell'officina sono le macchine-utensili per la lavorazione dei metalli e legnami, come torni di ogni e qualunque genere, fresatrici, pialle, limatrici, trapani, ecc., parti di fucile, parti per affusti ed affusti completi per artiglieria, mitragliere, ecc., ecc.. Spolette, granate, Shrapnels, cannelli, ecc.. Casse, torpedini, rubinetteria e pezzi di ricambio delle regie navi, ecc., ecc.*

Due gru, della potenza di 6000 Kg., e altre due di 4000 Kg., servono al trasporto dei vari pezzi di produzione, tutto animato con una forza motrice a vapore di 70 cavalli.

Con a capo un uomo come il cav. Michele Ansaldo, lo stabilimento non può funzionare che in modo regolare e perfetto: la disciplina, l'accordo fra impiegati superiori ed operai vi regnano sovrani ed è un vero conforto constatarlo. Qui, a mo' di dire, fra il proprietario e l'ultimo dei suoi dipendenti, vi è quella specie di confidenza reciproca, affettuosa che, se da un lato serve mirabilmente ad educare una maestranza sobria, affezionata ai suoi capi ed amante del lavoro, dall'altro – e specialmente nei tristi casi della vita dell'operaio – vale di conforto, d'incoraggia-

¹⁵⁵ Valerio CASTRONOVO, *Giovanni Agnelli – La FIAT dal 1899 al 1945*, Torino, 1977, p. 24.

mento, di consiglio e di aiuto, giacché solo quando esista del vero affetto fra padrone e operaio, quest'ultimo può ricavare reali benefizi ed il primo aversi più o meno l'ottima riuscita dei lavori.

Allo stabilimento Ansaldo attingono mezzi di sussistenza di vita felice oltre 300 operai. Ma qui non è tutto. Michele Ansaldo, pieno di fede e di coraggio, volle farsi iniziatore di qualcosa che tornasse di nuovo vantaggio al Paese, volle con intelligente slancio colmare una lacuna, sperando ottenere qui risultati che non solo costituiscono un premio adeguato alle fatiche ed ai sacrifici sopportati, ma tornano anche di sprone e d'incitamento a pigliar lena nella difficile via delle conquiste e delle nuove intraprese. E la città di Torino deve a questo benemerito industriale l'apertura di un grandioso magazzino – primo e solo nel paese nostro – per la mostra permanente di macchine ed articoli affini. Esso porta il nome di “Emporio meccanurgico italiano” e venne inaugurato coll'intervento del sottosegretario di Stato, onor. Daneo, del prefetto, del Sindaco di Torino, delle più spiccate individualità nelle scienze, nelle industrie e nei commerci. Come suona la parola, emporio meccanurgico italiano rappresenta la riunione delle forze di parecchi costruttori meccanici, non in quanto si riferisce alla loro fabbricazione che continua ad essere – ed è bene – più che mai specializzata; ma in quanto ha tratto allo smercio dei loro prodotti, e a farlo conoscere a chi di essi abbisognano. Il cav. Ansaldo spera, ragionevolmente, con questa unione di forze, di lottare vittoriosamente contro la produzione estera e di ottenere in pari tempo l'altro scopo a cui tende la nuova sua Mostra permanente di macchine; quello cioè di porre in diretta comunicazione il consumatore acquirente col produttore stesso delle macchine di cui fa ricerca.

Giacché, ad esempio, presentandosi l'occorrenza di un tornio o d'una morsa da banco, di un robinetto a valvola, d'una impastatrice, d'una pompa, d'un motore a gas – o di qualunque altra macchina od articolo che vi abbia attinenza – il compratore saprà che rivolgendosi all'Emporio meccanurgico si indirizza alla fonte stessa, all'origine prima di costruzione diretta di quanto abbisogna. Questo è il carattere essenziale della Mostra, questa è l'iniziativa coraggiosa e geniale del cav. Ansaldo; egli ha chiamato intorno a sé le Ditte italiane di primo ordine che attendono all'industria meccanica nelle sue varie esemplificazioni, ed ha offerto al compratore il modo semplice di trattare con esse direttamente, senza perdita di tempo e di spese in ricerche, provvigioni, ecc.

Nucleo principale della Mostra sono le macchine-utensili costrutte dall'Ansaldo stesso, come quelle che sono di più generale uso e applicazione, in tutte, si può dire, le varie industrie. Torni, trapani, fresatrici, pialle, ecc., ecc. si trovano e occorrono in ogni stabilimento industriale, e l'Ansaldo offre appunto tali macchine di recentissima costruzione propria, tutte di tipo americano, perché dalla sola America, oramai, è giustizia il convenirne, abbiamo da imparare in fatto di consimili produzioni. Moltissime ed importanti Ditte concorsero, finora, a completare il vasto

Emporio, cosicché esso ha ora il più grandioso assortimento di caldaie, ventilatori saracinesche, bilance e stadere, macchine per confettieri e salumai, motrici a vapore ed a gas, pompe da giardino, da incendio, e rotative, oliatori e rubinetti di ogni genere, termosifoni, macchine agricole, ecc., ecc. e tutti gli accessori relativi a dette macchine od apparecchi. Esso costituisce, in tal modo, vogliamo ripeterlo, un magazzino unico nel suo genere, non a Torino soltanto, ma in tutta Italia¹⁵⁶.

La Fonderia Poccardi

La Fonderia G. Poccardi era un imponente complesso industriale della cui sede originaria ormai non vi è più traccia. Fondata da Giuseppe Poccardi e fratelli nel 1871 trovò la sua ubicazione in corso Ponte Mosca 22 angolo corso Brescia, vicino alla Gilardini. In pochi anni passò da 6000 metri quadrati circa di area industriale a 15.000 di cui 8.000 interamente coperti. Lo stabilimento era suddiviso in due distinte fonderie: una per la ghisa e l'altra per il bronzo, l'ottone e altri metalli. *La fonderia era altresì provvista di un laboratorio ad uso di torneria per soddisfare le ordinazioni che pervenivano dalle ferrovie. La fonderia da ghisa occupava circa 300 operai e si componeva di diversi locali adatti e destinati ai molteplici lavori. Il camerone principale misurava m. 70 per 30, e la fusione della ghisa avveniva all'interno di 4 forni sistema Voisin, che, all'occorrenza, potevano lavorare contemporaneamente mercè il sistema di conduttura d'aria sotterranea che può essere collegata o suddivisa a volontà.*

Per alimentare questa conduttura d'aria erano collocati in apposito locale due ventilatori a moto centrifugo sistema Sultzter, azionati da un motore a vapore della forza di 30 cavalli, col sistema Luciano e Campo, unicamente destinato a quell'uso.

In questo camerone principale vi erano inoltre una gru parallela scorrevole dalla portata di 20 tonnellate, tre gru da 6 tonnellate ciascuna, e due girevoli da tonnellate 4 cadauna.

Per l'essiccazione delle forme di terra vi erano due grandi stufe, munite di chiusure speciali e con carretto scorrevole su rotaie. Per la preparazione della terra da modellare e relativi carboni in polvere, oltre ad una macchina broyeur-frotteuse, vi erano due grosse macine mosse dalla forza idraulica di 8 cavalli, utilizzata questa anche a dar moto alla mola, con la quale si arrotavano le sopresse, di cui la Casa faceva un grande smercio.

La produzione media giornaliera di ghisa fusa era di circa cg. 12.000, dei quali si può calcolare che una terza parte fosse di getti destinati alle costruzioni ed alle ornamentazioni, mentre i due terzi erano getti greggi destinati alle officine meccaniche private od a quelle della ferrovia. I pezzi grossi di meccanica si eseguivano sopra semplice disegno. La fusione si faceva in tutti i giorni feriali e la Poccardi era la

¹⁵⁶ Ernesto TREVISANI, *Rivista Industriale e Commerciale*.... Op. cit., pp. 90-92.

sola fonderia che la eseguisse. Aveva un vastissimo assortimento di modelli di ornamenti per balconi, pannelli, passanti, nonché di volanti, puleggie, ingranaggi per torni, ecc., ecc.

La Casa G. Poccardi e Comp. si occupava anche della produzione speciale nel genere delle stufe e provvedeva ancora alle costruzioni di tubi, canaloni e colonne di qualunque dimensione, su semplice schizzo o disegno.

Da questi semplici dati si può avere un'idea della reale importanza di questa fonderia, importanza che diverrà certo maggiore se si considera che la ditta ogni giorno apportava all'impianto dello stabilimento nuove migliorie ed aggiunte in conformità alle innovazioni suggerite dalla pratica.

il locale destinato alla fonderia da metalli era dotato di 15 sono forni da crogiuoli in opera, con i quali si poteva fondere anche un solo pezzo del peso di 2000 chilogrammi.

La fonderia si occupava specialmente, oltre che della fusione di tutti i pezzi in bronzo relativi alle macchine, della modellazione di ornati ed oggetti artistici in ottone, pacfong, e metalli preziosi ad uso degli orefici.

Lo stabilimento Poccardi e C. era circoscritto: a ponente dalla via Ponte Mosca; a tramontana dal corso Brescia, a levante dalla via Aosta, ed a mezzodì dallo stabilimento Gilardini¹⁵⁷.

La Poccardi dieci anni dopo la descrizione fatta da Trevisani si trasferì in un nuovo e moderno stabilimento che fu progettato dall'ingegnere Corrado Gay¹⁵⁸ nel 1906 e realizzato nel 1907. Il nuovo fabbricato era ubicato in una vasta area formata dalle vie Valprato, Cervino, Gressoney e la ferrovia Torino Milano con l'ingresso in via Cervino 60-68.

La Tedeschi

Tra i pionieri industriali fondatori di grandi industrie, troviamo i fratelli Vittorio e Giuseppe Tedeschi fondatori dell'IN.C.E.T. (Industria Cavi Elettrici Tedeschi) di via Monte Bianco, oggi via Banfo. La famiglia Tedeschi assunse un ruolo importante nella crescita industriale nella Barriera di Milano e nella vita sociale del borgo.

Collegata all'industria produttrice di energia elettrica era immediatamente sorta quella dei cavi elettrici. Seconda in ordine di tempo alla Società Giovan Battista Pirelli & C. fondata nel 1872 a Milano, la società sorta a Torino nel marzo del 1888, per merito dei fratelli Vittorio e Giuseppe Tedeschi, raggiunse in breve tempo fama internazionale soprattutto per le virtù dell'ingegner Vittorio che, nel 1891, aveva presentato con successo i

¹⁵⁷ Ernesto TREVISANI, *Rivista Industriale e Commerciale...* Op. cit., pp. 63-64.

¹⁵⁸ ASCT, Repertorio Progetti Edilizi 1° Categoria, pratica n. 459, anno 1906.

suoi cavi sotterranei ad alta tensione all'esperimento della commissione esaminatrice internazionale della Esposizione di Elettricità a Francoforte sul Meno.

Nel 1896 si parlava, nell'ambiente tecnico, come di una singolare conquista della tecnica piemontese, del cavo d'acciaio in un sol pezzo della lunghezza di 2300 metri costruito dalla Tedeschi per la fabbrica di produttori refrattari dell'ingegnere Alberto Marchis, in Sant'Antonino di Susa. La fabbrica fu tra le prime in Italia ad iniziare l'improbabile fatica di attrezzare i reparti con macchine fino allora sconosciute per la depurazione del



caucciù e della guttaperca, e quella particolarmente delicata di specializzare una mano d'opera che nella ditta Tedeschi raggiungeva già nel 1898 il ragguardevole numero di 250 unità.

Ernesto Trevisani, così descriveva la Tedeschi: *lo stabilimento della Ditta Ing. V. Tedeschi & C. fu fondata nel 1888 dai signori Giuseppe ed Ing. Vittorio fratelli Tedeschi, assumendone il primo la direzione amministrativa ed il seconda la direzione tecnica.*

Essi si prefiggevano la fabbricazione dei conduttori elettrici isolati, e ben ardua era la loro impresa, quando si consideri che si trattava di costruire un articolo di piena fiducia, cioè un articolo senza valore quando non è costruito in modo perfetto, mentre d'altra parte si affacciavano loro i difficili quesiti da risolvere, quale tutta l'intricata lavorazione dei diversi ricoprimenti dei conduttori elettrici, lavorazione che era rimasta sino ad allora un segreto degli industriali inglesi, e quale l'istruzione di sana pianta di tutta una maestranza speciale per tal genere nuovo di produzione.

I coraggiosi industriali non indietreggiarono però davanti a tutte le difficoltà che, dato tale stato di cose, loro si presentarono senza tregua, ma seppero anzi superarle vittoriosamente, sì che già nel 1891 la Ditta poté, unica in tutto il mondo, presentare fiduciosa i suoi cavi elettrici isolati ai rigorosi esperimenti della Commissione esaminatrice Internazionale dell'Esposizione di Elettricità di Francoforte sul Meno (Germania), ed i suoi prodotti acquistarono in poco tempo sì bene la stima di tutti i consumatori, che lo sviluppo preso dall'azienda obbliga ora la Ditta stessa a farsi costruire un nuovo Stabilimento della superficie di 14.000 metri quadrati, di cui 7000 coperti.

Questo stabilimento, intorno al quale non fu lesinata la spesa, sarà ampio,

Immagine dell'Industria Tedeschi (I.N.C.E.T.) tratta da Ernesto Trevisani, Rivista Industriale e Commerciale di Torino e Provincia, Milano, 1896

grandioso e costruito con tutte le regole d'arte. Sovra tutte le ragioni d'economia la Ditta pose quella della riuscita nell'industria sua, alla quale si è dedicato con tanto amore, e volle scegliere un'area vergine, di comoda ubicazione, dove potesse costruire una fabbrica secondo il suo ideale e secondo le esigenze peculiari dell'industria esercita, scartando la forza motrice idraulica, sebbene più economica, per adottare quella a vapore, che da maggior affidamento di una lavorazione continua e ben regolata.

Lo speciale lavoro della Ditta Ing. V. Tedeschi & C. consiste nella fabbricazione dei conduttori elettrici isolati, ognuno dei quali richiede a sua volta una speciale e distinta lavorazione che si effettua in uno degli appositi riparti dello Stabilimento, grandemente munito di varie e colossali macchine speciali al genere.

Con esse macchine si fanno le depurazioni della gomma elastica (caucciù) e della guttaperca prese allo stato greggio, si intrecciano i grossi cordoni composti di qualsiasi numero di fili e di qualsiasi lunghezza, si fanno la stagnatura dei fili di rame e la zincatura dei fili di ferro, si rivestono i conduttori di materie tessili a spirale, od a maglia, con gomma pura, con gomma mista, con guttaperca, ecc., ecc. Innumerevoli sono ancora tutte le altre lavorazioni che si compiono nello Stabilimento; ci limitiamo a citare ancora la vulcanizzazione dei conduttori isolati con caucciù, e le protezioni meccaniche dei diversi conduttori con tubo di piombo, con armatura di più fili a cordicelle di ferro e d'acciaio, con nastri di ferro e d'acciaio, con maglia di fili d'acciaio, protezione meccanica quest'ultima speciale della Ditta, ed infine la manipolazione delle diverse vernici isolanti, idrofughe ed incombustibili, di cui sono specialmente imbevuti i conduttori rivestiti di materie tessili.

Ogni prodotto dello Stabilimento è rigorosamente provato sia elettricamente che meccanicamente, ed a tale scopo lo Stabilimento è dotato di alcuni speciali gabinetti di misurazione, muniti di tutti gli apparecchi elettrici e meccanici necessari, quali i galvanometri Thompson, D'Arsonoval, elettrometri, macchine per la trazione, la torsione, le flessione ecc., ecc..

Nel 1890 la Ditta ha aggiunto alla sua lavorazione la fabbricazione dei cavi metallici di ferro e d'acciaio in uso presso la Regia Marina e per la Marina mercantile, nonché quelli per trasmissioni telodinamiche, per miniere, per funicolari, per ferrovie aeree, ecc, ed anche in questo ramo d'industria registriamo con compiacenza che la ditta si è presto favorevolmente segnalata, anche perché è dotata di uno speciale ufficio tecnico, il quale calcola tutti i dati relativi alle applicazioni dei cavi metallici richiesti, e può così suggerire ed indicare quale deve essere il cavo adatto per ogni singolo impianto. In questo modo e mettendo cioè la Ditta tutta a disposizione del cliente quella pratica che ha acquistato nella fabbricazione dei cavi metallici stessi, è facile comprendere come ognuno vi si rivolga volentieri, potendo coll'acquisto della merce assicurarsi altresì il buon funzionamento del proprio impianto.

E così in pochi anni i signori Tedeschi ottennero, non solo di essere ammessi come fornitori regolari presso tutte le Amministrazioni governative e cioè presso i Ministeri dei Telegrafi, dei Lavori Pubblici, della Regia Marina e della Guerra, ma altresì che i loro prodotti siano ricercati da tutti consumatori italiani e favorevolmente accettati sui mercati esteri, come in Svizzera, in Spagna, Portogallo, Francia, Inghilterra, Egitto e America del Sud.

Il numero degli operai raggiunge quest'anno la cifra di 250. Tutti quanti gli operai, dal giorno in cui fanno parte del personale, compresi i capi-sala e gli impiegati tecnici, vengono assicurati contro gli infortuni sul lavoro a spesa esclusiva della Ditta, e questa salutare precauzione venne adottata sino dal primo giorno in cui sorsero le vaste officine.

La ditta paga pure in proprio la cura medica ai suoi operai, anche quando trattasi di malattia che non ha rapporto coll'officina e cioè anche quando non trattasi d'infortunio sul lavoro.

Questa benemerita Ditta venne più volte premiata per i suoi prodotti e cioè ad ogni esposizione in cui li ha presentati. Così essa vanta:

- 1° Premio conferito dalla Regia Marina nella Mostra del Lavoro – Napoli, 1890.
- 2° Certificato Ufficiale della Commissione esaminatrice dell'Esposizione Internazionale di Elettricità in Francoforte sul Meno (Germania), 1891. Prove eseguite su cavi sotterranei ad alta tensione.
- 3° Diploma d'onore nella Mostra Internazionale di Elettricità all'Esposizione Nazionale di Palermo 1891-92.
- 4° Diploma d'onore nella Mostra delle Industrie Estrattive all'Esposizione Nazionale di Palermo 1891-92.
- 5° Medaglia d'Oro all'Esposizione Italo-Americana – Genova, 1892¹⁵⁹.

Trevisani esalta nel descrivere l'aspetto innovativo di questa fabbrica non solo da un punto di vista strettamente produttivo e ci riconsegna l'immagine ancora prevalentemente agreste del territorio della Barriera di Milano, benché vicina alla cinta daziaria, quando afferma che la Ditta Tedeschi volle scegliere un'area vergine, di comoda ubicazione. La fabbrica era stata realizzata nel quadrilatero formato dalle via Cigna, corso Vigevano, via Monte Bianco e via Cervino, una zona che a quel tempo era poco urbanizzata.



Publicità della Tedeschi (I.N.C.E.T) sulla Guida Paravia del 1905

159 Ernesto TREVISANI, *Rivista Industriale e Commerciale*.... Op. cit., pp. 39-41.

Tabella 16 – Consiglio d'Amministrazione della Società Anonima Ing. V. Tedeschi e C. nel 1910.

Carica	Nome	Indirizzo
Presidente	Goldmann Cesare	Milano
Consigliere delegato e Direttore generale	Tedeschi Giuseppe	via Cernaia 46
Consigliere delegato e Direttore generale	Tedeschi Vittorio	corso Vinzaglio 10
Consigliere	Lauchard Emilio	via Ettore De Sonnaz 7
Consigliere	Lavista Ettore	presso la Banca Commerciale
Sindaco effettivo	Pugliese Alessandro	corso Re Umberto 11
Sindaco effettivo	Rol Vittorio	presso la banca Commerciale
Sindaco effettivo	Silvano Emilio	corso Re Umberto 8
Sindaco supplente	Pugliese Emanuele	Vercelli
Sindaco supplente	Gollmer Eugenio	presso la Banca Commerciale

Un aspetto certamente non secondario è il fatto che attorno a questa fabbrica iniziarono ad essere costruite le case della borgata Monte Bianco e soprattutto le prime strutture scolastiche dedicate ai bambini della Barriera di Milano: l'Asilo Tommaso di Savoia in Via Cervino e la Scuola Municipale Pestalozzi in Via Montebianco 34. L'azienda fece anche realizzare sul corso Vigevano case destinate ai propri operai. Nel 1910 il nome dell'ingegnere Vittorio Tedeschi compariva, insieme a quello della moglie Letizia, accostato ai ruoli, rispettivamente, di deputato di vigilanza e di ispettrice nella scuola elementare Pestalozzi. Nel 1920 rivestiva sempre nella stessa scuola la carica di Deputato di Vigilanza e di Presidente onorario del patronato scolastico a dimostrazione dell'interesse da parte di questa famiglia di imprenditori verso i propri dipendenti e i loro figli. Dal censimento del 1911 risulta che presso la fabbrica Tedeschi erano occupati 616 lavoratori tra operai e impiegati, cifre che ne facevano lo stabilimento con il maggior numero di addetti nella zona della Barriera di Milano.

La Nebiolo

Il nucleo iniziale della fonderia di caratteri Nebiolo & C. era molto più antico e risaliva al 1852 (Fonderia di caratteri Giacomo Narazzino), ma troverà nel 1878 in Giovanni Nebiolo, intraprendente artigiano nato a Moncalieri, la nuova ragione sociale (soc. in nome collettivo), con un capitale di 65.000 lire diviso con Lazzaro Levi di Nizza Monferrato. *Giovanni Nebiolo conferiva alla Società quale suo apporto l'officina per un valore di 40.000 lire, mentre Lazzaro Levi apportava 25.000 lire in denaro, cosicché il Fondo Sociale, come diceva l'atto, veniva stabilito coll'accordo che i due terzi degli utili sarebbero spettati al Nebiolo ed un terzo a Lazzaro Levi*¹⁶⁰.

Nel primo decennio di attività, sotto la nuova regione sociale di "Fonderie Nebiolo", l'azienda che aveva la propria sede in corso Vittorio Emanuele II, si dedicava quasi esclusivamente alla fabbricazione di caratteri da stampa, acquistando presto larga rinomanza, non solo in Piemonte ma in tutta Italia, per l'eccellenza delle sue lavorazioni.

Il successo realizzato in questo primo settore di attività incoraggiava la Nebiolo ad intraprendere la fabbricazione di macchine da stampa, prodotto ben più complesso e impegnativo, nei riguardi del quale esisteva già, sul mercato nazionale, una organizzata concorrenza di industrie estere dotate di più lunga tradizione tecnica e di solida base finanziaria.

La prima macchina da stampa Nebiolo fu presentata nel 1890 ed il trentennio successivo fu dedicato completamente allo sviluppo, su basi industriali, di questo settore di produzione.

Nel 1888, fu deciso di prorogare la durata della società trasformandola in accomandita semplice, col capitale di lire 250.000, e di ammettere tre nuovi soci, Giuseppe Levi, fratello di Lazzaro, in qualità di amministratore, Benedetto Foa e Giuseppe Bedarida, quest'ultimo banchiere, in qualità di accomandanti.

Nel 1891 Giovanni Nebiolo recedette dalla società. I suoi risparmi e la somma accordatagli dagli altri soci perché lasciasse il proprio nome nella regione sociale, gli consentivano oramai di soddisfare la sua nostalgica aspirazione di ritirarsi nel paese natio¹⁶¹ per dedicarsi all'agricoltura.

Dopo il ritiro di Giovanni Nebiolo i fratelli Levi restarono soli a gestire l'azienda assieme a Bedarida.

Nel 1899 la società fu trasformata in accomandita per azioni con due milioni di capitale e di essa furono soci fondatori Benedetto Foa, Lazzaro e Giuseppe Levi, Pietro Pellosio, banchiere di Biella e Gustavo Deslex, pure banchiere. Amministratori gerenti furono nominati i fratelli Levi.

L'originalità delle concezioni tecniche, l'impiego di materiali selezionati e l'accuratezza delle lavorazioni, assicurarono ben presto alle produzioni Nebiolo una larga popolarità in Italia e all'estero.



Immagine della Nebiolo nella sede di C.so Palermo ang. Lungo Dora Firenze – i locali erano stati precedentemente occupati dalla Società di Panificazione anno 1892

Nel 1890 la Società si trasferì presso i locali dell'ex Società di Panificazione ubicati nell'area costituita da corso Regio Parco, lungo Dora



Immagine della Nebiolo Via Bologna ang. C.so Novara anno 1925.

Firenze e corso Palermo: uno stabile a due piani sopra un'area di circa 3.500 metri quadrati (superficie utile di 6.000 metri quadrati complessivamente), nel quale erano allocate la Fonderia di Caratteri e la Fabbrica di Macchine Grafiche.

Fra il 1919 e il 1922 venne realizzato un grandioso stabilimento nel quadrilatero formato dalle vie Bologna, Padova, Como e

corso Novara su un'area di 30.000 metri quadrati destinato alla Fonderia Caratteri, costruito su tre piani, con saloni lunghi 165 metri e larghi 20, e alla Fonderia di Ghisa (Sezione "Fonderie Subalpine") con annessa officina meccanica per la costruzione di trapani e altri macchinari.

In via Pier Carlo Boggio, nel quartiere di borgo San Paolo, venne realizzato un fabbricato che occupava la superficie di 22.000 metri quadrati per ospitare lo stabilimento della Fabbrica di Macchine Grafiche.

Il buon successo della Nebiolo in questo nuovo campo di produzione fu tanto più apprezzabile in quanto esso si venne attuando all'infuori di ogni protezionismo doganale e commerciale e senza alcuna forma di sovvenzione o di incoraggiamento da parte



Immagine delle Fonderie Subalpine di C.so Novara anno 1925.

degli organi pubblici, di cui altre industrie si avvantaggiavano sia in Italia, sia in altri paesi.

Già sin d'allora la Nebiolo si orientò decisamente verso le macchine tipografiche piano-cilindriche e le presse a platina, pur realizzando ottimi risultati anche nel campo della litografia e dei mac-

chinari grafici accessori ove un'altra antica azienda torinese, quella di Bollito e Torchio, si era imposta con notevoli produzioni di qualità.

Nel 1908 sorse, nel campo delle macchine tipografiche, una nuova società *L'Augusta* che doveva poi avere rimarchevole importanza nella storia della Nebiolo. Per stabilirne le origini bisogna risalire al 1903, quando si costituì a Milano la nota società *Urania*, (originante dall'antica azienda milanese di Commoretti, fonderia caratteri dal 1838 e poi fabbrica di macchine

grafiche), che, diretta da Alberto Lobetti-Bodoni, pronipote di Giovanni Battista Bodoni, raggruppava altre otto aziende ed era la più forte concorrente della Nebiolo. In seguito ad uno spontaneo accordo, onde evitare una concorrenza distruttiva, la Nebiolo e l'Urania deliberarono di costituire la nuova Società Augusta che sorta nel 1908, segna un momento fondamentale nella storia dell'industria tipografica italiana. L'Augusta aveva per scopo l'esercizio degli stabilimenti e il commercio dei prodotti delle due società.

Intanto nel 1906 erano sorte le "Fonderie Subalpine" (fonderia specializzata in ghisa) per la fornitura del materiale necessario alla fabbricazione delle macchine grafiche con partecipazione al 50% della Nebiolo, la quale, da vecchia società in nome collettivo, assumeva la forma di anonima per azioni, con un capitale di 3 milioni portato poi nel 1918 a 11 milioni. In questo stesso anno Urania, Augusta, Fonderie Subalpine e Nebiolo si fusero in un solo grande organismo costituente, la Soc. Nebiolo.

Con il rafforzamento della potenzialità finanziaria dell'azienda si vennero ampliando gli interessi della Nebiolo nel campo della produzione meccanica che più tardi, a partire dal 1936, si orienterà anche verso le macchine utensili.

Il programma di produzione Nebiolo per il settore macchine grafiche – che alla vigilia del secondo conflitto mondiale aveva raggiunto l'80% di tutta la produzione italiana di macchine grafiche – era andato maturando e si era precisato durante cinquant'anni di esperienza, secondo le direttive fondamentali della specializzazione, della lavorazione in serie e dell'equilibrio tra caratteristiche tecniche e funzionalità del prodotto.

Dalle *Optime*, macchina ad arresto del cilindro lanciata verso la fine del secolo scorso, dalla semplice e redditizia platina *Ideal*, la produzione meccanografica Nebiolo si era allargata e perfezionata, sino ad anticipare, in non pochi casi, l'evoluzione tecnica mondiale.

Durante la seconda guerra mondiale per esigenze belliche la Nebiolo intensificò la produzione di macchine utensili, componenti per proiettili e bombe a mano.

Gli stabilimenti Nebiolo, ad esclusione di quelli destinati alla fonderia caratteri, furono duramente colpiti dai bombardamenti del 1942 e 1943.



Publicità delle Fonderie Subalpine sulla Guida Paravia del 1920



Publicità della Nebiolo sulla Guida Paravia del 1930.

La FIAT in Barriera di Milano.

Con atto notarile firmato l'11 luglio 1899, sorgeva in Torino, su 12.000 metri quadrati, la *Fabbrica Italiana Automobili Torino* con 50 operai e 800.000 lire di capitale, il primo nucleo di quel grandioso complesso che cinquanta anni dopo occuperà una superficie, tra fabbrica principale di Mirafiori e Sezioni speciali, di 24 milioni di metri quadrati¹⁶².

Il 1907 e il 1908 furono anni di crisi economica e finanziaria in tutto il mondo. In Italia la crisi, favorita dalla febbre speculativa che prese il pubblico sui valori azionari delle principali industrie automobilistiche, dette amare delusioni ai risparmiatori, specialmente a Torino e in Piemonte e portò alla liquidazione delle aziende più deboli. La FIAT aveva già, prima della crisi, consolidato la sua struttura con interessi e partecipazioni varie nelle industrie fornitrici di materie prime e semilavorate. Così aveva contribuito fin dal 1904 a creare la Società Industrie Metallurgiche, era entrata in



Il complesso industriale della FIAT Fonderie e Grandi Motori nel 1911.

partecipazione nella società torinese Carrozzeria Industriale, poi Carrozzerie Rothschild, più tardi Carrozzerie FIAT e in altre minori. Aveva creato nel 1905 la FIAT - Muggiano, nei dintorni di La Spezia, per la costruzione di canotti e di imbarcazioni a motore e la FIAT - San Giorgio che produceva sottomarini tipo Laurenti per Italia, Svezia, Danimarca, Portogallo e anche per gli Stati Uniti. Inoltre la FIAT era anche entrata nelle Officine Metallurgiche Canavesio-Carello.

L'operazione più importante era stata l'incorporazione delle Officine Meccaniche Michele Ansaldo e la costituzione della FIAT-Ansaldo (divenuta più tardi FIAT - Brevetti) per la messa a punto di un nuovo tipo di vettura 12 HP. La FIAT - Brevetti venne messa in liquidazione nel 1908 per non trovarsi in concorrenza con la società madre che, nel frattempo, aveva dato vita alla non meno importante Società Garages Riuniti FIAT-Alberti-Storero, la Società Carrozzerie per omnibus e camions, e altre ancora. Su tutte le altre iniziative collaterali prevaleva però la Società Officine di Villar Perosa crea-

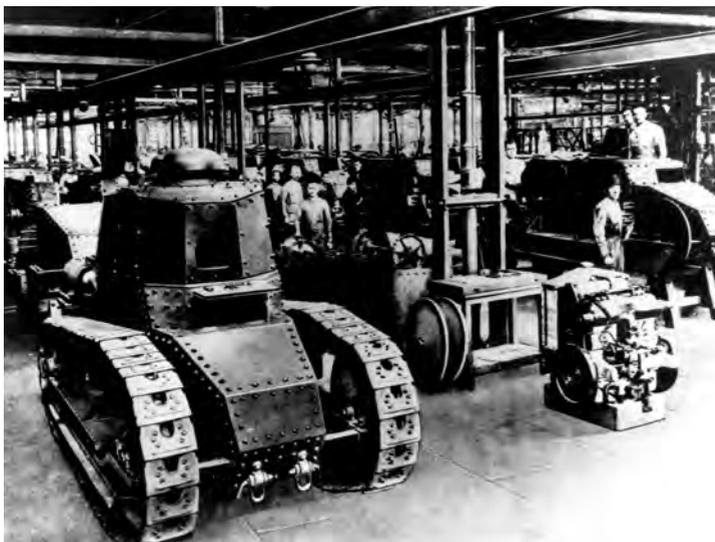
¹⁶² Per un approfondimento sulla storia della FIAT: AA.VV., *FIAT 1899-1930 Storia e Documenti*, Milano, 1991. Valerio CASTRONOVO, *Giovanni Agnelli - La FIAT dal 1899 al 1945*, Torino, 1977. Valerio CASTRONOVO, *FIAT 1899-1999: un secolo di storia italiana*, Milano, 1999.

ta da Giovanni Agnelli nel suo paese di origine nel 1906, per la realizzazione dei cuscinetti a sfera, importantissimi come elemento fondamentale nello sviluppo meccanico. In queste operazioni di consolidamento della FIAT un ruolo di rilievo l'aveva assunto la Banca Commerciale Italiana, *protagonista dell'operazione di assorbimento delle Officine Meccaniche Michele Ansaldo, di cui aveva inizialmente appoggiato il passaggio da accomandita in anonima e promosso, quindi la trasformazione nella nuova società FIAT-Ansaldo, grazie al controllo di 12.000 azioni su 44.000 e di buona parte dei crediti della precedente gestione.*¹⁶³

Erano state assunte partecipazioni nelle Ferriere Piemontesi mentre nuovi sviluppi aveva assunto la Sezione Officine Meccaniche Fonderie, in uno stabilimento completamente rimodernato in Via Cuneo.

Nel 1915, poco prima che iniziasse a lavorare a pieno ritmo per la guerra, la FIAT raggruppava già il 40% delle maestranze italiane addette all'industria meccanica-motoristica. Alla fine del 1914 la sua produzione giunta a 4.646 autovetture, rappresentava più del 50% dell'intera produzione nazionale e, nello stesso

anno, la FIAT aveva anche iniziato a mettere in atto una nuova produzione, quella degli autoveicoli ad uso militare. In breve tempo fu approntato l'autocarro tipo 15 bis con la portata massima di 1.500 chilogrammi e subito dopo il 15 ter di maggiore cilindrata, cui seguirono il 18 BL, un autocarro di portata superiore ai 3.500 chilogrammi, e il 18 BLR, destinato al servizio di trasporto dei parchi d'assedio e alle sezioni dell'artiglieria pesante. Il fabbisogno per la motorizzazione militare era stato fissato in una cifra globale di 3.400 autocarri e di questi, furono ben 2.400 quelli commissionati alla FIAT.



La fabbrica torinese si specializzò anche nella costruzione di mitragliatrici e nel 1915, dopo l'entrata in guerra dell'Italia, fu dichiarata stabilimento ausiliario. A quel tempo il vice presidente della FIAT Dante Ferraris, che abbiamo visto protagonista anche nelle vicende della Gilardini, aveva assunto la carica di capogruppo del Comitato Regionale di Mobilitazione

Sezione Industrie Metallurgiche FIAT – reparto blindatura tank Fiat – Via Cigna 115 - anno 1924 Archivio Storico Fiat.

¹⁶³ Valerio CASTRONOVO, *Giovanni Agnelli – La FIAT dal 1899 al 1945*, Torino, 1977, p. 18.

Industriale. *L'investitura di capigruppo regionali o anche settoriali (incaricati di garantire una rapida trasformazione degli impianti per produzioni belliche) era un istituto che aveva già dato buona prova in Francia. Di fatto, questa prassi lasciava ai singoli responsabili civili della mobilitazione ampi poteri discrezionali non solo nell'organizzazione del lavoro, ma anche nella ripartizione delle forniture*¹⁶⁴. Vennero così ordinate e accelerate le produzioni di nuovi veicoli e di altro materiale bellico, di mitragliatrici, di spolette, di munizioni. Dalla produzione di materiale bellico la FIAT ricavò ingenti utili. *Al netto del prelievo già effettuato nel novembre 1915 per l'aumento del capitale sociale e di quello votato di recente di 4.250.000 lire, il saldo attivo ammontava a 3.806.492 lire. Detratti i fondi per la riserva, rimanevano più di 3.300.000 lire per i dividendi e per i compensi al consiglio di amministrazione. Nel riparto, escluse le interessenze, andavano ad Agnelli 213.734 lire a titolo di competenze annue, 320.602 lire al presidente della società Alessandro Marangoni, 232.734 lire al Ferraris e 106.867 lire a ciascun consigliere d'amministrazione. In particolare, per Agnelli compenso e interessenza passarono tra il 1914 e il 1916 da 164.613 lire a 641.624 lire. In pratica, tenendo presente che all'utile netto di 8.056.492 lire, dichiarata a chiusura di bilancio, vanno assommati altri otto milioni e mezzo prelevati il 27 novembre 1915 per l'aumento del fondo sociale da 17 a 25.500.000 lire, i guadagni realizzati dalla FIAT nel 1915 ammontavano a quasi il 90% rispetto al capitale azionario*¹⁶⁵.

Nel mese di dicembre del 1917 l'assemblea degli azionisti approvò la proposta di Agnelli di incorporazione delle Ferriere Piemontesi, le Officine già Fratelli Diatto e le Industrie Metallurgiche di Torino, il cui stabilimento per la forgia e stampaggio si trovava in via Cigna 115. Le tre aziende appartenevano al Gruppo Industriale Piemontese, e con questa operazione la FIAT accorpò un aggregato di imprese specializzate non solo in fonderia e nella produzione di acciai, ma anche nella costruzione di macchine utensili, di ruote e di cerchioni, di apparecchi elettrici e motori, nella carrozzeria e nella lavorazione del legno. Nel frattempo nell'ambito della trattativa con il Gruppo Industriale Piemontese, la FIAT-San Giorgio, una delle più cospicue imprese del gruppo, venne ceduta al gruppo Ansaldo dei fratelli Perrone e trasformata in Ansaldo-San Giorgio.

Dopo la Grande Guerra la FIAT era ai vertici del sistema industriale italiano, attraverso accordi ed alleanze di cartello con la Magneti Marelli e la Dalmine, la Società Elettrica Alta Italia, la Società Forze Idrauliche del Moncenisio di Torino e la Società Idroelettrica Piemontese. La FIAT deteneva anche partecipazioni nel settore chimico (Rumianca) dei materiali per l'edilizia (Unione Italiana Cementi) e in comparti dalle attività diverse, dall'a-

¹⁶⁴ Valerio CASTRONOVO, *Giovanni Agnelli*Op. cit., p. 77.

¹⁶⁵ Valerio CASTRONOVO, *Giovanni Agnelli*Op. cit., p. 90.

nonima per forniture militari Gilardini al Consorzio Utenti Nafta, mentre erano di proprietà personale della famiglia Agnelli le Officine di Villar Perosa e la Società Anonima di Assicurazioni e Navigazione Il Mare di Roma.

Giovanni Agnelli aveva investito propri capitali a Milano, nella Rinascente e nella Società Assicuratrice Industriale, di cui dal 1920 diverrà presidente accanto a Piero Pirelli, a Daniele Schneider dell'Istituto Commerciale Laniero e a Giorgio Ohlsen, amministratore delegato del Lloyd Mediterraneo.

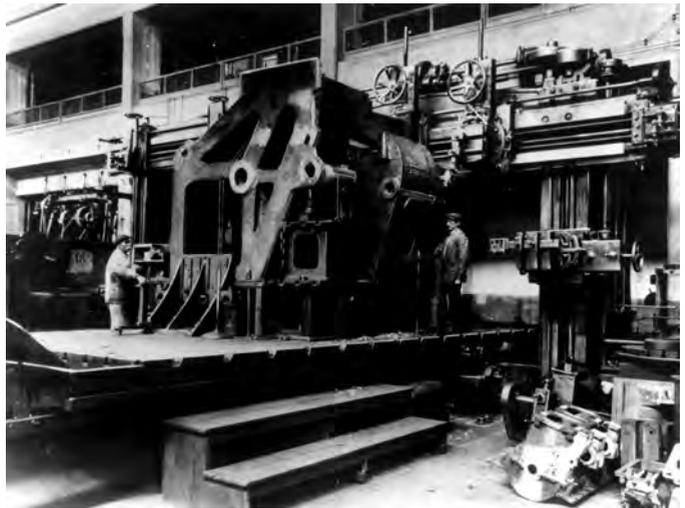
Insieme a Gualino fondò poi la Società di Navigazione Italo-Americana (SNIA), ma quando la SNIA si occupò di produrre la seta artificiale il sodalizio fra i due si ruppe. Dopo lo smantellamento del gruppo Ansaldo dei fratelli Perrone, da sempre antagonista del gruppo FIAT, avvenuto alla fine del 1921, la FIAT allargò ulteriormente il suo apparato produttivo, recuperando nel 1923 la San Giorgio e assorbendo due delle più grosse

imprese automobilistiche nazionali dell'epoca: la Spa (con stabilimenti a Torino e La Spezia) e l'Ansaldo di Torino per automobili e aviazione.

A partire dagli anni '20 l'impresa torinese assunse così i connotati del più grande gruppo industriale italiano. Una realtà che poteva contare ben undici sezioni: Applicazioni Industriali, Industrie Metallurgiche, Carrozzerie Speciali, Materiale Ferroviario, Ricambi, Auto Lingotto, Motori Aviazione, Ferriere Piemontesi, Fonderie Ghisa, Grandi Motori, Acciaierie.

Benché nella zona della Barriera di Milano fossero presenti anche altre importanti industrie, quelle appartenenti al gruppo FIAT (Industrie Metallurgiche, le Acciaierie, la Grandi Motori le Fonderie Ghisa) furono determinanti per attrarre migliaia di persone che andavano a popolare, per la vicinanza al posto di lavoro, tutta l'area.

Soffermiamoci ora sulle attività della Grandi Motori di Via Cuneo, lo stabilimento che per l'imponenza dei motori costruiti resta ancora oggi nella memoria dei vecchi abitanti della Barriera di Milano. La Grandi Motori veniva spesso considerata come il cuore palpitante del quartiere, un cuore che emetteva pulsazioni fortissime che si sentivano a circa un chilometro di distanza e in tutta l'area di piazza Crispi al momento della prova dei motori.



*Una delle grandi
pialle della Fiat
Grandi Motori
anno 1923
Archivio Storico
Fiat.*

La FIAT Grandi Motori

Abbiamo visto in precedenza come la strategia assunta dalla FIAT agli inizi del secolo scorso mirasse, attraverso procedimenti associativi, a legare alla propria orbita altre società. Una di queste era il cantiere navale San Giorgio di Muggiano, nel golfo di La Spezia, che la FIAT assorbì nel 1905. In seguito a questa operazione nacque la Società FIAT-San Giorgio, un insieme di officine destinate a sviluppare la costruzione di torpediniere sommergibili¹⁶⁶ che prevedeva, a Torino, la produzione di motori e tubi da lancio, e nel cantiere ligure quella dello scafo e le operazioni di montaggio. Il luogo ritenuto idoneo ad ospitare questo nuovo tipo di lavorazioni venne individuato nelle ex officine Ansaldo, trasformate in FIAT-Ansaldo e poi in FIAT-Brevetti, al numero 20 di via Cuneo, le cui attrezzature e maestranze erano considerate dai vertici della FIAT adatte a realizzare la costruzione dei motori marini. E' quindi nel complesso industriale costruito da Michele Ansaldo di cui abbiamo già parlato che la FIAT iniziò la produzione dei primi motori navali a benzina e, in via sperimentale, diesel. Allo scopo di collaudare i motori venne anche costruito all'interno dello stabilimento un locale destinato a sala prove.

Tra il 1911 e il 1913 il complesso industriale venne ampliato edificando sul lato settentrionale di via Pinerolo un ampio fabbricato in cemento armato lungo 160 metri, largo 35 ed alto 18. Nella campata centrale del nuovo fabbricato vi erano i reparti per la produzione di motori di grandi dimensioni con l'annessa sala prove, le altre due laterali ospitavano i reparti destinati alle piccole lavorazioni, al montaggio e ai servizi ausiliari.

In breve tempo la FIAT passò dalla sperimentazione alla produzione su vasta scala dei motori diesel.

La costruzione dei motori diesel in Italia cominciò per merito della FIAT e della Tosi, le due industrie, all'inizio del '900 iniziarono lo studio e la fabbricazione con concetti propri; la Tosi si orientò verso i motori a quattro tempi, per impianti fissi, la FIAT, verso il motore a due tempi per applicazioni navali. Tali applicazioni fra il 1905 ed il 1915 si limitarono alla propulsione di sommergibili, fino a quando l'ingegnere Giovanni Chiesa, per molti anni direttore dello stabilimento, ebbe l'idea di iniziare a costruire anche grandi motori destinati alle navi. Nel 1910 la FIAT realizzò un motore a due tempi con lavaggio a flusso invertito di 800 cavalli, per i sommergibili della marina militare tedesca. Visto il successo, il governo tedesco affidò l'incarico di eseguire i motori da 1.200 cavalli per il sommergibile V42. *I motori*

¹⁶⁶ FIAT, *Lo stabilimento Grandi Motori*, opuscolo informativo a cura dell'azienda (non presentata data di pubblicazione) conservato presso L'Archivio Storico FIAT, p. 5.

costruiti nel periodo 1910-1917 furono destinati ad una numerosa serie di sommergibili e navi militari dei quali molti destinati alle marine estere. I cilindri con la corsa pressoché uguale al diametro sviluppavano pressioni medie di 4 a 4,5 kg/cm² con velocità medie degli stantuffi comprese fra 5 a 5,5 m/sec., e davano consumo di combustibile da 220 a 240 grammi per cavallo-ora¹⁶⁷. Come già accennato nel 1916 la FIAT-San Giorgio venne ceduta al gruppo Ansaldo, mutando il nome in Ansaldo-San Giorgio. Da quella data fino al termine del conflitto mondiale vennero realizzati oltre 100 motori diesel di varia potenza per sommergibili. Gli operai che intanto erano diventati 4.000 fabbricavano anche tubi per il lancio dei siluri, mine galleggianti e centinaia di motori per velivoli militari. Dopo la smobilitazione della produzione bellica vi fu la conseguente riduzione della manodopera con il ritorno alla costruzione di motori destinati alla marina mercantile.

Con il riassorbimento dello stabilimento avvenuto nel 1923, a seguito della crisi del Gruppo Ansaldo, la FIAT costituì la Sezione Grandi Motori

In quegli anni le officine torinesi, realizzarono un apparato motore diesel a due tempi di rilevante potenza di tipo mercantile,



fabbricando nel 1924 per la motonave *Ceara* del Brasile due motori ciascuno di 2.500 cavalli. La FIAT Grandi Motori, pur continuando nella costruzione di motori leggeri e veloci, destinati alla flotta militare, diede un fortissimo impulso alla costruzione dei motori per la marina mercantile, promuovendo insieme a poche altre ditte estere quel rinnovamento degli apparati motori navali di media potenza, che in poco più di venti anni portò alla sostituzione quasi integrale delle motrici a vapore con i motori diesel.

Partendo dai primi motori costruiti nel 1919 della potenza di 1.400 cavalli si passò in una decina di anni ad unità di 4 a 5.000 cavalli. Nel 1933 entrava in servizio la motonave *Oceania* per la navigazione tra l'Italia e il Sud America con un apparato motore composto da 4 unità FIAT della potenza complessiva di 18.000 cavalli, nel 1935 la motonave *Vulcania* con due motori dalla potenza singola di 18.000 cavalli, del peso di circa 700 tonnellate ciascuno.

Sala prove della Grandi Motori. I delegati della marina constatano le perfette condizioni di un motore marino dopo 12 giorni di continuo funzionamento. Sono accompagnati dal senatore Agnelli e dagli ingegneri Chiesa e Fornaca. Ottobre 1923 Archivio Storico Fiat.

¹⁶⁷ FIAT, *I Cinquant'anni della FIAT: 1899-1949*, Milano, 1950, p.152.

La maggior parte dei motori realizzati erano destinati alla propulsione navale ma a partire dagli anni '30, furono anche destinati per le applicazioni industriali, generalmente per la produzione di energia elettrica sia in centrali appositamente costruite, sia come impianti di riserva stagionali.

Dal 1923 all'inizio degli anni '30 il complesso industriale fu ulteriormente ampliato, vennero coperti totalmente alcuni cortili, ingranditi gli impianti destinati ai motori di media grandezza, realizzata una nuova fonderia, un nuovo capannone per il montaggio e la prova dei motori, un grande fabbricato destinato ad uso magazzino e deposito materiali lungo corso



FIAT Grandi
Motori
Ufficio tecnico
Via Cuneo
anno 1918.

Vercelli, portando a 37.000 metri quadrati la superficie d'estensione dello stabilimento. Nello stesso periodo la FIAT formò un secondo nucleo acquistando un'area comprendente diverse costruzioni compresa tra via Cigna, corso Vigevano, via Gressoney e via Cervino dove vennero allocate alcuni reparti per la fabbricazione delle materie prime, prodotti finiti sala prova, montaggio macchine utensili. Nel 1935 lo stabilimento di via Cuneo fu ulteriormente ampliato con la realizzazione di nuovi edifici in cemento armato. Alla vigilia della seconda guerra mondiale la Grandi Motori si presentava come la più imponente industria della Barriera di Milano con circa 5.000 operai e su una superficie complessiva che era intanto arrivata a 115.000 metri quadrati.

La pubblicità curata dalla FIAT sulla Guida Paravia del 1940 la descriveva così: *nella Sezione dei Grandi Motori, la FIAT costruisce gli apparati motori tipo Diesel per le navi e motori Diesel fissi per impianti industriali. I grandi motori FIAT sono noti in tutto il mondo; se ne servono anche le Marine estere, comprese quelle d'Inghilterra e degli Stati Uniti. Sono usciti da questo stabilimento gli apparati motori dell' "Oceania" e della "Vulcania", tra i più grandi e potenti motori Diesel marini del mondo.*

La Grandi Motori fu bersagliata ripetutamente dalle incursioni aeree a partire dal 28 novembre 1942 ma le più devastanti furono quelle subite nella notte tra il 12 e il 13 luglio 1943 che distrussero e danneggiarono molti reparti dell'area di via Cuneo: reparti uffici, tornitura, modellatori, fonderia, fotografico e pubblicitario, apprendisti, montaggio, magazzini. L'8 agosto toccò all'area di corso Vigevano e le vie Cigna, Cervino e Gressoney, furono

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 causò 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 adiacenti¹⁶⁸.

Dopo il conflitto la produzione calò drasticamente e nel contempo si avviarono i lavori di ricostruzione. 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. 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 Mirafiori¹⁶⁹.

Il progetto di ampliamento e di razionalizzazione degli impianti fu puntualmente realizzato tra il 1951 e il 1954 prevedendo la costruzione di una nuova fonderia, la razionalizzazione degli impianti per i trattamenti termici e la colatura dei cuscinetti nonché la realizzazione di un nuovo capannone nell'area di via Cigna dove fu trasferita la lavorazione di tornitura dei pezzi pesanti.

Questi interventi strutturali consentirono alla Grandi Motori un nuovo decollo industriale su ampia scala grazie alle numerose commesse ricevute: grandi motori, motori leggeri e veloci, turbine, macchine utensili e turbine a gas.

Agli inizi degli anni sessanta la Grandi Motori aveva riacquisito l'importanza che aveva prima della Seconda Guerra Mondiale. Si estendeva su una superficie di 182.000 metri quadrati (dei quali 85.000 coperti), era dotata di circa 1.050 macchine utensili e occupava circa 4.000 dipendenti tra operai e impiegati. La nuova età di splendore durò però poco tempo: nell'ottobre del 1966 nell'ambito del ridimensionamento della cantieristica prevista dal piano Cipe, Vittorio Valletta, presidente della FIAT, siglò con Giuseppe Petrilli, pre-



Sala prove della Fiat Grandi Motori. La missione giapponese verifica il funzionamento del motore 2 C 226 destinato a un sommergibile nipponico anno 1919. Archivio Storico Fiat.

¹⁶⁸ Enrico MILETTO, *Torino 1938/45 – La città dell'industria* – a cura dell'Istituto piemontese per la storia della Resistenza e della società contemporanea, pubblicazione interattiva, Torino, 2003.

¹⁶⁹ Enrico MILETTO, *Torino 1938/45 – La città dell'industria* –op. cit.



sidente dell'Iri, un accordo per la creazione della "Società Grandi Motori di Trieste", fabbrica destinata a raccogliere l'eredità torinese della Grandi Motori di Torino, della triestina Fabbrica Macchine di Sant'Andrea (Fmsa) e, in parte, della genovese Ansaldo. L'idea su cui si fondava il progetto era quella di risarcire Trieste per la chiusura del Cantiere San Marco con un'azienda che sostenesse l'occupazione e sviluppasse l'indotto. Quindi nel 1968 fu avviata la costruzione di un moderno stabilimento che entrò in funzione nell'autunno

FIAT Acciaierie
reparto
formature a mano
Via Cigna 115
anno 1924
Archivio Storico
Fiat.

del 1971 dove lavoravano circa 3.000 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 Trieste¹⁷⁰.

FIAT Fonderie Ghisa

Lo stabilimento delle Fonderie Ghisa si trovava al numero civico 21 di via Cuneo, di fronte alla FIAT Grandi Motori. Inizialmente una parte dell'area era occupata dalle Fonderie Garrone Carlo¹⁷¹ e alla fine degli anni Venti passò alla Società Anonima Fonderia FIAT. Il complesso industriale venne ampliato negli anni '30 con la costruzione di un altro fabbricato attiguo alle ex Fonderie Garrone con una superficie complessiva pari a 36.000 metri quadrati. Nelle Fonderie Ghisa la FIAT produceva tutti i suoi getti di ghisa, compresi i monoblocchi per automobili e autocarri. Lo stabilimento ospitava 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 alluminio ed una grande officina meccanica per la lavorazione delle conchiglie. Negli anni '30 vi lavoravano circa 800 dipendenti che raddoppiarono durante la seconda guerra mondiale, lo stabilimento nel 1943 fu gravemente danneggiato dai bombardamenti come la vicina Grandi Motori ma la produzione continuò fino al primo dopoguerra quando, nel 1950, tutte le lavorazioni furono trasferite nel complesso di Mirafiori.

¹⁷⁰ Enrico MILETTO, *Torino 1938/45- La città dell'industria - ...op. cit.*

¹⁷¹ Le Fonderie Garrone erano ubicate ai nn. Civici 15-17.

FIAT Sezione Industrie Metallurgiche e Acciaierie (Sima)

L'assorbimento da parte della FIAT della Società Industrie Metallurgiche di via Cigna 115 con annesso Acciaierie di via Belmonte 40 avvenne nel dicembre del 1917 in seguito al dissolvimento del *Gruppo Piemontese*. Il complesso industriale a quel tempo era specializzato nella produzione di acciaio per proiettili e per parti di armi, oltre ad acciai speciali, tipi di produzioni necessarie nel corso della prima guerra mondiale. Con questa acquisizione (assieme alla Società Ferriere Piemontesi) la FIAT si assicurò attività produttive siderurgiche che le consentivano di *mettere in atto una politica mirata a creare un complesso produttivo verticalmente sempre più integrato e dunque meno dipendente dall'esterno per le forniture facenti capo a gruppi caratterizzati, nell'Italia dell'epoca, da un rilevante potere monopolistico che la guerra aveva ulteriormente accresciuto*¹⁷². Si andava verso una maggiore indipendenza dalle grandi concentrazioni siderurgiche e in particolare dal gruppo Ansaldo.

La Società Anonima Industrie Metallurgiche di Torino era già nel 1910 un'industria affermata a livello locale e non solo ed aveva un capitale di 4.000.000 di lire con succursali in borgo San Paolo (una fonderia di ghisa malleabile), nel quartiere Valdocco (una fonderia d'acciaio che poi si trasferì in via Belmonte 40) e a Sestri Ponente, dove possedeva uno stabilimento per l'imbottitura. La sede centrale e la direzione erano nello stabilimento di via Cigna 115, dove si producevano parti di macchine fucinate e torniate, pezzi di acciaio stampato per automobili, ferramenta per ferrovie, Regia Marina e arsenali, lamiere, telai per automobili e altre lavorazioni in ferro e acciaio. Per rendersi conto dell'importanza rivestita da questo complesso, basta osservare la composizione del consiglio d'amministrazione del 1910, dove compaiono nomi molto noti del mondo industriale di allora.



Sezione Industrie Metallurgiche FIAT – Reparto costruzioni cerchi e ruote Via Cigna 115 anno 1918.

¹⁷² Bruno BOTTIGLIERI, in *FIAT 1899-1930 storia e documenti*, Milano, 1991, p. 32.

Tabella 17 – Consiglio d'Amministrazione della Società Anonima Industrie Metallurgiche Torino anno 1910.

Carica	Nome	Indirizzo
Presidente	Ferraris Dante	Corso Vinzaglio 17 Torino
Amministratore delegato	Bassani Giorgio	Via Cibrario 10 Torino
Segretario del Consiglio	Cerutti Cirillo	Via Pietro Micca 9 Torino
Consigliere	Agnelli Giovanni	Via Burdin 38 Torino
Consigliere	Parea Carlo	Via Pastrengo 29 Torino
Consigliere	Scarfiotti Lodovico	Via Magenta 21 Torino
Consigliere	Penna Giovanni	Asti
Consigliere	Diatto Vittorio	Via Moncalieri 15 Torino
Consigliere	Gatta Ferdinando	Corso Valdocco 3 Torino
Sindaco	Capuccio Luigi	Via Lamormara 2 Torino
Sindaco	Brogia Giuseppe	Piazza Solferino 6 Torino
Sindaco	Ferroglio Pietro	Via Po 25 Torino
Sindaco	Pavesio Edoardo	Via Mazzini 56 Torino
Segretario generale Amministrativo	Guyot Giovanni Battista	Via Ormea 52 Torino
Capo Contabile	Sergiacomi Arturo	Via Principi d'Acaya 6 Torino

Nel 1911 presso le Industrie Metallurgiche lavoravano circa 600 operai mentre nelle Acciaierie e Fonderie Piemontesi 250, i numeri sono destinati a salire, fino a triplicarsi, nel periodo delle due guerre. Alla vigilia del secondo conflitto mondiale l'intero apparato industriale si sviluppava su un'area di 75.000 metri quadrati di cui 36.000 interamente coperti. Durante la guerra le maestranze occupate ammontavano a circa 2.700 unità, ed erano impiegate essenzialmente nella lavorazione degli acciai (con una capacità produttiva di circa 1.000 tonnellate al mese) e nella corazzatura dei carri armati realizzata per l'esercito italiano prima e per quello tedesco poi.

La SNIA: l'ultimo grande stabilimento

Anche se l'area in cui sorgeva la SNIA non era compresa nel perimetro della cinta daziaria risultando perciò esterna alla Barriera di Milano, per la particolare tipologia, per l'importanza che rivestì e per le conseguenze che ebbe nello sviluppo della nuova viabilità della zona Nord, ci sembra opportuno dedicare un po' di spazio a questo insediamento industriale.

La SNIA fondata da Riccardo Gualino e Giovanni Agnelli come Società Navigazione Italo-Americana, per noleggi navali e per il trasporto del carbone fra America e l'Europa, fu trasformata in SNIA-Viscosa, nel 1920, un periodo di grande slancio nella produzione delle fibre tessili artificiali. Divenne cioè un'industria produttrice di seta artificiale, che, in pochi anni raggiunse dimensioni gigantesche con dodici stabilimenti, nel 1935¹⁷³.

¹⁷³ SNIA-VISCOSA, 1929-1939 *dieci anni di produzione della SNIA-Viscosa*, 1939 (pubblicazione aziendale)

Ultimo grande impianto costruito in quest'area prima della Seconda Guerra Mondiale, preconizza lo sviluppo industriale e urbanistico che, in questo settore del territorio comunale, si sarebbe concretizzato solo negli anni '50 con la costruzione della FIAT-SPA e del quartiere della Falchera.

Un impianto edificato a partire dal 1926 su una superficie di circa due milioni di metri quadrati in parte costituiti da terreni ceduti dalla vicina Abbazia di San Giacomo di Ponte Stura.



Il progetto di costruire l'imponente complesso alla estrema periferia nord della città, in un'area ancora completamente agricola, apparentemente incongruo, viceversa, procedeva da considerazioni molto concrete.

Lo stabilimento isolato, in aperta campagna, distante circa sei chilometri dalla città, era comunque in un'area in piena rivalutazione strategica per una grande industria, infatti, era prossima alla ferrovia Torino - Milano e alla omonima autostrada¹⁷⁴, in fase di costruzione, di cui Agnelli presiedeva la società concessionaria, la SAASMT.

Interessante rilevare come non si trattò di un'iniziativa isolata, ma inserita in un grande progetto ideato e realizzato da due dei maggiori rappresentanti del ceto industriale italiano: Riccardo Gualino e Giovanni Agnelli¹⁷⁵.

L'operazione era destinata a generare un grande polo industriale nella zona di assestamento dell'autostrada, sull'asse di corso Ponte Mosca, migliorando i collegamenti fra la città, il biellese e tutta la pianura padana.

Poco discosto, dirimpetto alla grande fabbrica, sempre in quegli anni sorse il *Villaggio Operaio SNIA*, quale intervento abitativo connesso inscindibilmente alla presenza dello stabilimento. L'insediamento era il risultato programmatico dell'iniziativa ideologico - paternalistica imperniata sui principi della famiglia, della proprietà e della religione, tuttavia, necessaria per alloggiare le maestranze vista la distanza dalla città.

Con lo strumento dell'abitazione operaia, lontana dal centro abitato, si ribadiva, la separatezza della fabbrica e il tentativo di promuovere una *ari-*

Corso Giulio Cesare in prossimità del Ponte sulla Stura – sullo sfondo a destra lo stabilimento SNIA a sinistra, il villaggio operaio anno 1931.

¹⁷⁴ L'autostrada Torino-Milano fu inaugurata il 28 ottobre 1932.

¹⁷⁵ Il primo era presidente della SNIA e vice presidente della FIAT, per il secondo le cariche erano invertite.

stocrazia operaia che nella struttura industriale implodeva trovando la propria ragione d'esistenza. Ai dipendenti la... società viene offrendo sempre più ampie e complete provvidenze di natura igienica e sociale, lavorando in piena concordia d'intenti, fervidi e disciplinati nei vari stabilimenti di produzione...¹⁷⁶.



Veduta aerea della SNIA e il suo villaggio in costruzione anno 1926.

Il complesso, unico esempio di villaggio operaio nel comune di Torino, fu costruito su progetto di Vittorio Tornielli. Il progetto originario, era per lo meno enorme, prevedendo undicimila vani per quindicimila abitanti.

In realtà nella forma finale si realizzarono solamente sedici palazzine per 576 vani per alloggiare circa 800 persone che, nel 1935, raggiunsero il numero di 2000.

Questo secondo progetto di dimensioni ben più limitate comportò un peggioramento della qualità: infatti, ad eccezione del luogo di culto e del lavatoio centrale, non fu né prevista, né poi costruita alcuna struttura di servizio.

Occorre tuttavia rilevare come pur nella sua essenzialità la tipologia edilizia non risulta certamente essere fra i peggiori esempi di edilizia popolare; di livello inferiore si riveleranno diverse costruzioni degli anni '60.

Fabbrica e quartiere: un solido legame

La Barriera di Milano è nata ed è cresciuta intorno alle fabbriche, con una larga prevalenza di abitazioni operaie. Tra territorio e fabbriche si instaurarono e si consolidarono nel corso del tempo strettissimi rapporti, favoriti anche da un certo isolamento fisico che portò a sviluppare un forte senso di identità ed una propria *personalità*, caratteristica comune ad altri borghi operai torinesi.

Separata dalla città, ma anche dagli altri quartieri operai, intercalati come erano da vaste aree non edificate, la barriera *diventa un centro di vita sociale che tende a riprodurre forme di vita comunitaria - con reticoli di parenti, di compaesani, di vicini di casa, di amici di compagni di lavoro - dove si intrecciano caratteristiche improntate alle comunità contadine di origine...con altre derivate dalla consuetudine di vita in città. Si vive probabilmente inseriti in una comunità che va oltre l'ambito familiare e che cementa legami di solidarietà in una popolazio-*

*ne, omogeneamente appartenente ad una classe che si trova ad affrontare problemi di vita comune (dal lavoro, ai trasporti, all'alloggio, ai prezzi, alla cura dei figli, ai momenti critici attraversati dalla famiglia in caso di disoccupazione o malattia del capofamiglia) in una situazione di pressoché assenza di servizi assistenziali*¹⁷⁷.

Senza bisogno di particolari sensibilità ognuno era in grado di percepire il senso della propria *appartenenza* sociale. Un senso di appartenenza, così peculiare, che nasceva dalla comunanza di lavoro e di abitazione e che emergeva ogni qual volta avvenimenti di rilievo interessavano la barriera. Fu questo il caso delle vertenze sindacali, degli scontri del 1917, dell'occupazione delle fabbriche nel 1919-1920, della Resistenza.

Un forte legame si instaurò così fra gli abitanti e il territorio, dal quale non si allontanavano e che, fin dai primordi, riconoscevano come loro. Ecco quindi nascere circoli, associazioni sedi sindacali e di partito, come il circolo socialista e quello anarchico che, alla vigilia del 1917, avevano la propria sede rispettivamente in via Feletto, e in corso Palermo 97.

I fatti dell'agosto 1917

Nonostante nei mesi precedenti, in tutto il paese fosse cresciuta una diffusa opposizione alla guerra che, in particolare a Torino, si concretizzò il 10 gennaio 1915 con una manifestazione di donne socialiste, il 21 febbraio con una serie di comizi contro la visita di Cesare Battisti e soprattutto con il grande sciopero generale del 17 maggio¹⁷⁸, il 24 maggio 1915 l'Italia entrò in guerra contro gli Imperi Centrali.

La Prima Guerra Mondiale, primo conflitto *industriale*, fu l'avvenimento bellico che coinvolse in modo totale la società civile in tutti i suoi aspetti: sociali, politici ed economici.

Non più quindi una guerra dove gli eserciti si affrontavano in eventi bellici rispetto ai quali interi settori della società potevano rimanere esclusi o indifferenti.

Questa fu la prima guerra che contrappose, l'uno contro l'altro, non solo eserciti ma apparati industriali, modificando le economie e le strutture produttive degli stati per il fine assoluto di accrescere il potenziale offensivo e distruttivo dei paesi belligeranti.

Il conflitto portò inoltre ad una sorta di *rimescolamento* della popolazione. Infatti mentre, i quasi analfabeti contadini del sud, inviati sulle trin-

¹⁷⁷ Daniele JALLA'- Stefano MUSSO, *Territorio fabbrica e cultura operaia a Torino 1990-1940*, Torino 1981, p. 82-83.

¹⁷⁸ Renzo DEL CARRIA, *Proletari senza rivoluzione*, Milano 1977, p. 25. - Paolo SPRIANO, *Torino operaia nella Grande Guerra 1914-1918*, Torino, 1972 p.308 ss.

cee del Carso, come “carne da macello” ebbero modo di *vedere* il loro paese, *incontrare* e *conoscere* gli italiani di altre regioni, le donne, soprattutto nelle grandi città, benché già da qualche decennio lavorassero nelle manifatture, furono chiamate a sostituire in molti luoghi di lavoro gli uomini al fronte, ottenendo, in un certo senso, la prima storica occasione per assumere ruoli lavorativi, fino ad allora di esclusiva competenza maschile.

Crebbe la visibilità sociale della donna che, negli anni di guerra, assunse maggiori capacità e consapevolezza: aumentò il numero delle donne che lavoravano in fabbrica, recapitavano la posta e guidavano i tram¹⁷⁹ e, saranno le stesse donne ad essere in prima fila, nella sommossa dell’agosto 1917.

Purtroppo fu l’infausta occasione della guerra, a rimarcare con maggiore forza, in alcuni settori sociali e soprattutto nelle grandi città, un cambiamento non solo di certi costumi e comportamenti ma anche di taluni aspetti relazionali e sociali. Inoltre lo stato di guerra acuì le difficoltà economiche nelle quali si dibattevano i ceti operai e quindi larga parte degli abitanti delle barriere, tanto che *laddove nel 1914 bastavano venti lire e ottantaquattro centesimi per una famiglia di cinque membri per mangiare ora (1917) ce ne vogliono trentanove e cinquanta*¹⁸⁰. Una situazione che portava le famiglie a reddito fisso a vedere i salari pesantemente erosi da una crescente inflazione.

Il paese era in guerra da due anni, e la precarietà dei trasporti, unita al divieto di esportare la farina da una provincia all’altra provocavano, talvolta, penuria di farina e insufficiente panificazione in città. Già nel gennaio del 1917 accadeva che forni e panetterie non avessero nulla da vendere.

Fra popolazione e gli operai il malcontento cresceva. Dal 18 marzo dello stesso anno e per circa un mese, le maestranze di diversi stabilimenti diedero vita a numerose proteste richiedendo aumenti salariali e non solo, poiché sovente, le rivendicazioni economiche, si legarono ad altre di natura politica, cioè alla richiesta di porre fine alla guerra¹⁸¹.

In prima fila in questa protesta vi erano appunto le donne: le operaie cotoniere, le *tabacchine*, le operaie dell’Arsenale e quelle dei calzaturifici, complessivamente circa 9.000 lavoratrici¹⁸², seguite nelle loro agitazioni da

179 *I tramvieri pratici, per lunghi anni di servizio, sono stati sostituiti da personale nuovo e persino da donne.* Disservizi in città, *Avanti* 3/1/1918.

180 *L’Avanti, Cronache Torinesi*, 16/3/1917.

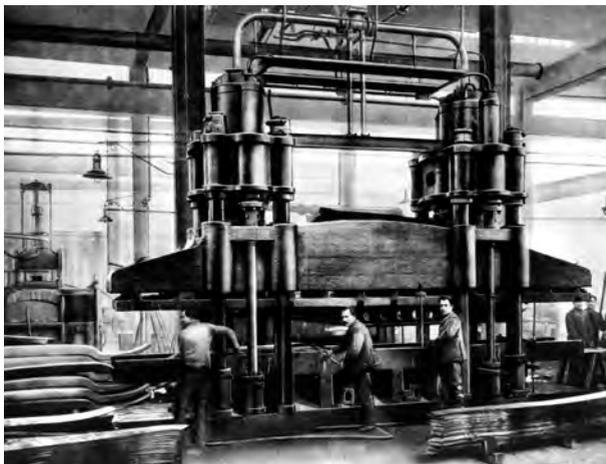
181 Nei mesi che precedettero l’entrata in guerra in molte città si svolsero manifestazioni per la pace e contro la guerra sovente duramente represses. Per quanto riguarda Torino, ad esempio si veda: Renzo DEL CARRIA, *Proletari...* op. cit. p. 25, ss.

182 Giancarlo CARCANO, *Cronaca di una rivolta*, Torino 1977, p. 23.

altre categorie di lavoratori.

Già nel 1916, nonostante la guerra, in alcune città e in numerosi stabilimenti si registrano momenti di tensione. In particolare a Torino, malgrado i limiti imposti dalla *disciplina di guerra* i lavoratori avevano condotto una serie di lotte sindacali¹⁸³.

Il 25 febbraio gli operai della Manifattura Gilardini *in numero di centoventi hanno abbandonato il lavoro per il licenziamento ritenuto ingiusto, avvenuto per opera di un capo tecnico, il quale intendeva licenziare il personale vecchio per assumerne del nuovo, ridurre le tariffe ed instaurare un regime di rigida disciplina. La maestranza presentò un memoriale, nel quale, oltre all'allontanamento del direttore e la riassunzione dell'operaio licenziato e la reintegrazione di due operai, i quali, essendo costretti a cambiare di posto venivano a*



*rimettere una parte della paga prima percepita, si chiedeva pure qualche aumento sulle paghe e un compenso per quelle lavorazioni in più che fossero fatte. Il presidente della società promise che il licenziamento ingiusto sarebbe stato ritirato...e che i due operai, cambiati di reparto nulla avrebbero rimesso nel cambio di posto*¹⁸⁴.

Al cotonificio Fratelli Hofmann circa cento operai chiesero un aumento di venti centesimi sulle paghe giornaliere. *Non accontentandosi gli operai di questa concessione con l'incarico di trattare direttamente con l'industriale. Ottenuto l'accordo, il lavoro fu ripreso il 3 aprile 1916*¹⁸⁵.

Ad una prima fase in cui la protesta aveva come oggetto le condizioni di lavoro, ne seguì un'altra in cui cominciava a diffondersi l'opposizione alla guerra.

I prezzi dei generi di prima necessità continuavano a crescere così come fin dal gennaio 1917 rilevato da *La Stampa*¹⁸⁶, mentre il Sindaco annunciava al Consiglio comunale la quasi totale mancanza di carbone e l'impossibilità di provvedere ad ulteriori rifornimenti, con la prospettiva di cessare il riscaldamento nel mezzo dell'inverno¹⁸⁷.

FIAT Sezione
Industrie
Metallurgiche
pressa idraulica
nel reparto
imbottitura
Via Cigna 115
anno 1924
Archivio Storico
Fiat.

¹⁸³ Ezio AVIGDOR, *Il movimento operaio torinese durante la prima guerra mondiale*, Milano 1959, p. 73.

¹⁸⁴ Bollettino dell'Ufficio del Lavoro, aprile 1916.

¹⁸⁵ Bollettino dell'Ufficio del Lavoro, maggio 1916.

¹⁸⁶ *La Stampa* 1/1/1917.

¹⁸⁷ Ezio AVIGDOR, *Il movimento...op.cit.p.75*.

Dal febbraio del 1917, in alcuni casi, si era lamentata la mancata consegna di farina per la panificazione. Nel mese di aprile la situazione si era acuita con profondi *disagi per la popolazione costretta a interminabili code davanti i negozi*¹⁸⁸.

Il 9 aprile il pane fu *tesserato* e la razione giornaliera pro capite venne stabilita in 300 grammi. Nel mese di maggio del 1917, il prefetto di Torino, Verdinois, preoccupato per la situazione dell'ordine pubblico, nel tentativo di bloccare le proteste chiese, senza successo, che il governo gli concedesse di applicare il Codice Militare di Guerra, dichiarando Torino e la sua provincia *Zona di Guerra*.

Sempre più spesso le panetterie rimanevano senza pane e per molte famiglie operaie era sempre più difficile far quadrare il bilancio. Il 2 agosto il prezzo del pane aumentò di 10 centesimi il chilo¹⁸⁹. L'11 agosto La Stampa¹⁹⁰ riferiva che *la crisi del pane sarebbe stata presto risolta e che Zaverio D'Alberto, segretario della Camera del Lavoro, in un incontro con il Sindaco e l'Assessore Cauvin aveva avuto assicurazione che la penuria causata da un momentaneo incaglio nel viaggio dei grani, causa che va ora scomparendo, dimodochè è certo che è assai prossima la ripresa normale della panificazione*. Tuttavia, sempre La Stampa¹⁹¹, il giorno successivo scriveva che: *Il pane, malgrado promesse e assicurazioni, seguita a mancare. Operai ed impiegati uscendo a mezzogiorno, dopo il lavoro, trovano le panetterie chiuse. In qualche rione ha dovuto intervenire la forza pubblica. Il Sindaco ha affermato che la situazione avrà riparo prestissimo; ma poiché nessun miglioramento si è verificato, si fa strada la supposizione che la mancanza di pane continuerà ancora per parecchi giorni*.

L'articolo proseguiva riferendo che il Sindaco riteneva che la mancanza di farina fosse da imputare alla *mancanza di carri ferroviari* e alle carenze del sistema distributivo, *ma intanto il pane manca*; ed invitava i torinesi a fare sentire la *voce di protesta reclamando provvedimenti prima che il problema, già grave, peggiori*.

Una seduta del Consiglio provinciale riconosceva assai grave la situazione degli approvvigionamenti in generale¹⁹², non solo dei prodotti alimentari, difficoltà non esclusivamente torinese, ma diffusa in tutta la provincia e prospettava l'introduzione della *tessera* e del razionamento del pane.

188 Giancarlo CARCANO, *Cronaca di ...op.cit.* p. 39.

189 Ezio AVIGDOR, *Il movimento ...op.cit.* p.76.

190 *La crisi del pane sarà presto risolta*, La Stampa 11/8/1917.

191 *Situazione intollerabile*, La Stampa, 12/8/1917.

192 *La questione degli approvvigionamenti discussa al Consiglio provinciale*, La Stampa, 15/8/1917.

Nell'agosto del 1917, in città, la rivolta era latente. A nulla valevano le sporadiche ed interessate distribuzioni di pane operate dalle autorità con l'intento di placare gli animi, *ormai è troppo tardi*¹⁹³.

Il 18 agosto così scriveva Antonio Gramsci: *è incominciato il processo ideale del regime, è incominciata la sua dichiarazione di fallimento esso ha perduto la fiducia istintiva e pecorile degli indifferenti, perché ha chiuso troppi sportelli. Ha socchiuso ora un altro sportello: quello della vita, la bocca del forno, la porta del magazzino granario. Lo chiuderà del tutto? La domanda angosciata si propaga nelle lunghe file di donne che fanno la coda alle cinque del mattino dinanzi alle panetterie. Raggiunge tutti, anche i più umili stati della passività sociale e scuote i pilastri stessi della vita*¹⁹⁴.

Le scorte di farina erano esaurite, così il 21 si ha la prima assemblea di operai di borgo San Paolo. A partire da questo momento, pesantemente censurati, i quotidiani cittadini non forniranno più alcuna notizia sulle proteste operaie, le fonti a cui attingere per ricostruire i fatti sono quelle istituzionali e la memoria dei protagonisti¹⁹⁵.

La mattina di mercoledì 22 agosto il pane mancava praticamente in tutte le panetterie. Una delegazione della Barriera di Milano fu ricevuta dal Sindaco, barone Usseglio¹⁹⁶. Lo stesso giorno si ebbero i primi scioperi come ad esempio alla Diatto, alla Proiettili, alle Officine Ferroviarie e nelle vie attorno al municipio si verificarono i primi incidenti e i primi saccheggi di negozi.

Quel giorno La Stampa, ben cogliendo il polso della situazione così scriveva¹⁹⁷: *la crisi del pane è entrata in una seconda e più acuta fase ! Sono appena pochi giorni che le Autorità assicuravano la cittadinanza a mezzo dei giornali che la mancanza di farina era dovuta a cause puramente transitorie che erano state prontamente eliminate. Ma la eco di tali affermazioni tranquillanti non è ancora spenta. Le panetterie non hanno farine o ne hanno in una quantità minima, inferiore di molto ai bisogni. Quale sia il turbamento creato da un*



FIAT Acciaierie
colata d'acciaio
Via Cigna 115
anno 1925
Archivio Storico
Fiat.

¹⁹³ Valerio CASTRONOVO, *Torino*, Bari, Laterza, 1987, p. 224.

¹⁹⁴ Grido del Popolo, 18/8/1917.

¹⁹⁵ Alberto MONTICONE, *Il socialismo torinese ed i fatti dell'agosto 1917*, in *Rassegna Storica del Risorgimento*, gennaio-marzo 1958, p. 76.

¹⁹⁶ Leopoldo Usseglio, Sindaco dal 16 giugno al 15 ottobre del 1917.

¹⁹⁷ *Il problema del pane*, La Stampa, 22/8/1917.

simile stato di cose è facilmente immaginabile. Ieri mattina abbiamo veduto nel centro della città donne che venivano dai più lontani casali della periferia in cerca (vana ricerca) del più necessario degli alimenti. La mancanza del pane pure nel pomeriggio ha dato luogo ad inconvenienti. Ne omettiamo la cronaca per risparmiare un nuovo lavoro alla censura¹⁹⁸.

In via preventiva fu arrestato il segretario della Camera del Lavoro e la medesima occupata in modo da impedire le riunioni. Questo si rivelò un grave errore *poiché, impedendo agli scioperanti di riunirsi nella sede delle loro associazioni e di ascoltare la parola dei dirigenti, cessava quasi completamente la possibilità di far compiere da questi ultimi, qualora avessero accettato, un'opera di convinzione e di moderazione¹⁹⁹* che probabilmente avrebbero accettato di attuare vista la natura non certamente massimalista della dirigenza della Camera del Lavoro e della sezione torinese del P.S.I.

Il mattino di giovedì 23 agosto benché le panetterie fossero regolarmente aperte e sufficientemente fornite esplose la rivolta che alle motivazioni economiche affiancava, soprattutto nei quartieri operai, la diffusa e manifesta opposizione alla guerra.

La popolazione era stanca del conflitto e affidava la manifestazione del dissenso ad un moto assolutamente spontaneo, che ebbe però proprio in questa sua spontaneità uno dei maggiori limiti che ne determineranno la sconfitta²⁰⁰: infatti, in quei giorni a Torino, non mancarono solamente strategie precise e direzione politica, ma furono completamente assenti alla testa della rivolta dei lavoratori i massimi dirigenti del Partito Socialista Italiano e della Camera del Lavoro²⁰¹.

Fu indetto uno sciopero generale che ebbe una pressoché unanime adesione da parte dei lavoratori torinesi creando non poche preoccupazioni fra le autorità cittadine tanto che, già alle 8,30 del 23 agosto, il prefetto Verdinois pregava il generale Sartirana di assumere la tutela dell'ordine pubblico²⁰².

¹⁹⁸ L'ironia dell'articolo fa riferimento alla censura a cui i giornali erano sottoposti in quanto il paese era in guerra; infatti nel giornale non si fa alcun riferimento ai disordini che, in quei giorni, si ebbero in città.

¹⁹⁹ Alberto MONTICONE, *Il socialismo...* op. cit. p. 77.

²⁰⁰ Spontaneo perché mancò la direzione del P.S.I. organizzazione politica maggioritaria, viceversa notevole fu la presenza anarchica.

²⁰¹ L'onorevole Morgari era a Roma, l'onorevole Casalini era in Val d'Aosta, Romita, segretario del P.S.I. era in Liguria, Dalberto, segretario della Camera del Lavoro era a Biella.

²⁰² Teofilo Rossi di Montelera, ex Sindaco, testimone nel processo che l'anno seguente sarà celebrato per *i fatti del '17*, riferirà che il generale Sartirana avrebbe così risposto al prefetto Verdinois: *Si dovrebbe pensare prima alla questione del pane e non rivolgersi a me troppo tardi. Mi ripugna di dare del piombo a chi domanda pane.* ACS, Guerra, b.31 telefonata del prefetto del 23 agosto Paolo SPRIANO, *Torino operaia e socialista nella grande guerra, 1914-1918*, Torino, Einaudi, 1960, p. 220-241.

Nel pomeriggio il Consiglio comunale approvò con *deliberazione unanime* un ordine del giorno con il quale si chiedeva al governo di elevare, convenientemente, la quota di grano assegnata alla città²⁰³ e, contemporaneamente, il potere passava nelle mani dei militari.

I quartieri operai, dove riprendevano i combattimenti, da centri della protesta diventavano veri e propri focolai di una rivolta che vedeva fianco a fianco, socialisti, anarchici e gente “*comune*”, semplicemente affamata e stanca della guerra.

In particolare, alla Barriera di Milano, verso le 3 del pomeriggio i dimostranti, quasi tutti giovanissimi²⁰⁴, assaltarono l'ufficio delle guardie in città.

In diversi punti della città furono erette barricate ma *erano barricate costruite senz'arte, in modo che un camion scagliato contro di esse avrebbe potuto abatterle e passare oltre. Dalle parti della Barriera di Milano invece le barricate venivano costruite in modo molto più serio. Una sorgeva al crocicchio di corso Vercelli e via Carmagnola e dimostrava di essere stata eretta da mano operaia specializzata. Era una barricata che barricava veramente. Erano stati abbattuti tutti gli alberi del corso Vercelli e dei dintorni immediati della FIAT S. Giorgio e della FIAT Brevetti e questi alberi, colla loro mole e coll'intrico dei loro rami, formavano un ostacolo veramente serio, tanto più che erano stati appoggiati ad alcuni carri della ferrovia Ciriè- Lanzo, rovesciati di traverso sulla via*²⁰⁵.

Le truppe tagliavano in due la città per impedire che i rivoltosi potessero congiungere le forze e corso Ponte Mosca, unica via che univa la Barriera di Milano al centro cittadino era fortemente presidiato.

Nel primo pomeriggio la chiesa della Pace, in corso Ponte Mosca²⁰⁶, fu assalita e saccheggiata. *Quando siamo stati in corso Palermo, alla barriera di Milano, dove c'è la chiesa della Pace, noi si gridava tutti in coro:- Abbasso la guerra, non vogliamo più la guerra, abbasso la guerra, dateci pane, abbiamo fame! tutte quelle cose lì! Allora il parroco dal campanile si mette a gridare: - Viva la guerra! Allora non si è più visto niente; sono andati tutti in chiesa, sono andati sotto nelle cantine del parroco e lì hanno trovato tutto il ben di Dio: lardo, zucchero, vino, caffè, burro, pasta, di tutto; sacchi pieni di farina...E allora che cosa si è fatto? Si è preso tutta quella roba e si è portato tutto in mezzo alla strada. Le donne delle case di corso Palermo si sono fatte passare la voce e sono venute lì con dei sacchetti; una ha preso la farina, l'altra ha preso il pane, ha preso un pezzo di lardo...e il vino...hanno portato su le botti nel corso, e le donne con i secchi andavano a prendersi il vino e lo portavano a casa. Eravamo indignati a sentire un parroco gridare viva la guerra.*

²⁰³ La questione del pane al Consiglio Comunale, La Stampa, 23/8/1917.

²⁰⁴ Giancarlo CARCANO, Cronaca di...op.cit. p.66.

²⁰⁵ Cronaca dei fatti d'agosto, in Stato Operaio, anno I n. 6, agosto 1927.

²⁰⁶ Corso Giulio Cesare 80.

Però mentre si faceva quel lavoro lì è arrivata la cavalleria e le guardie regie e si sono messe a sparare e ci sono stati dei morti. E allora si sono fatte le barricate per le strade, in corso Palermo, in corso Vercelli, in tutta la barriera di Milano Hanno messo i banchi delle chiese in mezzo alla strada, i sacchi di sabbia. Tutto quello che si trovava si metteva in mezzo alla strada. Solo che dopo abbiamo dovuto arrenderci perché se no ci ammazzavano tutti. Anche io c'ero sulle barricate. Quando sono arrivate la cavalleria e le guardie regie che sparavano, siamo dovuti scappare. Chi scappava nei portoni, chi scappava sopra nelle case e nelle soffitte. Io e diversi compagni e compagne di lavoro che erano con me ci siamo messi a correre fino in via Chiusella e lì siamo entrati dentro un portone. Le guardie, però, sfondavano i portoni e andavano a prendere i dimostranti, e allora io ho detto a una compagna che era con me (quella lì non aveva tanto coraggio e allora io le ho fatto coraggio): Non stare lì sotto il portone, vieni con me.

Siamo salite sull'ultimo piano di quel palazzo lì di via Chiusella che quando passo dalla barriera di Milano e vedo quel portone lì mi viene ancora da ridere – e siamo andati su in soffitta. C'era una vecchietta e le abbiamo detto: - Ci nasconda in qualche posto... speriamo che le guardie non vengano a prenderci fino qui in soffitta. Era una soffitta brutta, sembrava che non ci fosse nessuno perché aveva i vetri tutti rotti. E allora ci siamo messe sotto il letto di quella donna e siamo state lì sotto più di un'ora e mezza... Mia mamma poverina a casa piangeva perché non mi vedeva arrivare e perché sapeva che c'era stato tanti morti e tanti feriti e diceva: - Quella ragazza me l'hanno ammazzata. Invece io, alle sette di sera, pensa dalla mattina che ero via di casa, alle sette di sera arrivo a casa tutta malandata, tutta sporca e mia mamma mi ha sgridata, ma poi ha capito²⁰⁷.

Ancora una testimonianza di quei tragici giorni: c'era la cavalleria che sparava e i soldati che si battevano per la strada con la gente. Un gruppo di operai ha disarmato quei soldati. Non so come ho fatto, mi è venuto in mano un fucile di un militare, me lo sono trovato in mano; non so come ho fatto, se l'ho preso io, non so. E cosa ho fatto? Lì vicino a noi, in corso Vercelli, c'era un campo di grano, vado in quel campo e nascondo questo fucile. Poi vengo di nuovo fuori tranquilla. Chissà cosa credevo di fare! Ad ogni modo tutta la cosa si calma, dopo che è intervenuta la cavalleria Io prendo dei ragazzi, degli operai che erano sull'angolo e dico: - Se venite con me vi faccio vedere dove c'è un fucile -. Loro si sono messi a ridere. A forza di insistere poi li ho portati lì e han preso questo fucile. Sempre in quel periodo lì, hanno dato l'assalto allo scalo merci dello smistamento, in fondo a corso Vercelli. Allora tutti sono andati lì perché dicevano che c'erano i vagoni pieni di roba da mangiare e noi non avevamo niente. Vado anch'io; c'erano donne, bambini tutti. Sono scappa-

²⁰⁷ Bianca GUIDETTI SERRA, *Compagne*, Torino, 1981, testimonianza di Anna Fenoglio, p.128 – 129.

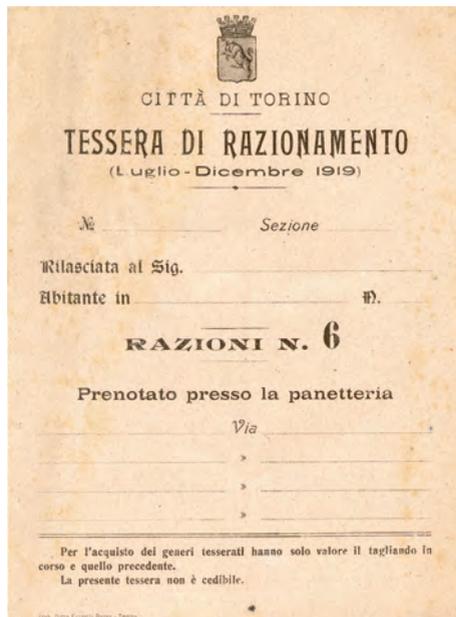
ta, perché poi ho preso tante di quelle botte da mia madre che non so. Ad ogni modo vado anch'io. Mi faccio tirar su da due donne, prendo due pietre e spiombo, batto sui piombini dei vagoni, per spiombarli; poi si apre i vagoni, si prende tutta la roba che c'era dentro. Io non ho preso niente, perché se la portavo a casa...Le ho prese lo stesso...Però ero soddisfatta. C'era lardo, c'era carne, c'era merluzzo, farina. C'era un mucchio di roba. E così l'han portata via quasi tutta. Davanti casa mia ricordo quando c'era la mitragliatrice che sparava in corso Vercelli sull'angolo di via Desana. Dall'altra c'erano tre uomini lì, tre operai che parlavano; sentono la mitragliatrice che spara e quello che era qui è andato lì e quello che era lì è venuto qui. Si sono scambiati di posto. E uno l'ha preso e gli ha tranciato via la mascella. Erano lì che discutevano, non facevano niente. I soldati erano giù oltre via Elvo, giù giù da corso Vercelli, però sparavano, sentivo i proiettili che viaggiavano²⁰⁸.

Gli avvenimenti di venerdì 24 agosto decisero le sorti dell'insurrezione.

Fin dal mattino fu un susseguirsi continuo di scontri. Fu la giornata più sanguinosa, con gli operai che cercavano di rompere, senza successo, l'assedio posto ai due maggiori focolai di rivolta: Borgo San Paolo e Barriera di Milano.

Esercito e forza pubblica passavano alla controffensiva e la sera anche il nucleo più tenace della rivolta veniva spazzato, consentendo alle truppe di entrare in Barriera di Milano. In corso Ponte Mosca e corso Vercelli carabinieri e soldati portavano l'assalto alle barricate difese con le armi dai dimostranti e, sempre in questa zona della città, si svolgono nel primo pomeriggio i fatti più notevoli: folti gruppi di rivoltosi, dopo aver innalzato una barricata fra corso Novara e corso Ponte Mosca, prendono d'assalto il commissariato di P.S. Solo verso le 19 la truppa ha ragione di vari gruppi di dimostranti della barriera di Milano e zone adiacenti, mostratisi i più violenti e tenaci²⁰⁹.

Il 25 agosto fu ancora sciopero generale e la sera di domenica 26 i parlamentari socialisti De Giovanni, Morgari, Casalini e Sciorani, arrogandosi ruoli e poteri, firmavano un manifesto invitando gli operai a riprendere il lavoro. Lunedì 27 lo sciopero proseguiva solo in alcuni stabilimenti: FIAT San Giorgio, FIAT Brevetti, Fonderia Garrone, Manifattura Tabacchi, INCET, Industrie Metallurgiche.



Tessera di razione di luglio-dicembre 1919.

²⁰⁸ Bianca GUIDETTI SERRA, op. cit. 1981, testimonianza di Irene Castagneris, p. 284 -285.

²⁰⁹ Alberto MONTICONE, *Il socialismo...* op.cit. p.81.

Il giorno seguente, martedì 28 agosto, tutto terminò, le fabbriche ripresero a lavorare e *l'ordine regnava a Torino*, una città *pacificata* ma sempre inquieta.

Alle giornate di lotta seguì un'ondata di arresti, crebbe il controllo sociale e la disciplina all'interno degli stabilimenti e molti operai, in precedenza esonerati perché addetti alla produzione bellica, furono richiamati e inviati al fronte.

Non si può affermare che i moti siano stati affogati nel sangue. In realtà essi non vennero *uccisi*, ma essi *morirono* perché gli operai, sfogata la loro rabbia e il loro odio contro la guerra, non sapevano più cosa fare, non sapevano più a quale scopo immediato tendere i loro sforzi. Dopo cinque giorni di lotta arrivò la domenica. Gli spiriti si erano calmati: durante la giornata festiva la forza pubblica distrusse le barricate e prese possesso di tutta la periferia e, il giorno dopo, gli operai che non erano stati né arrestati, né feriti tornarono tutti al lavoro. I moti erano morti senza che il Partito Socialista avesse dato il minimo segno di esistenza²¹⁰.

Il Biennio Rosso

A differenza di quanto accadde negli avvenimenti che, nel 1917 caratterizzarono l'agosto torinese e in particolare quello della barriera, gli avvenimenti del biennio 1919- 1920, pur con le loro innegabili e diffuse ricadute esterne, furono del tutto interni alle fabbriche e ai luoghi di lavoro.

La situazione interna e internazionale rendevano credibile agli occhi dei lavoratori che vi fosse spazio per una trasformazione della società e della struttura statuarica del paese che, dopo quattro anni di guerra sanguinosa ed inutile, aveva ritrovato la pace.

Nel febbraio del 1919, dopo, lunghe trattative, i metallurgici ottennero *le otto ore*²¹¹, storica rivendicazione del movimento operaio, anche se sovente le condizioni di lavoro rimasero inalterate.

Nelle elezioni politiche il P.S.I., che già amministrava 2.800 comuni e che poteva contare su un forte sviluppo associativo e cooperativistico, raccolse 1.834.000 suffragi che si tradussero in 156 deputati. La C.G.L raggiunse nel 1920 la cifra di 1.930.000 lavoratori associati, la C.I.L, di orientamento

²¹⁰ Mario MONTAGNANA, *Il partito socialista nell'ultimo conflitto mondiale in Stato Operaio*, 1929, p. 425.

²¹¹ L'accordo fu raggiunto il 19 gennaio 1919, ma la trattativa proseguì fino al 20 febbraio per perfezionare le parti inerenti il salario, gli straordinari e i turni. Vi furono molti problemi nell'applicazione e in alcuni settori operai vi era malcontento per un accordo ritenuto inadeguato a fronteggiare il continuo aumento dei prezzi. Giuseppe MAIONE, *Il biennio rosso*, Bologna, 1975, p. 12 ss.

cattolico organizzava 1.823.491 lavoratori, in massima parte nelle campagne, mentre 200.000 erano quelli associati nella U.I.L., organizzazione di orientamento repubblicano.

Non bisogna poi dimenticare il contesto internazionale: qui la recentissima *rivoluzione d'ottobre* dimostrava, per la prima volta, che fosse possibile un cambiamento, facendo balenare a molti operai l'idea di *fare come in Russia*, generando così l'illusione di essere alla vigilia di un moto rivoluzionario. Fu però proprio con queste premesse che nella primavera del 1920, per un fatto apparentemente insignificante, riesplse la conflittualità operaia.

Il 13 marzo 1920 il Consiglio dei ministri deliberò il ripristino dell'ora legale a partire dal successivo 21 marzo.

Il 22 marzo alla Industrie Metallurgiche il direttore, dottor Errera, fece spostare le lancette dell'orologio sull'ora legale. La commissione interna fece riportare indietro le lancette dando il là ad un duro contenzioso con l'azienda che chiese la sospensione della commissione e l'inagibilità per un anno dei suoi sei membri.

Questa vicenda, apparentemente di limitato significato aziendale, colse impreparato anche il Partito Socialista che, pur appoggiando le maestranze, non trovò alcuna argomentazione per giustificare tale atteggiamento se non un generico ideologismo indicando che *la ribellione spontanea degli operai significa un nuovo atto di ribellione contro la borghesia*²¹². Vissuta dagli operai come una inutile imposizione, retaggio della recente guerra, la questione assunse una rilevanza cittadina, esorbitando il fatto concreto: il 14 aprile fu indetto uno sciopero generale e nel corso di una manifestazione gli operai della Barriera di Milano furono caricati dalla cavalleria²¹³.

In sostanza a temi prettamente sindacali, quali l'orario di lavoro ed economici come il continuo aumento dei prezzi a cui corrispondevano aumenti salariali non adeguati, si intrecciavano argomentazioni di più ampio respiro che mettevano in discussione la natura e la stessa struttura del potere in fabbrica e di quello statale.

Il rifiuto di accettare l'ora legale era emblematico della volontà di lasciarsi alle spalle il duro periodo bellico, nel corso del quale questo provvedimento era stato adottato, ma nel contempo testimoniava anche l'opposizione allo Stato che imponeva decisioni *contro natura*.

²¹² L'Avanti, 23/3/1920.

²¹³ L'Avanti 18/4/1920.

La vicenda dell'ora legale andava comunque inserita nel più ampio contesto delle rivendicazioni operaie e della vertenza nazionale che oramai da alcuni mesi vedeva impegnati i sindacati metallurgici e i rappresentanti dell'AMMA, che avevano come obiettivo il ricupero totale del potere in fabbrica da parte degli industriali.

Gli operai per difendere il salario non sempre scioperavano ma attuavano la tattica dell'*ostruzionismo* che consisteva in una puntigliosa applicazione dei regolamenti e delle procedure e nel rispetto rigoroso delle competenze e delle mansioni, con il risultato del rallentamento della produzione.

Per fiaccare la resistenza operaia Agnelli presidente dell'AMMA prospettò la serrata che fu poi attuata il 1 settembre 1920. In previsione di ciò fra il 31 agosto e il 1 settembre la FIOM torinese decise l'occupazione delle fabbriche continuando la produzione.

L'occupazione delle fabbriche aveva però avuto un preambolo di quattro mesi: una lunga e sterile discussione sindacale si prolungava da maggio ad agosto per concludersi nella rottura di trattative mai veramente iniziate. Gli imprenditori affermavano che non potevano concedere un soldo d'aumento, i sindacalisti operai replicavano che, con i salari che percepiti, i metallurgici *non erano in grado di reggere il continuo aumento del costo della vita*²¹⁴.

In barriera furono subito occupate la Fonderie Subalpine, e l'Ansaldo²¹⁵: la tensione era fortissima così come era alta la partecipazione: quasi in ogni famiglia vi era un operaio che aderiva alla protesta. La mezzanotte del 5 settembre le sirene delle fabbriche presero a suonare così come il successivo 11 settembre, e, in entrambi i casi, gli abitanti, temendo che le truppe andassero all'assalto delle fabbriche, invasero le strade. In realtà l'allarme fu determinato dal transito di pattuglie di guardie regie²¹⁶.

La Gazzetta del Popolo pubblicò alcuni articoli nei quali si denunciavano *segnî di stanchezza*; curiosamente il medesimo quotidiano riferiva, però che l'ondata di occupazioni si estendeva agli stabilimenti per la lavorazione della gomma²¹⁷. L'11 settembre fu occupata la Gilardini²¹⁸, il 12 lo stabilimento Sclopis²¹⁹.

²¹⁴ Paolo SPRIANO, *L'occupazione delle fabbriche. Settembre 1920*, Torino, 1964, p. 35.

²¹⁵ Gazzetta del Popolo, 2/9/1920.

²¹⁶ Gazzetta del Popolo, 6 e 12/9/1920.

²¹⁷ Gazzetta del Popolo, 9/9/1920.

²¹⁸ Gazzetta del Popolo, 12/9/1920.

²¹⁹ Gazzetta del Popolo, 13/9/1920.

Per dare un'idea dell'ampiezza del fenomeno dell'occupazione riportiamo il dato del l'Avanti! che faceva ammontare a 185 il numero delle fabbriche metallurgiche occupate a Torino²²⁰.

Nonostante l'occupazione, anche se in misura ridotta, gli impianti funzionavano e si continuava a produrre. A titolo esemplificativo riportiamo le dichiarazioni dell'ingegner Camurri, direttore delle Ferriere Piemontesi che faceva scendere a 3.978 tonnellate la produzione di luglio, 3.093 quella di agosto e 1895 quella di settembre. Dato che, in considerazione della situazione e alla quasi totale assenza di tecnici e ingegneri, appare non trascurabile²²¹.

La fortissima tensione, comprensibile vista la portata degli eventi , sfociò anche in casi di intemperanza. La sera del 13 settembre Quartilio Meini, soldato del 4° Reggimento Bersaglieri, mentre in compagnia di una ragazza passeggiava in piazza Crispi fu aggredito da alcune persone. Negli scontri che seguirono fra operai e Guardie Regie fu arrestato Ettore Pasquali, ventisei anni, collaudatore dell'Ansaldo²²².

Il 19 settembre 1920, a Roma, le parti siglarono un accordo, il 20 le occupazioni iniziarono a scemare ma gli operai mal accettarono le decisioni sindacali e nei giorni successivi si verificarono disordini²²³.

Il 22 una vera battaglia di strada si verificò attorno alla Gilardini, nel corso della quale morirono un passante, una guardia regia e vi furono numerosi feriti da entrambi le parti²²⁴. L'Avanti! consigliò di non cedere alle tentazioni di *anarchismo popolare* che avrebbero giovato esclusivamente al padronato²²⁵.

Fermiamo qui la narrazione evitando di addentrarci ad analizzare un accordo che da molti fu vissuto come una sconfitta. Forse però il movimento si era talmente spinto avanti che qualunque punto di mediazione, che non fosse una vittoria totale, sarebbe stato vissuto come una sconfitta. Questa però è un'altra storia, nella vicenda della barriera, a noi interessava solamente ricostruire un momento storico che tanto ha segnato la tradizione e la memoria del quartiere.

²²⁰ Avanti, 4/9/1920.

²²¹ Paolo SPRIANO, *L'occupazione delle...*op.cit. p. 149.

²²² Gazzetta del Popolo, 14/9/1920.

²²³ Giuseppe MAIONE, *Il biennio...*op. cit. p. 276, 277.

²²⁴ Gazzetta del Popolo, 23/9/1920.

²²⁵ Avanti, 23/9/1920.



Sviluppo della Barriera

Sviluppo della Barriera

Crescita della Barriera dal 1912 alla II Guerra Mondiale

All'inizio del secondo decennio del '900 non essendosi ancora realizzata la proposta avanzata nel 1909 dal Sindaco Frola che prevedeva l'ampliamento della cinta daziaria, il dibattito sulla necessità di una nuova cinta si fece più serrato.

Il Sindaco successivo, Teofilo Rossi di Montelera che in precedenza, per motivi politici e personali, si era manifestato duro oppositore della *cinta Frola*²²⁶ e di qualsiasi modifica ripropose la questione dell'ampliamento. L'eco delle polemiche giunse sui giornali che ospitavano articoli a sostegno dei favorevoli e dei contrari e delle diverse iniziative che le due correnti di pensiero posero in essere per sostenere le proprie posizioni²²⁷.

I favorevoli all'ampliamento lo sostenevano fondando la loro convinzione su ragioni di natura edilizia, *poiché chiunque conosca l'attuale condizione dei sobborghi che esistono attorno alla vecchia cinta deve convenire che essi non sono se non che una continuazione della città stessa*, per ragioni finanziarie, ovvero, *varia solo il sistema di riscossione fra le varie parti del territorio*, ma soprattutto per ragioni di perequazione tributaria fra chi abitava dentro e comperava gli stessi generi a prezzi più elevati e pagava imposte in misura superiore di coloro che abitavano fuori. Inoltre, chi auspicava l'ampliamento, sosteneva che con gli accresciuti introiti, il Comune avrebbe potuto soddisfare le richieste di migliorie urbanistiche e di maggiori servizi che giungevano dai sobborghi²²⁸.

Viceversa coloro che si opponevano ne mettevano in evidenza gli alti costi di realizzazione, sottolineando come la costruzione fosse solo un espediente per risanare il bilancio comunale che avrebbe determinato uno aumento dei prezzi di molti generi alimentari a scapito dei settori sociali più deboli.

Il comune di Torino, l'unico ancora fra i più Grandi comuni d'Italia che, perseverando in una politica di classe assoluta, ha sempre ricevuto dal dazio di consu-

²²⁶ A tale proposito occorre ricordare il discorso *Contro l'allargamento della cinta* che Rossi di Montelera pronunciò in consiglio comunale il 10/2/1911. Il discorso, ripubblicato su *La Stampa* del 29/1/1912 è accompagnato da un commento maligno: *...il discorso è estratto dagli atti ufficiali...quando si trattava di abbattere, sfruttando l'agitazione contro l'allargamento della cinta, la Giunta Frola per sostituirci quella attuale, di cui egli (Rossi n.d.r.) è il capo.*

²²⁷ Vedasi *La Stampa*, Torino Nuova, *Il Momento*, *Avanti* (edizione torinese). In particolare vedasi le iniziative dei socialisti, *La Stampa* 2/2/1912 e l'articolo sul corteo di protesta promosso dal Comitato popolare contro l'allargamento della cinta e la presa di posizione del II° Collegio dell'Unione Liberale Monarchica, *La Stampa*, 26/2/1912.

²²⁸ Torino Nuova, n. 9, 9/2/1911.

mo quasi tutto il cespite necessario al suo moderno e davvero invidiabile sviluppo a mezzo della sua Amministrazione conservatrice liberale, continua cercando il suo fabbisogno finanziario nello inasprimento e nello allargamento delle tasse sui consumi e allontanando così ancora una volta dalle labbra della borghesia (nobiltà compresa vecchia e nuova) l'amaro calice delle tasse dirette sui terreni, sui fabbricati e sui redditi...ci si vergogna a dichiararlo il Comune di Torino è quello che raggiunge la più alta percentuale di cespiti daziari in rapporto a quelli totali (80 %). I consumi di una famiglia di lavoratori di quattro persone dovrà approssimativamente aumentare, coll'allargamento della cinta daziaria, la propria spesa mensile di circa 8 lire almeno; il che per un salario medio di lire 4 al giorno vuol dire un aumento del 7% circa ²²⁹.

In realtà il nocciolo vero della contesa era rappresentato dalla contrapposizione fra due diverse concezioni in materia di tassazione, (tassazione diretta o indiretta) collegata alla richiesta dell'abolizione di ogni tipo di cinta daziaria, all'istituzione di un comune aperto e all'aspirazione che si giungesse ad un sistema tributario fondato sulla tassazione dei capitali, delle proprietà e non dei consumi. A tale riguardo riportiamo quanto scritto da Gramsci: *Nessuno naturalmente si preoccupa di far conoscere all'ufficio il suo reddito esatto, nessuno domanda di essere tassato per tutto il suo reddito. Si fa solo questione di relatività. Il conte tale, che tutti sanno paga meno di me; la mia padrona di casa che ricava tanto paga solamente e così via. Perché i ruoli sono deficienti, perché qualche altolocato papavero è riuscito per diritto o per traverso a eludere il fisco, tutti vogliono tentare l'alea* ²³⁰.

*Se è vero che ogni torinese paga 45 lire di dazio all'anno abbiamo che una famiglia di quattro operai adulti paga lire 180 all'anno, cioè paga dal 12 al 15 per cento del suo reddito. La stessa famiglia borghese media che abbia 15 mila lire di reddito, ha un gravame dato dal dazio che rappresenta l'1 o il 2 per cento del suo reddito...il 90 per cento della popolazione che abita fuori cinta non è reddituaria: ora se è vero che costi un po' meno il vitto fuori cinta, perché dobbiamo andar a colpire quella povera gente che è scappata alle strette del dazio consumo*²³¹?

Per comprendere cosa significava per l'Amministrazione comunale la riscossione del dazio consumo rileggiamo cosa scriveva La Stampa²³²: *Il dazio consumo, che nel 1890 rese lire 6.223107, diede nel 1910 L. 12.449.355, con un aumento percentuale del 100,07 per cento, mentre le sovrimposte dirette passa-*

²²⁹ Torino Nuova, n. 23, 30/12/1911. Studi sull'allargamento a firma di Quirino Nofri (1861-1937), deputato riformista, interventista, direttore dell'Alleanza Cooperativa Torinese.

²³⁰ Antonio GRAMSCI, *Coscienza tributaria*, in Sergio CAPRIOGLIO, *Cronache Torinesi*, 1913-1917, Torino 1980, p. 416.

²³¹ Dal discorso tenuto dall'allora consigliere comunale Quirino Nofri nella seduta del 2/2/1912. Stampa, 3 febbraio 1912.

²³² *Elefantiasi ed iniquità*, La Stampa 14/1/1912.

rono nello stesso tempo da L. 1.700.000 a L. 2.060.000, con un aumento del 22 per cento. Ciò significa che mentre il dazio è tale imposta che segue fedelmente i consumi e cresce con precisione automatica con l'aumentare di essi, le imposte dirette, specialmente sui fabbricati permettono agevolmente al contribuente di sfuggire. Perché l'aumento del 22 per cento è sproporzionato in guisa irrisoria all'aumento verificatosi nel decennio nel numero degli edifici e negli incrementi di valore di quelli esistenti. L'articolo prosegue introducendo il problema dei salari e dei prezzi. In questo biennio 1910-1911, in cui ancora si scontano gli effetti della crisi del 1906 - 1907 i salari sono rimasti immutati, e in talune industrie, persino diminuiti, i prezzi dei viveri non hanno fatto che aumentare. Dopo aver accusato l'amministrazione di volere gravare la mano sui tributi delle classi meno abbienti, continua spiegando che se i calcoli della



Piazza Crispi
festa del quartiere
anno 1925.

giunta Rossi fossero esatti il bilancio di una famiglia di operai e di piccoli impiegati composti da padre, madre e due figli in età incapace di dare guadagno, abitante fuori cinta e che oggi paga circa lire 10 a testa, sarebbe gravata d'un tratto di un maggior onere di lire 80. I bilanci che abbiamo sott'occhio contemplano operai e impiegati occupati tutto l'anno e danno introiti di lire 1.200, 1.500, 1.800 e 2.400. Per le due prime categorie la spesa per i viveri rappresenta il 70 per cento del totale, e cioè lire 840; per la terza, il 60 per cento, e cioè lire 1.100; per l'ultima categoria, il 50 per cento, e cioè lire 1.200. Siccome è su queste quote parti che viene a pesare il dazio, così un aumento di lire 80 annue per questa voce rappresenta per la famiglia dei lavoratori a lire 1.200 una maggiore imposta sui consumi del 10 per cento; per quelli a lire 1.800, un'imposta nuova del 7,25 per cento; per quelli infine a lire 2.400, un'imposta nuova del 6,0 per cento. Dunque alle famiglie più povere si pone un maggior onere tributario del 7-10 per cento; ai proprietari di case, i quali hanno goduto sino ad oggi di formidabili incessanti e gratuiti sopravvalori edilizi, il maggior tributo si limita al 2 per cento del reddito dei fabbricati.

Il Consiglio comunale andò, comunque, avanti nella realizzazione del progetto e il 3 maggio 1912, approvò definitivamente il tracciato della nuova linea daziaria.

La strada di circonvallazione della nuova cinta, detta *cinta Rossi*, dal nome del Sindaco in carica nel 1912, Teofilo Rossi di Montelera, si sviluppava per circa 32 chilometri lungo le attuali vie Corradino, Vigliani,

Settembrini, Reni, Mazzarello, De Sanctis, Cossa, Sansovino, Veronese, Botticelli. Racchiudendo una superficie di oltre 57 chilometri quadrati, ossia più di un terzo dei circa 130 chilometri quadrati costituenti il territorio comunale.

La superficie urbana compresa nella vecchia cinta daziaria era di 1.705,5160 ettari, mentre il territorio suburbano ammontava a 11.308,1501 ettari²³³ che con la nuova cinta passarono rispettivamente a 3.967,7160 ettari e 9.045,9501 ettari²³⁴. Il 12 giugno 1912 la Giunta Municipale deliberò lo



Ritrovo di motociclisti in Corso Novara foto anni '30.

stanziamento di 2.500.000 di lire per la realizzazione dell'opera²³⁵, prevedendo per il primo anno un costo d'esercizio pari a 360.000 lire²³⁶.

Dal 1912 la Barriera di Milano fu così spostata verso nord in piazza Conti di Rebaudengo ove ancora oggi, isolato, a sinistra uscendo dalla città, possiamo vedere l'edificio che ospitava gli uffici delle guardie daziarie.

Il paesaggio e grandi aree del territorio comunale cominciavano ad essere intensamente, significativamente e profondamente modificate come mai era accaduto in passato nella storia urbanistica della città.

Per meglio comprendere la portata degli avvenimenti, elenchiamo di seguito le varianti apportate all'originario piano regolatore del 1908 che interessarono la Barriera di Milano²³⁷:

- completamento per quanto ritiene la via esterna di circonvallazione tra le barriere di Lanzo e Milano ²³⁸;
- Magazzini generali (docks);
- Via privata Courmayeur nel Borgo Monte Bianco - Allargamento a

²³³ Annuario statistico del Municipio di Torino. 1905-1906.

²³⁴ Annuario statistico del Municipio di Torino. 1917.

²³⁵ Costruzione dei piazzali, della strada di cinta e della cintura	L. 900.859
Reticolato per la collina e pali indicatori	20.000
Espropriazioni e indennità ai proprietari per servitù di passaggio	400.000
Costruzione fabbricati daziari, corpi di guardia, garitte	930.000
Imprevisti spesa per allestimento progetto, per assistenza lavori	249.141
Totale	L. 2.500.000

²³⁶ Per i costi d'esercizio vedasi *Il quaranta per cento di spesa di esazione*, La Stampa, 4/2/1912.

²³⁷ Torino Nuova, n. 16, 9/4/1913- n. 17, 26/4/ 1913- n. 18, 18/5/ 1913.

²³⁸ Costruzione di corso Vigevano.

- m.15 per evitare che venga a sboccare verso la strada di Vercelli, con andamento fortemente obliquo;
- Via Cigna- Allargamento da m. 15 a m 31,80 in conformità alla larghezza di corso Valdocco;
 - Formazione di una nuova via a giorno di via Cherubini, fra corso Sempione e via Cimarosa²³⁹;
 - Parziale destinazione a fabbricazione del terreno compreso fra la nuova sede del corso Sempione e le vie Petrella e Como;
 - Piazzale all'incrocio delle vie Cherubini e Pergolesi; variante alla sua configurazione a scopi estetici;
 - Formazione di una nuova via in protendimento di via Fusinato fra via Cherubini e corso Taranto;
 - Via Volpiano: suo allargamento fra la strada di Vercelli e corso Palermo;
 - Modifica degli allineamenti dei corsi Palermo e Ponte Mosca nel loro incrocio, fra le vie Elvo e Volpiano sul lato a ponente e fra le vie Scarlatti e Cherubini;
 - Formazione di nuova via a giorno di via Muzio Clementi fra piazza Bottesini e strada vecchia di circonvallazione;
 - Piazza Bottesini: variante ai suoi allineamenti sui lati a levante e ponente;
 - Via Monte Rosa e Foroni. Smussatura dell'isolato all'angolo di tali vie in corrispondenza di via Baltea.

In questo scorcio di secolo l'amministrazione cittadina intervenne con alcuni progetti di razionalizzazione e miglioramento di servizi offerti agli stabilimenti della zona. Ciò costituiva la prova del ruolo che l'area Nord rivestiva nell'ambito della crescita economica cittadina. In funzione di un miglioramento dei trasporti, fu costruito lo Scalo Merci Vanchiglia, a cui doveva raccordarsi il progettato, ma mai realizzato, porto fluviale sul Po previsto nella zona dell'odierno Parco Colletta. Viceversa, si realizzarono i nuovi magazzini generali denominati docks *Torino Dora*.

L'area scelta era strategica sia per la vicinanza alla ferrovia, verso la Francia e verso Milano e sia per prossimità a molte delle più grandi e importanti industrie cittadine.

²³⁹ Sovente le vie erano ancora prive di denominazione.

Dopo aver apportato una modifica al piano regolatore che portò alla soppressione di una parte di via Belmonte²⁴⁰, il progetto entrò nella fase operativa:

Agli effetti della stipulanda convenzione, approvata...nelle adunanze 5 e 12 giugno u.s., la Società anonima Cooperativa dei Docks Torino - Dora è tenuta a costruire tali nuovi docks sull'area della superficie di mq. 20.000²⁴¹ compresa fra le

Ferrovie dello Stato, la via Valprato, la via Gressoney, lo stabilimento Acciaierie Piemontesi e la proprietà Beccaria-Agnelli, nonché su un appezzamento a Nord-Est nell'attigua proprietà Abegg, di mq. 4.000²⁴².

Questo, fu uno degli interventi che più contribuì a caratterizzare la borgata Monte Bianco, tuttavia, per meglio documentare e capire cosa significò in termini di costruzioni lo sviluppo urbanistico del periodo, nelle tabelle che seguono abbiamo riportato tutti progetti edilizi, compresi fra il i primi anni del XIX secolo e il 1915, catalogati e conservati presso l'Archivio Storico della Città di Torino relativi a via Monte Bianco e Monte Rosa, ossia, le due vie attorno alle quali crebbero Monte Bianco e Monte Rosa le due borgate originarie della Barriera di Milano. Riteniamo queste due vie significative ed emblematiche dell'espansione, anche se siamo del parere che a fronte della densità



*Doks Dora
di Via Valprato.*

costruttiva riscontrata sulle carte topografiche dell'epoca molti progetti siano mancanti. Infatti le tipologia edilizie riscontrate (*sopraelevazioni, ampliamento, ampliamento casa, ampliamento fabbricato*) fanno evidentemente riferimento e sono da ricondurre a costruzioni precedenti di cui non abbiamo trovato traccia. A nostro parere, in alcuni casi, il progetto potrebbe essere andato perso o, molto più verosimilmente, essendo le costruzioni praticamente *in campagna*, il progetto non fu mai presentato.

²⁴⁰ Deliberazione giunta municipale, 26/7/1912.

²⁴¹ In realtà l'area utile sarà di mq. 16.236 poiché una parte era destinata agli impianti ferroviari.

²⁴² Deliberazione Giunta municipale, 30/10/1912.

Tabella 18 – Progressione delle costruzioni in Via Monte Bianco²⁴³.

Indirizzo	Anno	N° pratica	Tipo di costruzione	Proprietario	Progettista
Via Banfo	1889	116	casa	Grabbi	Cigolini
Via Banfo	1896	127	tettoie	Grabbi	assente
Via Banfo	1909	993	casa	Faggiani	Florio
Via Banfo ang. Via Fossata	1911	219	ampliamento	Gallo	Accossato
Via Banfo 1	1900	80	casa	Bologna	Bologna
Via Banfo1	1904	143	ampliamento	Bologna	Bologna
Via Banfo 50	1909	218	casa	Trivero	Sacchi
Via Banfo 50	1915	272	casa	Faccenda	Sgarbi
Via Banfo 50	1915	323	varianti	Faccenda	Bollino
Via Banfo 57	1909	512	sopraelevazione	Aiassa	Sgarbi
Via Banfo 57 ang. Via Belmonte	1912	1051	ampliamento casa	Cerutti	Trincherò
Via Banfo 59	1913	258	fabbricato	De Ambrogio	Carminati
Via Banfo 61	1913	258	fabbricato	De Ambrogio	Carminati
Via Banfo 65	1908	314	sopraelevazione	Buzzo Margari	Operti
Via Banfo 67	1905	426	casa	Damiano	Signa
Via Banfo 67	1908	393	fabbricato	Damiano	Muggia
Via Banfo 67	1909	427	ampliamento	Damiano	Witzel
Via Banfo 1 ang. Via Parella	1913	736	fabbricato	Boccalatte	Moriondo
Via Banfo ang. Corso Vigevano	1907	206	demolizioni	Cerutti	Bertrandi
Via Banfo ang. Corso Vigevano	1907	206	demolizioni	Grabbi	Bertrandi

Tabella 19 – Progressione delle costruzioni in Via Monte Rosa²⁴⁴.

Indirizzo	Anno	N° pratica	Tipo di costruzione	Proprietario	Progettista
Via Monte Rosa	1891	175	casa	Crescenti	Muggia
Via Monte Rosa ang. Via Foroni	1913	145	casa	Decorte	Sgarbi
Via Monte Rosa ang. Corso G. Cesare	1915	111	casotto	Milano	Bosco
Via M. Rosa ang. Via Malone	1907	175	casa	Germano	Bertola
M. Rosa ang. Via Sesia	1914	716	casa	Bolfo	Muggia
Via Monte Rosa 1	1891	59	casa	Crescenti Maggia	Muggia

²⁴³ ASCT, Repertorio Progetti Edilizi 1° Categoria – L'originaria Via Monte Bianco viene riportata in tabella con l'attuale denominazione: Via Banfo.

²⁴⁴ ASCT, Repertorio Progetti Edilizi 1° Categoria.

Via Monte Rosa 9	1905	303	sopraelevazione	Dosio	Nigra
Via Monte Rosa 10	1912	804	sopraelevazione	Perino	Florio
Via Monte Rosa 15	1907	299	casa	Grassi	De Giglio
ang. Corso Palermo					
Via Monte Rosa 17	1907	299	casa	Grassi	De Giglio
ang. Corso Palermo					
Via Monte Rosa 24	1909	49	ampliamento casa	Bollito	Ferrari
Via Monte Rosa 25	1910	976	sopraelevazione	Ferrari Momigliano	
Via Monte Rosa 28	1909	878	ampliamento casa	Gamba	Ruscazio
Via Monte Rosa 29	1912	328	sopraelevazione	Stabbio	Olivero
ang. Corso Palermo					
Via Monte Rosa 31	1912	1002	sopraelevazione	Parteglio	Olivero
Via Monte Rosa 41	1909	817	sopraelevazione	Bertolone	Conti
Via Monte Rosa 42	1909	536	ampliamento casa	Penna	Lanzalona
Via Monte Rosa 45	1907	293	casa	Appiano	assente
Via Monte Rosa 46	1913	735	casa	Decorte	Lossa
Via Monte Rosa 48	1911	800	casa	Decorte	Lossa
Via Monte Rosa 58	1915	434	varianti	Gai	Sgarbi
ang. Via Brandizzo					
Via Monte Rosa 71	1910	847	casa	Caviglietto	Florio
ang. Via Brandizzo					
Via Monte Rosa	1899	133	ampliamento casa	Cuciglio	Gastaldi
ang. Via Aosta					
Via Monte Rosa	1914	185	casa	Derossi	Barberis
ang. Via Brandizzo					
Via Monte Rosa	1913	591	casa	Decorte	Sgarbi
ang. Via Candia					
Via Monte Rosa	1912	1178	varianti	Riviera	Rocchetta
ang. Via Feletto					
Via Monte Rosa 11	1913	252	scuderia	Decorte	Lossa
ang. Via Foroni					
Via Monte Rosa	1912	806	ampliamento casa	Rubin Barazza	Baldi
ang. Via Malone 34					
Via Monte Rosa	1909	184	sopraelevazione	Obialero	Lossa
ang. Via Malone 37					
Via Monte Rosa	1912	738	casa	Sobrero	Rocchetta
ang. Corso Palermo					
Via Monte Rosa	1908	220	ampliamento casa	Sobrero	Cerale
ang. Corso Palermo					
Via Monte Rosa	1911	220	casa	Piazza	Rocchetta
ang. Corso Palermo 9					
Via Monte Rosa	1907	399	casa	Mazzucato	Bergonzi
ang. Via Sesia					
Via Monte Rosa	1908	527	casa	Riviera	Bertrandi
ang. Via Sesia 49					

La popolazione che nell'immediato dopoguerra ammontava a 488.278 residenti, nel 1924 raggiunse i 504.452²⁴⁵ abitanti, continuando a crescere costantemente negli anni successivi smentendo così le ipotesi politiche del fascismo che scoraggiavano l'emigrazione verso le città a favore di un *ruralismo* di facciata.

Nel frattempo era ripresa altresì l'espansione urbanistica e l'edificazione di opere pubbliche ed edifici di culto:

- Anno 1921

Nel 1921 La Congregazione Salesiana incaricò l'architetto salesiano Giulio Valotti del progetto della chiesa di San Domenico Savio che nasceva come cappella interna dell'erigendo *ricreatorio* posto fra via Paisiello e Viriglio sul luogo ove sorgeva la cascina D'Ales e che assumerà il nome di Michele Rua. La chiesa gravemente danneggiata dal bombardamento dell'8 dicembre 1942 fu ricostruita e ampliata sempre a cura dell'architetto Valotti. Nel 1950 la chiesa divenne sede parrocchiale.



Chiesa e oratorio
Michele Rua
anni '30.

- Anno 1925

Fu ampliata la scuola elementare Gabelli in via Monterosa 54-58.

- Anno 1926

Approvato l'esproprio dei terreni per aprire la via Cigna nel tratto compreso fra le vie Fossata e Sempione;

stanziare 70.000 lire per acquistare 2.600 mq di terreno fra corso Ponte Mosca, via Spontini, via Montanaro per aiuola e strada pubblica²⁴⁶;

il 20 settembre fu inaugurato il mercato rionale fra corso Ponte Mosca e corso Palermo²⁴⁷;

²⁴⁵ Annuario Statistico della Città di Torino, anno 1924.

²⁴⁶ Torino, n. 2 giugno 1926, anno VI.

²⁴⁷ Torino, n. 5 settembre 1926, anno VI.

Luigi Grassi costruì il complesso di via Monterosa angolo via Scarlatti.



Largo Sonzini
(ora Largo Giulio
Cesare) fine anni
'30.

- Anno 1927,
Apertura di alcuni tratti di via Santhià, via Cherubini, via Paisiello²⁴⁸;
fu allargata la carreggiata di corso Novara nel tratto fra via Bologna e corso Ponte Mosca²⁴⁹;
il 28 ottobre alla presenza del Ministro delle comunicazioni Costanzo Ciano fu inaugurato l'ampliamento della scuola Gabelli²⁵⁰;
la via Cervino venne lastricata

in corrispondenza dello stabilimento Tedeschi²⁵¹;
sistemazione della via Petrella fra Via Cimarosa e via dell'Arrivore²⁵²;
corso Ponte Mosca venne aperto fino al raggiungimento della cinta daziaria, 1.200 metri con un costo di 2.800.000 di lire. Progettato il protendimento del medesimo corso fino all'incrocio con la strada di Vercelli²⁵³;
in considerazione della prevista costruzione dell'autostrada Torino Milano²⁵⁴ fu progettato il ponte sulla Stura dedicato a Ferdinando di Savoia (4.500.000 di lire).

- Anno 1929

La chiesa di Maria SS Speranza nostra, voluta da don Michele Mossotto dal 24 ottobre 1929 fu elevata a parrocchia²⁵⁵;
su progetto dell'architetto salesiano Giulio Valotti iniziarono i lavori per la costruzione dell'Istituto Missionario Salesiano Conti Rebaudengo che aveva per scopo preparare tecnici e operai specializzati per le terre di missione *per la munificenza del conte Eugenio Rebaudengo, che volle così onorare la morte della consorte*²⁵⁶.

²⁴⁸ Torino, n. 5-6, maggio-giugno 1927 anno VII.

²⁴⁹ Torino, n.7-8-, luglio-agosto 1927, anno VII.

²⁵⁰ Idem.

²⁵¹ Idem.

²⁵² Torino, n. 10, ottobre 1927, anno VII.

²⁵³ Torino, n.12 dicembre 1927, anno VII.

²⁵⁴ Torino, n. 12, dicembre 1927, anno VII.

²⁵⁵ Guida Paravia, 1930.

²⁵⁶ Guida Paravia, 1940.

- Anno 1933

Costruzione della scuola materna Principe di Piemonte, all'angolo tra le vie Mercadante- Paisiello²⁵⁷;

- Anno 1936

Cavalcavia sulla trincea ferroviaria in corso Palermo²⁵⁸;

- Anno 1939

Ufficio imposte sul consumo, corso Vercelli angolo corso Giulio Cesare²⁵⁹

Anche se molte aree rimanevano ancora inedificate e alcune cascine, pur con sempre maggiore difficoltà causa il ridursi delle pertinenze territoriali, conservavano le loro funzioni di aziende agricole, la barriera aveva ormai assunto un aspetto riconoscibile e simile a quello che conosciamo.

Nelle sue linee essenziali il ciclo espansivo - durato circa quaranta anni - iniziato nella transizione fra XIX e XX, pur con la stasi della prima Guerra Mondiale, si era concluso.

Occorrerà attendere il periodo che dalla fine degli anni '50 giunge alla metà dei '70 del XX secolo per vedere un secondo, nuovo ed impetuoso urbanesimo. Sarà questa la fase che, oltre a modificare ulteriormente l'aspetto esteriore, modificherà in profondità la composizione sociale degli abitanti della barriera.

Un quartiere di immigrati

Torino, dopo la grave crisi economica seguita al trasferimento della capitale a Firenze che determinò un decremento della popolazione dai 218.234 residenti del 1864 ai 191.500 del 1868, si risollevò lentamente avviandosi a realizzare, durante l'*età giolittiana*, un grande decollo economico che fu un richiamo per un sempre maggior numero di persone, le quali cercavano impiego nella nascente industria che, nonostante tutte le difficoltà e la



Processione in Via Monterosa angolo Via Cherubini fine anni '20.

²⁵⁷ Torino, n.9, settembre 1932 e n.10 ottobre 1933.

²⁵⁸ Torino, n.1 gennaio 1936.

²⁵⁹ Torino, n.4 aprile 1939.



*Dopolavoro
Lanificio
F.lli Piacenza di
Via Bolognana
anni '30.*

durezza delle condizioni di lavoro, costituiva comunque una più certa prospettiva di vita.

L'immigrazione divenne nel corso del tempo una peculiarità torinese e, tra il 1871 e il 1891 si acui anche a causa delle difficoltà in cui si dibatteva l'agricoltura, spingendo verso l'inurbamento un numero crescente di contadini che si spostavano verso la città pur senza avere la certezza di un lavoro stabile.

Torino divenne così la meta principale di un consistente flusso migratorio proveniente dalle vicine vallate alpine, dai centri della provincia e, successivamente, dal resto del Piemonte e da alcune particolari regioni del giovane Regno d'Italia. Un afflusso costante che, visti i luoghi di origine di gran parte degli immigrati e visto il loro numero non esorbitante, non generò tra i torinesi fenomeni di rifiuto.

Gli immigrati, andavano ad abitare in insediamenti esterni alla cinta daziaria, borghi prossimi alle fabbriche e agli stabilimenti industriali (perciò vicini al luogo di lavoro) dove i costi di costruzione e i prezzi dei generi alimentari erano minori che nel centro storico.

La popolazione residente, crebbe notevolmente passando da 210.097 del 1871²⁶⁰ ai 418.666 del 1911²⁶¹. Nel 1913 nei registri anagrafici di Torino furono iscritte 7.224 nuove famiglie per un totale di 15.611 persone, 8.204 maschi e 7.407 femmine²⁶². Il movimento migratorio rimase costante anche quando le difficoltà dell'agricoltura furono superate: infatti tra il 1901 e il 1911 la percentuale degli addetti all'agricoltura, in provincia di Torino passò dal 34,1% al 29,9%²⁶³. Parallelamente, si determinò un accresciuto squilibrio economico fra la pianura e le zone di montagna; nella prima era in corso una ripresa agricola interessata agli insediamenti industriali, la seconda era

²⁶⁰ Il Censimento del Regno d'Italia.

²⁶¹ V Censimento del Regno d'Italia.

²⁶² Annuario statistico del Municipio di Torino, 1913-1914. La medesima fornisce l'elenco dei comuni di provenienza.

²⁶³ Valerio CASTRONOVO, *Storia delle regioni italiane dall'Unità ad oggi - Il Piemonte*, Torino, 1977, p.248.

invece alle prese con un vero e proprio spopolamento²⁶⁴.

Occorre precisare che talvolta, il fenomeno migratorio assunse l'aspetto della stabilizzazione di un rapporto di lavoro stagionale già consolidato. Facciamo riferimento a coloro che da diverse aree della provincia torinese, nei periodi in cui la campagna necessitava di minore manodopera, trovavano in città occupazioni stagionali e temporanee. Ad esempio trovavano occupazioni temporanee nel settore edilizio, all'epoca in espansione, nella produzione in piccola serie e in stabilimenti che lavoravano su commissione e su ordinativi limitati nel tempo.

La stagionalità del settore edile e l'irregolarità produttiva di comparti industriali quali l'abbigliamento, l'alimentare, il conciario, sovente subordinata ad appalti pubblici o commesse specifiche, necessitavano di una forza lavoro flessibile e disponibile. *Anche nei maggiori stabilimenti la produzione non aveva ritmi costanti e solo una parte della manodopera trovava un'occupazione stabile e duratura*²⁶⁵; vi era pertanto la necessità di una manodopera disposta ad accettare di essere utilizzata per brevi periodi di tempo e che sovente costituiva la parte meno qualificata: contadini poveri che alternavano il lavoro agricolo con quello di fabbrica, assumendo la veste di operai e manovali che passavano da un settore o da uno stabilimento all'altro²⁶⁶. Viceversa la manodopera specializzata, che aveva specifiche professionalità, otteneva rapporti lavorativi più duraturi e pur trasferendosi da una fabbrica all'altra ben difficilmente cambiava settore produttivo.

²⁶⁴ A titolo di esempio riportiamo i dati delle valli di Lanzo e del Canavese, desunti dai relativi censimenti.

Provenienza	1881	1901	Variazione	1911	Variazione	1921	variazione
Valli di Lanzo	46.281	45.815	-466	45.686	-129	43.594	-2.092
Valle di Locana	13.131	12.364	-767	11.291	-1.073	10.474	-817
Valle Soana	13.380	14.011	631	13.937	-74	12.847	-1.090
Val Chiusella	6.491	5.449	-1.042	5.218	-231	4.399	-819
Valle del Tesso	9.200	8.806	-394	9.517	711	8.549	-968
Valle del Malone	7.055	6.589	-466	5.741	-848	5.475	-266
Totale	95.538	93.034	-2.504	91.390	-1.644	85.338	-6.052

²⁶⁵ Stefano MUSSO, *La città industriale*, in *Il sogno della città Industriale*, op. cit. p.19.

²⁶⁶ *Livelli elevati di disoccupazione erano comuni nell'intero mondo operaio, con l'edilizia in cima alla lista.* Paul R. CORNER, *Contadini e...* op.cit. p.95.

Tabella 20 – Provenienza immigrati a Torino nel 1911-1912²⁶⁷.

LUOGHI DI PROVENIENZA	unità
TORINO provincia	7.389
CUNEO provincia	2.981
VERCELLI provincia	2.403
ASTI provincia	1.963
ALESSANDRIA provincia	1.940
NOVARA provincia	777
TOTALE PIEMONTE	17.453
LOMBARDIA	2.970
LIGURIA	1.795
VENETO	954
FRIULI-TRENTINO ALTO ADIGE	112
VALLE D'AOSTA	107
TOTALE NORD	5.938
TOSCANA	1.409
EMILIA ROMAGNA	1.245
LAZIO	894
PUGLIA	514
CAMPANIA	451
MARCHE	261
SICILIA	251
UMBRIA	229
SARDEGNA	217
ABRUZZO MOLISE	121
CALABRIA	65
BASILICATA	13
TOTALE CENTRO E SUD	5.670
TOTALE IMMIGRATI	29.061

Intorno alle fabbriche il quartiere strutturò le proprie peculiarità culturali e sociali, determinate dalla comunanza dei luoghi di lavoro, dal ruolo sociale e, sovente, dall'origine regionale. Con questi presupposti la Barriera di Milano divenne, nell'immaginario collettivo, non esclusivamente torinese, il paradigma del borgo popolare ed industriale. Il numero dei residenti *fuori cinta* crebbe ad un ritmo notevole per gli evidenti motivi di convenienza economica derivanti dal minor costo dei generi alimentari, non gravati dal dazio d'entrata e dai fitti più bassi, quindi, ragioni di viabilità, di edilizia e di perequazione tributaria imponevano l'allargamento della cinta, che nel 1912 giunse all'odierna piazza Conti di Rebaudengo.

Fra il 1901 e il 1911, a fronte di una crescita della popolazione cittadina pari al 27,4%, la popolazione dei quartieri periferici ebbe un incremento del 64% e la Barriera, nel decennio, passò da 5.747 a 24.925 abitanti.

²⁶⁷ Provenienza degli immigrati rilevata dai cambi di residenza, Stefano MUSSO, *La città industriale, in Il sogno della città...* op.cit. p.18.

I dati statistici generali indicano comunque una sempre maggiore tendenza all'emigrazione verso le città e un costante spopolamento delle campagne. Torino non fa eccezione.

Dopo la crisi postbellica, fra il 1922 e il 1926 vi fu una ripresa economica che portò ad un'ondata migratoria che, a differenza della precedente, non giungeva più in modo preponderante dalle province piemontesi, allargandosi bensì a nuovi bacini migratori che negli anni precedenti guardavano ad esempio agli Stati Uniti.

I flussi migratori non si interruppero nemmeno durante il ventennio fascista e la crescita della popolazione residente in Barriera non diminuì. Se in precedenza, come detto, la

grande maggioranza degli immigrati giungeva inizialmente dalle valli piemontesi e poi mano a mano dalle regioni contigue, in questo periodo per la prima volta, un numero notevole di immigrati proveniva da regioni più lontane. Erano contadini che provenivano dalle campagne venete ma anche dalle più povere

regioni meridionali e dalla Sicilia, nonostante le leggi emanate del regime fascista allo scopo di contenere la mobilità e l'inurbamento. Infatti, diversamente da quanto comunemente si è portati a ritenere, *la mobilità all'interno del paese raggiunse per la prima volta dimensioni imponenti proprio fra le due guerre mondiali: lungo il ventennio milioni e milioni di italiani cambiarono residenza, iniziò ad imporsi la realtà delle migrazioni dal Sud verso il Nord e folle di nuovi abitanti si riversarono nelle città*²⁶⁸.

La composizione sociale degli abitanti della Barriera non mutò, rimanendo in grande prevalenza di estrazione proletaria. Infatti come si evince dalla tabella, che pone a confronto la composizione sociale di alcuni quartieri torinesi nel 1931, in Barriera di Milano circa metà della popolazione attiva era costituita da lavoratori dipendenti.



Ultimazione dei lavori ingresso dell'Autostrada Torino-Milano anno 1931.

²⁶⁸ A. TREVES, *Le migrazioni interne nell'Italia fascista*, Torino 1976, 1, p. 18.

Tabella 21 – Composizione sociale in alcuni quartieri torinesi nel 1931²⁶⁹.

Quartiere	Abitanti	Operai	Commercianti
B.ra Milano	33.899	15.567	1.491
B.ra Lanzo Borgo Vittoria	7.918	3.902	348
Regio Parco	16.199	7.656	599
Lingotto	4.393	1.260	87
Mirafiori	1.097	378	32
San Paolo Pozzo Strada	43.020	15.097	1.598

Dal 1921 al 1931 la popolazione torinese passò da 502.274²⁷⁰ a 597.260²⁷¹, con un incremento di 94.986 unità; ciò non è imputabile solo all'incremento naturale e alla politica demografica del fascismo, ma all'afflusso di un congruo numero di immigrati. Non a caso il dato più interessante registrato nel censimento del 1931 è la presenza di immigrati provenienti dalle non tradizionali zone di immigrazione, bensì dalle regioni meridionali.

Dall'immediato dopoguerra erano giunte in media 22.000 persone, quantunque parecchie famiglie si fossero poi stabilite nei sobborghi della città. All'inizio degli anni '30 circa 145.000 abitanti erano originarie di altre parti d'Italia. Su tutti prevalevano gli immigrati dal Veneto, con un forte gruppo giunto dalle province più povere composto da 26.000 persone; ma i siciliani e i pugliesi non costituivano più come in passato delle piccole "isole" instabili e non ancora inserite nella vita cittadina²⁷². La Barriera di Milano, Madonna di Campagna e il Lingotto erano i sobborghi che raggiunsero la più alta densità e il più elevato coefficiente di espansione²⁷³; in particolare in barriera la popolazione, nel decennio considerato passò, con un incremento di 15.042 unità, da 24.925 abitanti a 39.967, raggiungendo il numero di 44.939 abitanti nel 1936.

Tabella 22 – Popolazione residente al 21 aprile 1936 suddivisa per parrocchie²⁷⁴.

Parrocchia	Presenti			Residenti		
	Maschi	Femmine	Totali	Maschi	Femmine	Totali
Nostra Signora della Pace	13.288	14.436	27.724	13.990	14.635	28.625
Maria SS Speranza Nostra	7.934	7.849	15.783	8.340	7.974	16.314
	21.222	22.285	43.507	22.330	22.609	44.939

²⁶⁹ Elaborazione dati del VII Censimento del Regno d'Italia.

²⁷⁰ VI° Censimento del Regno d'Italia 1921.

²⁷¹ VII° Censimento del Regno d'Italia 1931.

²⁷² Valerio CASTRONOVO, *Il Piemonte*, op. cit. p.415.

²⁷³ La Stampa, 12 /12/1931.

²⁷⁴ Annuario statistico del Municipio di Torino, 1939

I nuovi arrivi più che minare, irrobustirono il tessuto sociale ed il quartiere, già roccaforte del movimento operaio e protagonista della *Rivolta del pane* dell'agosto del 1917, attraversò il ventennio fascista conservando, in gran parte integri, i propri modelli sociali e culturali, riuscendo ad integrare *i nuovi arrivati* per poi riproporsi, a partire dagli anni '50 del XX secolo, come luogo di ricezione della nuova ondata migratoria.

Attività commerciali e servizi

All'inizio del '900 insieme alle fabbriche e alle abitazioni comparvero anche i primi servizi pubblici (uffici postali, farmacie, ecc.) e le attività commerciali, piccoli negozi, trattorie, osterie, panetterie e quanto altro potesse servire ai nuovi abitanti della Barriera di Milano. Per conoscere la presenza e lo sviluppo di queste attività abbiamo utilizzato le equivalenti *Pagine Gialle* di allora: le *Guide Paravia* di diverse annate, 1902, 1910, 1920, 1930 e 1940, in modo tale da confrontare la crescita delle attività commerciali nei diversi anni. La fonte utilizzata non è certamente completa in quanto non tutti gli esercenti erano inserzionisti della Guida Paravia, ma è pur sempre indicativa.

La prima guida consultata, quella del 1902, ci riconsegna un panorama che è in perfetta sintonia con l'assetto urbano di quel periodo: le due borgate Monte Rosa e Monte Bianco erano scarsamente popolate, e le indicazioni riportate dalla guida dividono le attività commerciali tra quelle entro la cinta daziaria e quelle fuori cinta.

Ricordiamo ancora una volta che il confine nel 1902 era ancora posto lungo

l'asse viario formato dalla strada Circonvallazione, costituita dagli attuali corsi Vigevano e Novara, mentre l'odierno corso Vercelli terminava in piazzale Barriera di Milano (ora piazza Crispi) oltre il quale, in direzione Milano, era denominato strada Provinciale di Vercelli. Nella nostra esposizione non abbiamo attuato questa distinzione, considerandolo tutto come corso Vercelli e prendendo in considerazione anche le attività entro la cinta daziaria.

Iniziamo dalle trattorie-ristoranti che in alcuni casi fornivano anche un servizio di pensione: troviamo in primo luogo la *Trattoria-Pensione Barriera di Milano* in corso Vercelli 61 (fuori dalla cinta daziaria), la *Trattoria-*

Corso Palermo
angolo Via
Monterosa
Osteria
Maddalene
anno 1910.



Pensione Asti in corso Vercelli 21, la *Trattoria-Pensione Centauro* in corso Vercelli 38, la *Trattoria-Pensione Ghiacciaia* in corso Vercelli 28, la *Trattoria Pensione Vercelli* in corso Vercelli 19, un'altra trattoria-pensione era in corso Ponte Mosca 51. A queste si aggiungevano altre sei trattorie fuori la cinta daziaria: la trattoria *Primavera* in corso Vercelli 70, la trattoria *Monferrato* in corso Vercelli 81, la trattoria *Moncucco* in corso Vercelli 85, la trattoria *Stella d'Oro* in corso Vercelli 88, la trattoria *Del Gallo* in corso Vercelli²⁷⁵ e un'altra senza nome sempre in corso Vercelli al numero civico 83. Da quest'elenco si evidenzia come su tredici esercizi ben dodici fossero ubicati sul corso Vercelli, solo uno in corso Ponte Mosca (attuale corso Giulio Cesare), e come le trattorie-pensioni si trovassero quasi tutte all'interno della cinta daziaria, ben sei su sette (quelle fuori cinta erano ubicate in prossimità del piazzale Barriera di Milano).

Nel 1902 siamo solo agli inizi dello sviluppo della Barriera di Milano ma, da questi primi dati, si intuisce come il corso Vercelli, la via che portava nelle direzioni di Milano e del Canavese, assumeva un'importanza fondamentale per le attività commerciali. Il dato della centralità commerciale di corso Vercelli viene anche confermato per tutti gli altri esercizi indicati nella Guida Paravia, visto che su un totale di sedici esercizi commerciali classificati come *prodotti e magazzini alimentari*, cinque sono in corso Vercelli e due nel piazzale Barriera di Milano.

Tabella 23 - Prodotti e magazzini alimentari nel 1902.

NOME ESERCENTE	INDIRIZZO	NOME ESERCENTE	INDIRIZZO
Bonardi Felicità	Via Ponte Mosca 25	Mazzarino Rovea	Corso Vercelli 44
Burzio D.	Corso Vercelli 35	Milanesio Teresa	Via Aosta 18
Cibrario M.	Via Cuneo 27	Morra G. Maria	Via Ponte Mosca 34
Falciotti Paolo	Corso Vercelli 38	Panealbo Piero	Corso Brescia 12
Frattini Coniugi	Via Ponte Mosca 32	Rossi Pietro	Via Ponte Mosca 47
Gariglio Carlo	Via Aosta 44	Società Generale Operai Barriera di Milano	P.zzale Barriera di Milano
Giannella Caterina	Corso Vercelli 19	Tabacchi Pasquale	Via Aosta 17
Lazzarino Francesca	Corso Vercelli 21	Vittonetto Francesco	P.zzale Barriera di Milano

Tra gli esercenti spicca la *Società Generale Operai Barriera di Milano*. Si trattava di un distributore dell'Agò (Associazione Generale degli Operai già Società degli Operai) sorta nel 1850 come società di mutuo soccorso – la più importante a livello nazionale, forte di strutture particolarmente efficienti – che nel 1854, per ovviare alla penuria di generi alimentari causata da una grave carestia, aprì il primo *magazzino di previdenza* di generi alimentari in

Italia, destinato a diventare in poco tempo una delle più importanti strutture della cooperazione di consumo del Paese.

Il 1° maggio 1899 a Torino l'Ago e la Cooperativa Ferroviaria, fondata a Torino nel 1874 come cooperativa di consumo riservata ai ferrovieri, stipularono un patto di alleanza della durata di nove anni con il quale dettero vita all'Alleanza Cooperativa Torinese, l'ACT.

*Non è certo un caso che l'unione tra le due cooperative venga siglato proprio il 1° maggio, giornata tradizionalmente dedicata alla festa dei lavoratori: con questa scelta le due componenti più significative del movimento mutualistico e cooperativo torinese intendono sottolineare in maniera tangibile la loro intenzione di stabilire legami sempre più forti con le varie parti della Torino operaia e socialista, primo passo verso il superamento definitivo del moderatismo che fino a quel momento le aveva contraddistinte*²⁷⁶. Alla fine del 1906 l'Alleanza Cooperativa Torinese raggiunse nell'anno una cifra di vendite pari a 5.000.000 di lire in modo tale da distribuire 170.000 lire di dividendi ai circa 10.000 soci. Nel mese di maggio del 1907 si rinnovò per novantanove anni il patto di alleanza, cioè l'atto costitutivo dell'ACT tra l'Associazione Generale degli Operai e la Cooperativa Ferroviaria. Nel 1906 si realizzò anche su scala regionale, l'idea della *Triplice del lavoro*²⁷⁷ (Cooperative, Mutue, Leghe di resistenza) fondando la federazione piemontese di questa "Triplice".

Il distributore dell'Ago di piazzale Barriera di Milano era un punto di riferimento per gli operai che andavano ad insediarsi nel quartiere.

Lungo corso Vercelli, fuori dalla cinta, troviamo nove esercizi classificati *commestibili e pizzicagnoli*: si trattava di negozi alimentari più piccoli. Anche qui notiamo la presenza dell'Ago in corso Vercelli 57. La singolarità di questi dati sta nel fatto che questi piccoli esercizi si trovassero solo ed



Distributore Alleanza Cooperativa Torinese in Piazza Crispi anno 1918.

²⁷⁶ Claudio RABAGLINO in *Alle Origini di Nova Coop*, Bologna, 2000, p.23.

²⁷⁷ L'idea era sorta al II Congresso operaio piemontese, promosso dall'ACT, tenutosi a Torino l'8-9-10 settembre 1905. Vi partecipavano 5 Camere del Lavoro, 26 leghe di mestiere, 9 federazioni nazionali di categoria, 23 cooperative e 43 società mutue. L'anno successivo - 1906 - ebbe luogo la definitiva costituzione, presso l'Associazione Generale degli Operai, della "Federazione regionale piemontese delle Leghe, Mutue e Cooperative". Il nuovo organismo si pose dichiaratamente sotto l'egida del Partito Socialista, ed ebbe come suoi propugnatori e alfieri alcuni dei più noti dirigenti riformisti: Attilio Cabiati, Giulio Canalini, Donato Bachi, Felice Quaglino, Michele Tonelli. Cfr. Paolo SPRIANO, *Storia di Torino operaia e socialista*, Torino, 1972, p.153.

esclusivamente in corso Vercelli, come d'altronde due salumieri, tre droghieri e tre venditori di formaggi.

Tabella 24 - Commestibili, pizzicagnoli, salumieri, droghieri, formaggi nel 1902.

NOME ESERCENTE	ESERCIZIO	INDIRIZZO
Audisio Felicita	Commestibili e pizzicagnoli	Corso Vercelli 62
Bessone Natale	Commestibili e pizzicagnoli	Corso Vercelli 70
Bianco Giuseppa	Commestibili e pizzicagnoli	Corso Vercelli 64
Casalegno Emilia	Commestibili e pizzicagnoli	Corso Vercelli 78
Cerutti Giacomo	Commestibili e pizzicagnoli	Corso Vercelli 52
Gorlier Adelaide	Commestibili e pizzicagnoli	Corso Vercelli 51
Marchisio Francesca	Commestibili e pizzicagnoli	Corso Vercelli 79
Mossetto Virginia	Commestibili e pizzicagnoli	Corso Vercelli 85
Società Operai Barriera di Milano	Commestibili e pizzicagnoli	Corso Vercelli 57
Natta Ernesto	Salumieri	Corso Vercelli 66
Rapelli Francesco	Salumieri	Corso Vercelli 80
Ballor Cesare	Droghieri	Corso Vercelli 66
Cassina Erminio	Droghieri	Corso Vercelli 60
Gai Domenico	Droghieri	Corso Vercelli ²⁷⁸
Fruttero Carlo	Formaggi	Corso Vercelli 63
Sonetti Crispino	Formaggi	Corso Vercelli 80
Mellano Battista	Formaggi	Corso Vercelli 59

Una diversa collocazione trovavano invece altri esercizi commerciali quali i fornai, i caffè (che svolgevano anche il servizio ristorante), i macellai e i venditori di vino, che avevano una collocazione sparsa sull'intero territorio ad esclusione dei venditori di vino collocati tutti su corso Vercelli.

Tabella 25 – Caffè - Ristoranti, fornai, macellai e venditori di vino nel 1902.

Cagliaris Vittorio	Caffè-Ristorante Barriera di Milano	Via Novara 14
Perinetto Luigi	Caffè-Ristorante Barriera di Milano	Corso Vercelli 46
Pagliano Francesco	Caffè-Ristorante Caselle	Corso Vercelli 47
Ferraris Pietro	Caffè-Ristorante Ferrovia Torino Ciriè	Via Ponte Mosca 13
Sclaverano Caterina	Caffè- Ristorante	Via Ponte Mosca 23
Cagliaris Zaverio	Caffè-Ristorante Tramways	Corso Vercelli 48
Dadone Michele	Fornaio	Via Ponte Mosca 23 bis
Degioanni Pietro	Fornaio	Via Baltea 20
Germano Orsola	Fornaio	Via Novara 8
Monateri Giuseppe	Fornaio	Corso Vercelli 41
Neirotti Margherita	Fornaio	Via Ponte Mosca 45
Boccacci Maria	Macellaio	Via Ponte Mosca 49
Bonaveri Felice	Macellaio	Corso Vercelli 4
Borgnino Lorenzo	Macellaio	Via Ponte Mosca 25
Caudano Lucia	Macellaio	Via Aosta 51
Durio Giovanni	Macellaio	Corso Vercelli 24
Rena F.lli	Macellaio	Via Ponte Mosca 14

Sodaglia Maria	Macellaio	Via Ponte Mosca 17
Vergnano F.lli	Macellaio	Corso Vercelli 46
Udosse Cesare	Macellaio	Corso Vercelli 72
Zutta Battista	Macellaio	Corso Vercelli 81
Bagnasacco Emilia	Venditore di vino	Corso Vercelli 4
Barberis	Venditore di vino	Corso Novara ²⁷⁹
Cerrano	Venditore di vino	Corso Vercelli 82
Cravero Nicola	Venditore di vino	Corso Vercelli 53
Ferrero Giovanni	Venditore di vino	Corso Vercelli 63
Motto Carlo	Venditore di vino	Corso Vercelli ²⁸⁰

La situazione cambiò radicalmente in soli otto anni: nella Guida Paravia del 1910 le attività si moltiplicano, segno dello sviluppo urbano della barriera di Milano avvenuto in quel lasso di tempo.

Per una più facile lettura dei dati abbiamo a questo punto preso in considerazione solo i dati relativi alle attività commerciali fuori dalla cinta daziaria. Il primo dato significativo sull'incremento delle attività commerciali continua a darlo innanzitutto la presenza di decine di trattorie-ristoranti che sono intanto sorte nella zona soprattutto al di fuori della cinta daziaria.



Via Monterosa
angolo Via
Spontini
Trattoria degli
Orti inizio '900.

All'interno della cinta abbiamo visto che nel 1902 vi erano sette trattorie-pensioni ora se ne contavano otto: *Antico Castello di Cocconato* in via Cuneo 8, *Braidese* in corso Ponte Mosca 25, *Centauro* in corso Vercelli 38, *Fiori* in corso Ponte Mosca 25, *Ghiacciaia* in corso Vercelli 30, *Marmorito* in via Aosta 14 e il *San Secondo D'asti* in corso Ponte Mosca 36. Il dato impressionante è quello che registriamo fuori dalla cinta, nel 1902 se ne contavano solo sei mentre nel 1910 erano diventati ben trentasette, collocati sempre lungo il corso Vercelli ma anche nelle vie laterali che intanto si erano urbanizzate. Ne citiamo alcuni: *Degli Amici* in corso Novara²⁸¹, *Albero fiorito* in corso Ponte Mosca 91, *Baldissero* in via Soana 33, *Barriera di Milano* in corso Vercelli 63, *Moncenisio* in corso Vercelli 85, *Monte Bianco* in corso Vigevano 8, *della Pernice* in corso Vigevano 6, *Primavera* in corso Vercelli 70, *del Teatro* in corso Vercelli 52, *alla Forte Mano* in Via Monte Rosa 1 e in fondo al corso Vercelli, oltre l'at-

²⁷⁹ Non riportato il numero civico.

²⁸⁰ Idem.

²⁸¹ Idem.

tuale piazza Rebaudengo, *del Baracone* al numero civico 209, *dei Cacciatori* al numero civico 210, *Lago Stura* al numero civico 219, *del Peso* al numero civico 198. Per rendersi conto dell'incremento delle attività tra i due periodi basti osservare la tabella n. 26.

Tabella 26 - Raffronto tra gli esercizi commerciali del 1902 e 1910.

1902	1910	
Trattoria-Pensione	7 Trattoria-Ristorante	8
Trattoria-Ristorante FUORI CINTA	6 Trattoria-Ristorante FUORI CINTA	37
Caffè-ristoranti	6 Caffè-ristorante	3
Comestibili e pizzicagnoli FUORI CINTA	9 Comestibili e pizzicagnoli FUORI CINTA	56
Fornai	5 Panettieri-Fornai FUORI CINTA	13
Macellai FUORI CINTA	2 Macellai FUORI CINTA	9
Droghieri FUORI CINTA	3 Droghieri FUORI CINTA	12
Formaggi FUORI CINTA	3 Formaggi FUORI CINTA	3
Salumieri FUORI CINTA	2 Salumieri FUORI CINTA	5
Negozi vendita vino FUORI CINTA	6 Negozi vendita vino FUORI CINTA	38
Tabaccai FUORI CINTA	1 Tabaccai FUORI CINTA	1
Prodotti e magazzini alimentari	16 Olii-negozianti FUORI CINTA	3
	Pasticceria	1
	Latteria FUORI CINTA	3
	Farmacia FUORI CINTA	2
	Stallaggio	3
	Frutta e verdura FUORI CINTA	4
	Confettieri e pasticciere FUORI CINTA	1
	Ghiaccio naturale	2
	Albergo	1

Nella tabella si nota nel 1910 un incremento delle presenze e, soprattutto, di nuove: i venditori di frutta e verdura, le pasticcerie, le latterie le prime farmacie (la farmacia Mutua Cooperativa in corso Vercelli 77 e la farmacia Guazzo Provvidenza in via Aosta 43). I tre stallaggi erano collocati rispettivamente in Piazzale Barriera di Milano 61, corso Vercelli 38 e 63 il primo albergo era in via Cuorgnè 7, gli esercizi relativi alla vendita del ghiaccio naturale erano in via Fossata 72 e corso Vercelli 66. Per quanto riguarda gli incrementi maggiori notiamo innanzitutto la voce relativa ai commestibili-pizzicagnoli che nella guida del 1910 comprendeva anche quella di prodotti e magazzini alimentari: si passa da 25 a 56 presenze, riscontrando come i distributori dell'Ago fossero intanto diventati due, dal momento che a quello in prossimità del piazzale della Barriera di Milano, se ne era aggiunto uno in via Sesia 20. I fornai-panettieri passarono da 5 a 13, ma il dato iù significativo è quello relativo ai venditori di vino che gestivano le *Piole*, passati da 6 a 38. Ed è proprio su questo ultimo dato che ci siamo soffermati.

Dopo aver disaggregato i dati per vie abbiamo ricavato la seguente situazione: quattro esercizi in corso Palermo, via Sesia, corso Vercelli e via Monte Rosa; tre esercizi in corso Novara e corso Ponte Mosca, due esercizi in via Volpiano, via Soana, via Valprato e via Leynì, un esercizio nelle vie Aosta, Malone, Chiusella, Baltea, Montanaro, Lombardore, Cervino e Monte Bianco. Da questa descrizione possiamo affermare che i luoghi d'incontro e della socialità in Barriera di Milano erano molto diffusi, ma non erano costituiti solamente dalle *Piole*, ma anche dai circoli e dalle società operaie: la *Società di Mutuo Soccorso e Previdenza Barriera di Milano* in via Leynì 20, il *Circolo Barriera di Milano* in corso Vercelli 58, la *Società Operai ed ex stabilimento Ansaldo*²⁸² in via Agliè 4, la *Società Operai Fonditori Ghisa e Bronzi* in via Bologna 37, la *Società Fratellanza Mutua Barriera di Milano* in piazzale Barriera di Milano, e in fondo a corso Vercelli al n°210 la *Società Operai della Borgate Ponte Stura*.



Corale dei Fonditori e Modellatori anni '30.

Ma non solo gli operai avevano i propri circoli; nel piazzale Barriera di Milano vi era *l'Associazione fra Proprietari, Negozianti e Industriali delle Borgate Monte Bianco, Monte Rosa e Maddalene*. La guida ci fornisce anche le indicazioni sulla composizione del *Circolo Barriera di Milano*.

Tabella 27 – Composizione del Circolo Barriera di Milano di corso Vercelli 58 nel 1910.

CARICA	NOME	INDIRIZZO
Presidente	Cresto avv. Gabriele	Via S.Dalmazzo 9
Vice Presidente	Panier-Ragat Ernesto	Corso Vercelli 68
Vice Presidente	Rossi Giuseppe	Via Baretti 12
Consigliere	Brand Edgard	Corso Palermo 81
Consigliere	Brasso Giuseppe	Corso Vercelli 28
Consigliere	Ferrero Felice	Via Soana 4
Consigliere	Gallo Giuseppe	Piazzale Barriera di Milano 58
Consigliere	Gianotti Domenico	Via Valprato 3
Consigliere	Martinetto Luigi	Via Bra 4
Consigliere	Melano Giovanni Battista	Piazzale Barriera di Milano 59
Consigliere	Vay Luigi	Via Lombardore 14

²⁸² L'esistenza di questa Società conferma il forte legame degli operai della fabbrica Michele Ansaldo con la Barriera di Milano.

Andando avanti nel tempo arriviamo al 1920, con la Guida Paravia che illustra una situazione ulteriormente mutata rispetto al 1910, dovuta principalmente al consolidamento dell'espansione industriale e residenziale e, di conseguenza, di quella commerciale. Da ricordare in tal senso che erano stati edificati i *Docks Dora* in via Valprato 68. Dopo la recente distruzione dei coevi Magazzini Generali Piemontesi ubicati nelle vicinanze dello scalo ferroviario per Genova, i *Docks Dora* sono quanto rimane in ambito torinese di una grande struttura attrezzata a magazzino e deposito merci. Collegati alla vicina ferrovia per Milano, sorsero tra il 1912-1914 su progetto dell'ingegnere Ernesto Fantini. Per la costruzione si applicò il sistema francese Hennebique con scheletro in calcestruzzo; il sistema, brevettato nel 1892, per il nord Italia, sarà rilevato nel 1894 dall'impresa Porcheddu che procederà all'edificazione dell'opera. Molti padiglioni dei *Docks Dora* ospitavano nel 1920 ditte di grossisti e dettaglianti di formaggi, oli e salumi.

Tabella 28 – Ditte di grossisti e dettaglianti vendita formaggi oli e salumi presso i Docks Dora nel 1920.

NOME DITTA	PADIGLIONI DOCKS DORA
Berardo Enrico	Padiglione A
Canonico, Sola e Burdese	Padiglione B
Filippello Fortunato	Padiglione C
Ghera e Arata	Padiglione C
Paracchiotti Elli	Padiglione C
Quaranta Pietro	Padiglione C
Terrone Pietro	Padiglione C
Allais Ignazio	Padiglione C
Cibrario Costantino	Padiglione C e H
Delodi Angelina	Padiglione B
De Quarti Enrico	Padiglione C
Fossati Giovanni Battista	Padiglione B
Rossi Davide	Padiglione B

Intanto con lo spostamento della cinta daziaria avvenuta nel 1912, tutto il territorio della Barriera di Milano era stato inglobato nella Città. Le trattorie in Barriera passarono da trentasette a cinquanta, gli esercizi di prodotti e magazzini alimentari da cinquantasei a centotrenta, i fornai-panettieri da tredici a ventisette, le latterie da tre a diciotto, i macellai da nove a ventotto, i venditori di vino da trentotto a cinquantanove, i rivenditori di sale e tabacchi da uno ad undici. In Barriera di Milano iniziavano anche a sorgere i primi cinematografi: il cinema *Corso Palermo*²⁸³ in corso Palermo 92, il cinema *Londra*²⁸⁴ in corso Ponte Mosca 67.

²⁸³ Questo cinema continuò a proiettare fino agli inizi degli anni ottanta.

²⁸⁴ Questo cinema assunse successivamente il nome di *Adua* a tutt'oggi dopo recenti ristrutturazioni continua a proiettare.

I caffè passarono da tre a quindici, ed alcuni erano diventati punti d'incontro per gli abitanti: il caffè *Porth-Arthur* di corso Palermo 85, il caffè *Sociale* di corso Novara 35(trasferito successivamente in corso Vercelli 71²⁸⁵), il caffè *Sport* di corso Novara 30, il caffè *Del Velivolo* di corso Vercelli 18 e il *Barriera di Milano* di corso Vercelli 46.

Ai distributori di generi alimentari dell'Ago (Società Operai Barriera di Milano) di corso Vercelli 55-57 e corso Vercelli 96 si erano aggiunti quelli dell'Alleanza Cooperativa Torinese di corso Vercelli 109 e via Cimarosa 30, segno di una forte presenza della cooperazione. Il numero delle farmacie era salito a quattro: la farmacia *Borgo Maddalene* in corso Novara 25, la farmacia *Dutto Michele* in corso Vercelli 30, la farmacia *Popolare Cervino* in corso Vercelli 86 e la farmacia *Vagnino* in via Sesia 1. Inoltre, in via Leynù 1 e in corso Palermo 85, si trovavano anche le prime rivendite di giornali.



Via Paisiello bocciofila nei prati - anno 1931.

La guida del 1930 indica un ulteriore incremento del numero degli esercizi pubblici e delle attività commerciali: le trattorie-ristoranti divennero sessantadue, ventuno erano i caffè e cinque i bar-liquoristi, le macellerie salirono a quota cinquantuno, i pizzicagnoli e salsamentari a undici, i fornai panettieri a quaranta, le rivendite di sale e tabacchi a diciannove, i negozi di vendita vino calarono rispetto al 1920, scendendo da cinquantanove a trentanove mentre i negozi di prodotti alimentari aumentarono a centoquarantatre. Tra questi ultimi si distinguevano i distributori dell'Alleanza Cooperativa Torinese in piazza Crispi 58, via Verres angolo corso Vercelli, via Maddalene 52 e via Bologna angolo via Cimarosa. I cinematografi divennero cinque: al *Palermo* e *Londra* si aggiunsero il cinema *Nord* di corso Vercelli 142, il cinema *Nuovo* di via delle Maddalene 15 e il cinema teatro *Sociale* situato sull'omonimo caffè di corso Vercelli 71. Un dato non trascurabile era anche la presenza in barriera di locatari e fabbricanti di velocipedi, segno dell'importanza della bicicletta in un periodo dove possedere l'automobile era ancora un privilegio di pochi.

²⁸⁵ Il Caffè Sociale divenne anche un luogo d'incontro per i militanti della sinistra della Barriera di Milano e in particolare degli anarchici per tutto il periodo del fascismo.

Tabella 29 – Locatari e fabbricanti di velocipedi nel 1930.

Nome ditta	Indirizzo
Autero Antonio	Corso Vercelli 113
Barengli Attilio	Corso Vercelli 168
Basso F.lli	Corso Palermo 123
Bogiatto Giovanni	Via Sesia 1
Bolmida Attilio	Corso Palermo 88
Leone Roberto	Corso Palermo 158
Montanaro G.	Corso Ponte Mosca 167
Perini Lodovico	Corso Vercelli 131
Spini Pio	Corso Palermo 77

I vecchi circoli operai non esistevano più, visto che le loro sedi vennero chiuse dal fascismo, ma rimaneva ancora la *Società Operaia di Mutuo Soccorso Barriera di Milano* in via Leynè 20, le cui cariche elettive erano così ricoperte: presidente - Aimone Armando, vice presidente - Gallo Giovanni, amministratori - Pasero Domenico, Fasolo Francesco e Paggi Luigi, cassiere - Balbo Domenico, Segretario - Cavallero Onorato, sindaci - Visetti Luigi e Tibaldo Alessandro.

Bagno a Stura
anni '20.



Decisamente cambiata si presentava la situazione registrata sulla guida nel 1940 quando in Barriera di Milano vivevano oltre 40.000 persone e i servizi, le attività commerciali e i luoghi di aggregazione e di svago aumentarono ancor di più. Le trattorie-osterie-ristoranti erano settantaquattro, le rivendite di sale e tabacchi ventisei, venticinque i caffè, cinquantotto le bottiglierie e spaccio vino, quarantasei le latterie, settantotto i fornai-panettieri, cinquantasei i macellai, tredici i pizzicagnoli e salsamentari,

sette le pasticcerie, e centoventitre gli esercizi di prodotti e magazzini alimentari. Tra questi ultimi notiamo che la presenza dell'Alleanza Cooperativa Torinese si era rafforzata rispetto al 1930 con distributori in via Verres angolo corso Vercelli, piazza Crispi 58, via Scarlatti 1, corso Giulio Cesare 138 e un altro presso il Villaggio SNIA.

La stessa cooperativa gestiva due macellerie, una in via Monte Rosa 48 e l'altra sempre in piazza Crispi 58. I mercati erano due, il primo, il più antico, in piazza Crispi, l'altro in piazza Foroni²⁸⁶ che, prima, si svolgeva in corso Palermo alla confluenza con il corso Giulio Cesare. Nella Barriera di Milano vi era sempre un solo ufficio postale, in corso Novara 5, e i cinematografi erano gli stessi del 1930 ma due mutarono nome il cinema *Londra* assunse il nome di *Adua* in omaggio alla spedizione italiana in Etiopia, il cinema *Nuovo* quello di *Regio Parco*.

Sorsero anche nuovi punti di aggregazione costituiti dai dopolavori aziendali nati nel corso degli anni trenta: *F.lli Bona* in via Bologna 220, *Calzaturificio AFAST* in via Leyni 90, *CEAT* in corso Palermo 1, *De Sales e Borzino* in via Aosta 52, *Fautrero* in corso Novara 92, *Fimet* in via delle Maddalene 9, *IN.C.E.T.* in corso Vigevano 10, *Industrie Tessili* in via Bologna 152, *Montecatini* in corso Novara 99, *Nebiolo* in via Bologna 47, *Nobili* in via Cervino 60. Vi erano poi altri dopolavori non aziendali: l'*Aurora* (escursionisti) e la *Bocciofila Fonditori* in via Chiusella 13, *Combattenti Isonzo* in corso Vercelli 356, *Combattenti Monte Pasubio* in via Cuneo 3. In corso Giulio Cesare 77 vi era la sede del *Gruppo Rionale Fascista Mario Sonzini*, che ospitava anche le organizzazioni giovanili fasciste (Gioventù Italiana del Littorio).

In poco più di trent'anni la rete di servizi ed esercizi commerciali era sempre più radicata e soprattutto adeguata alle esigenze della popolazione, che era intanto aumentata.

²⁸⁶ Ora denominata Piazza Cerignola.



Alcuni aspetti della vita in Barriera

Alcuni aspetti della vita in Barriera

I problemi degli abitanti

Lo sviluppo della barriera determinò la creazione di un nuovo paesaggio urbano, differente dal centro cittadino o da quello dell'area urbanizzata compresa nella cinta. Un paesaggio caratterizzato dalla commistione fra porzioni di territorio edificato, residenziale e industriale che, con sempre maggiore *prepotenza* si insinuavano fra i campi e i coltivi spezzandone la secolare continuità. Nasceva una *città nuova* nella quale veniva meno il modello abitativo tipico della Torino sabauda. Fino ad allora, soprattutto nei grandi palazzi del centro, convivevano persone appartenenti a ceti e classi sociali diversi: al piano nobile, l'aristocratico o il proprietario del palazzo, seguiva la servitù, al piano successivo artigiani e impiegati mano a mano che si saliva di piano. Non vi erano ascensori, le comodità diminuivano salendo, per cui ai piani alti abitavano i ceti più umili.

Con la nascita della barriera questo modello abitativo lasciò il posto ad una vera e propria ripartizione del territorio sulla base dell'appartenenza di classe. Nella barriera operaia, il luogo geografico, arriverà ad identificarsi con l'appartenenza sociale, o meglio, nello stereotipo sociale, l'abitante della barriera sarà l'*operaio*. L'indubbia estrazione comune, la coesione sociale e un certo isolamento urbanistico portarono al formarsi di un forte senso di appartenenza, quasi di un *orgoglio* spentosi, nell'inconscio sentire, da non molti anni.

La barriera divenne così un microcosmo, quartiere operaio per antonomasia, quasi una città nella città.

Nella *grande città* la presenza di industrie egemoni abituarono decine di migliaia di persone a confrontarsi con problemi comuni. Comportamenti collettivi, orari, itinerari di spostamento, valori, bisogni, collegarono e uniformarono coloro che, accomunati dalle nuove metodologie produttive ed organizzative, si ritrovarono a condividere anche nuove forme di socialità e di aggregazione nel tempo libero, percorsi della solidarietà di quartiere e di fabbrica. Molto spesso il vicino di casa era il compagno di lavoro con il quale si condivideva il turno e insieme al quale si frequentavano gli stessi circoli, le stesse associazioni, la stessa *piola*²⁸⁷ e sovente la stessa sezione di partito.

La città intesa come centro era un'altra città, diversa, che viveva come sullo sfondo, in misura tale da essere percepita, forse, come estranea alla quotidianità e alla quale ci si rivolgeva solo in alcuni momenti particolari.

Come si viveva in *barriera*, quali problemi occorreva risolvere, quali erano le difficoltà quotidiane; proviamo a tentare di capirlo rileggendo alcuni giornali dell'epoca e, forse, ci accorgeremo che i problemi delle persone mutano in relazione al momento storico e alle sensibilità, per poi riproporsi sempre simili a sé stessi.

Dalla lettura del settimanale *Torino Nuova* notiamo che: sicurezza, inquinamento, trasporti, scuola, smaltimento dei rifiuti, caro-vita, viabilità, soprattutto nella fase iniziale dello sviluppo urbano della barriera, erano i problemi che, come oggi, assillavano quotidianamente gli abitanti della Barriera di Milano.

Fra la fine del XIX e i il primo quindicennio del XX la città appariva come divisa in due parti separate fisicamente dalla cinta daziaria. Una città *interna* più vicina all'amministrazione e una *esterna*, sorta senza una precisa programmazione e dove più deboli o, addirittura inesistenti, erano le strutture di servizio.

Leggiamo la lettera aperta al Sindaco di Torino²⁸⁸ pubblicata da *Torino Nuova*²⁸⁹:

In più di due anni, cioè da quando ha l'onore di presiedere l'attuale amministrazione municipale, non se n'è accorto che al di fuori delle mura centrali vi sta una città nuova, una capitale rinnovata, ripulita, ch'è la continuazione migliore di ciò ch'è stato fatto nella città antica. Noi nulla abbiamo da chiedere essendo talmente fortunati da pagare solo lire 7 di tasse mentre i nostri fratelli intra muros ne pagano 40!

A conferma della percezione di *due città* contrapposte e della cesura del territorio cittadino citiamo una fonte ufficiale: *risulta che nel decennio (censimento 1911 n.d.r.) la popolazione interna aumentò appena di 1/10, raggiungendo la cifra di 304.420 mentre quella di fuori cinta si è raddoppiata, pervenendo alla cifra di 114.246. I cittadini fuori cinta domandano a buon diritto d'essere il più presto ammessi a tutti i benefici dei cittadini entro mura: estensione della fognatura, condotta delle acque potabili, nuovi impianti d'illuminazione, apertura di strade e migliore manutenzione, incremento delle linee tranviarie, edifici scolastici e istituti ospitalieri, bagni e lavatoi, parchi popolari ecc. Ma hanno per dovere di contribuire al cespite principale delle entrate, qual è il dazio, in proporzione uguale ai loro concittadini dentro cinta*²⁹⁰.

Era questa, la differente contribuzione fiscale, una scusa ricorrente utilizzata dall'amministrazione cittadina per giustificare gli scarsi interventi a favore delle aree suburbane che, però, non accettano la situazione di fatto.

²⁸⁸ Teofilo Rossi di Montelera, Sindaco dal 28/6/1909 al 11/6/1917.

²⁸⁹ *Torino Nuova*, n. 4 del 5/8/1911.

²⁹⁰ Città di Torino, Relazione della Commissione del Bilancio sul preventivo del 1912. La Stampa 16/1/1912.

Ecco, a tal proposito, cosa si scriveva dalla Barriera di Milano²⁹¹: *è triste il pensare come una intera regione come la nostra possa essere quasi totalmente abbandonata dalle Autorità cittadine. La nostra regione che in pochi anni ha saputo prendere tanto incremento, sviluppandosi, trasformandosi da un mucchio di casupole luride e fetenti in un grande e vero sobborgo operaio e industriale meriterebbe ben altro trattamento.*

Constatato che in quest'area sorvegliavano fra i maggiori e più importanti stabilimenti cittadini, l'articolo proseguiva sottolineando come è arduo e pericoloso l'accesso perché nessuna strada vi conduce o perché quelle esistenti sono semplicemente impraticabili e che l'illuminazione pubblica è insufficiente. Lo stesso articolo toccava poi il problema della scuola elementare che *malgrado sia assai bella, non è sufficiente perché una gran parte degli scolari della regione deve andare alla lontanissima scuola del Borgo Aurora o ad altre scuole.* Dopo aver rilevato la scarsità degli approvvigionamenti idrici si rilevava l'inadeguatezza della rete fognaria il cui primo tratto in corso Vercelli era stato costruito solo nel 1899. Il Consiglio comunale nelle sedute del 10 maggio, 19 giugno e 10 luglio 1893 approvò il primo progetto per la costruzione delle fognature della città portandolo a compimento in tre periodi fra il 1893 e il 1899. Quello del *canale bianco* comprendente il corso Vercelli, via Cigna, corso Ponte Mosca, corso Emilia, via Pisa, via Bologna e corso Palermo, fu affidato alla ditta Luigi Buzzetti e costò 28.613,55 lire²⁹², mentre nel 1913 furono ultimati i lavori, affidati all'impresa Carlo Landra, per il completamento del *canale nero* che dal corso Vercelli giungeva alla ex Barriera di Milano (piazza Crispi) e dal corso Vigevano e via Monte Bianco oltrepassava la via Cervino²⁹³.

Mercato di Corso Palermo e Corso Ponte Mosca ora Largo Giulio Cesare - anno 1927.



Corso Vercelli arrivo corsa ciclistica anno 1931.

²⁹¹ Torino Nuova, n. 6 del 18/8/1911.

²⁹² Annuario statistico del Municipio di Torino, 1903.

²⁹³ Annuario statistico del Municipio di Torino, 1913-1914.

Anche il tema della sicurezza veniva affrontato: *i Signori Ladri lavorano indisturbati. Non vi voglio narrare le numerose aggressioni notturne, né farvi cenno di certe case di dubbia fama le cui porte si aprono volentieri al passaggio di merce di provenienza sospetta, perché vi verrebbe di pensare che alla questura sta meno a cuore la sicurezza dei cittadini e della loro roba che l'incolumità dei poliziotti, i quali poveretti in certe località potrebbero fare cattivi incontri.* In questo clima il settimanale *Torino Nuova* iniziò una campagna di stampa *in favore dei sobborghi torinesi*²⁹⁴ pubblicando alcuni articoli di Luigi Grassi che, analiticamente, illustreranno le manchevolezze della Barriera di Milano.

La serie degli articoli inizia affrontando la mancanza di scuole elementari nelle borgate Monte Rosa e Maddalene abitate da circa 12.000 persone, che dal 1908²⁹⁵ attendono la costruzione di una scuola elementare *onde evitare che i bambini debbano spostarsi fino alla borgata Montebianco alla scuola Pestalozzi*²⁹⁶.

Notevoli proteste suscitava anche l'inesistenza o la cattiva manutenzione del sistema viario: *per molti stabilimenti industriali di recente fabbricazione, è arduo e pericoloso l'accesso perché nessuna strada vi conduce o perché quelle esistenti sono semplicemente impraticabili*²⁹⁷. *Le arterie più importanti, tracciate già da oltre trenta anni nei vecchi e nuovi piani regolatori sono: corsi Ponte Mosca (Giulio Cesare n.d.r.) e Palermo*²⁹⁸ *che sono tuttora incompiuti. Ma non sono soltanto queste le arterie di cui, qui, si sente forte il bisogno. Vi è la via Montanaro che è in uno stato miserevolissimo. E' tutta un pantano con larghe fosse pericolosissime, ove i carri e i pedoni affondano. Qui vi è uno spesso polverone d'estate, e palude nella stagione umida. E la via Circonvallazione (corso Novara n.d.r.) fra la Barriera di Milano alle Maddalene ed oltre da molto tempo potrebbe e dovrebbe essere sistemata. Davanti a molte case v'è tutta una serie di steccati e siepi di tutti i tipi uno più sconcio dell'altro che recingono un orto o un simulacro di giardino, togliendo lo spazio stradale al transito che è ormai intensivo carri e pedoni debbono circolare in stretto spazio di via. Quasi generalmente questi spazi così recinti sono veri depositi di sudiciume con quanto vantaggio dell'igiene di questa popolazione e con quanto decoro estetico ciascuno può immaginare*²⁹⁹.

La via Cigna la cui importanza è dimostrata dal continuo transito di veicoli e di pedoni, per ciò che riguarda la pavimentazione, si trova in condizioni deplora-

²⁹⁴ Torino Nuova, n.9 del 9/9/1911.

²⁹⁵ A tale scopo, nel 1908, la città iscrisse a bilancio preventivo la somma di lire 135.000 e si provvide ad acquistare un terreno in via Monterosa angolo via Elvo.

²⁹⁶ Torino Nuova, n. 9 del 9/9/1911.

²⁹⁷ Torino Nuova, n. 6 del 18/8/1911.

²⁹⁸ Torino Nuova, n. 10 del 16/9/1911.

²⁹⁹ Torino Nuova, n. 11 del 23/9/1911.

revolissime. Salvo brevissimi tratti, è priva di marciapiedi e quello che maggiormente è colposo per parte del municipio è non soltanto la mancanza di energia nel far rispettare i propri regolamenti edilizi, ma la propria incuria nel non provvedere alla sistemazione di quel tratto di terreno dove esisteva un muricciuolo ora adibito a suolo pubblico e che è fiancheggiato dalla cancellata del deposito di tutto il materiale inerente la nettezza stradale. Questo deposito appartiene al Municipio, e ciononostante la parte prospiciente la via è priva di marciapiede e per di più ingombra dei rottami del muricciuolo demolito. E' deplorabile questa incuria e c'è da chiedersi come mai il nostro benemerito Municipio potrà fare osservare i propri regolamenti, se egli per il primo non dà buon esempio³⁰⁰.

L'insoddisfazione per il cattivo stato e la carente manutenzione delle strade erano riassunte in questa lettera indirizzata al Sindaco. Una lettera che, nonostante l'anonimato, visto lo stile della redazione, riteniamo scritta da qualcuno che avesse una certa dimestichezza con la scrittura :

Torino 2 marzo 1904

Ill.mo Signor Sindaco della Città di Torino

Le tasse che giornalmente vengono addossate agli abitanti del Territorio di Torino vengono pagate anche dagli abitanti fuori dazio cioè oltre la cinta daziaria perché dunque questi non godono dei benefici che invece usufruiscono quelli che abitano entro dazio?

A convincersi di questa lagnanza basterebbe che Vossignoria vedesse la via Circonvallazione che dalla Barriera di Milano va alla Barriera di Lanzo, dove da due mesi non fu più levato il fango, malgrado sia la predetta via frequentata più volte al giorno da migliaia di operai i quali a causa la strada mal tenuta sono obbligati aver i piedi bagnati per tutta l'intera giornata.

Pregando V.S.I. a voler prendere rimedio anticipatamente la ringrazio.

Uno per tutti³⁰¹.

Usuali dovevano, inoltre, essere le lamentele per lo sgombero della neve se la giunta sotto la neve deve aver trovato un magnifico risparmio verso la periferia; i proletari continueranno a trovare sotto la neve fango e mota. La neve sulle strade non ancora selciate non deve essere una cosa molto poetica. Camion, automobili, carri e carretti si inseguono per le strade schizzando a ventaglio cumuli di poltiglia grassa e attaccaticcia...nulla di buono per i disgraziati che se ne sentono annaffiati. Ma basta che si provveda per il centro della città! Bisogna che esso sia lindo e ben tenuto³⁰².

³⁰⁰ Torino Nuova, n. 22 del 18/5/1912.

³⁰¹ ASCT, Affari- Lavori pubblici, Inventario 3893, cartella 263, fascicolo 5, anno 1904.

³⁰² Antonio GRAMSCI, *Sotto la neve*, in Sergio CAPRIOGLIO a cura di, Cronache Torinesi, Torino, 1980, p. 153.

In tempi in cui la maggioranza degli appartamenti non era dotata di acqua corrente e gli impianti igienici erano alquanto carenti o comunque ancora un lusso per classi abbienti, era molto sentita la necessità di bagni e lavatoi pubblici.

Nel 1906 la città approntò un progetto di massima per la costruzione in via Barbania angolo corso Palermo di un complesso municipale comprendente *bagni popolari e lavatoio pubblico*³⁰³. La Giunta municipale ammetteva e riconosceva che *da tempo è reclamata dagli abitanti delle borgate Monte Rosa e*



Circolo ricreativo "Margherita Bosco" di Via Candia anni '20.

*Monte Bianco la costruzione di un lavatoio pubblico, ma la difficoltà di trovare un'area adatta a prezzo conveniente non permise finora di soddisfare ai legittimi desideri della numerosa popolazione*³⁰⁴. Furono quindi intavolate trattative con Luigi Grassi che cedette al Municipio un terreno fra le vie Agliè e Barbania. Il terreno di 1001,40 metri quadrati, fu acquistato al prezzo di 6 lire il metro quadrato: di questa superficie 681,40 saranno destinati al lavatoio e alle sue

pertinenze, mentre i rimanenti 320 per miglioramento delle strade³⁰⁵.

Occorrerà poi attendere il 1914 per avere in barriera i bagni pubblici. Il 18 settembre 1914 la città deliberò che uno degli edifici dell'ex dazio fosse adattato a bagni pubblici³⁰⁶. Al termine dei lavori affidati alla ditta Giovanni Occhetti per la parte muraria e all'impresa Giovanni Battista Aimone per la parte idraulica e di riscaldamento, con una spesa di 51.700 lire, si ricavarono reparti separati per uomini e donne con undici *cabine a vasca e 19 a doccia*³⁰⁷, oltre i locali di servizio e l'alloggio per il custode.

Il 5 febbraio 1915 il Consiglio comunale approvò *nella regione ex Barriera di Milano* la costruzione di un lavatoio³⁰⁸.

Dalle borgate che costituivano la barriera si levavano, altresì, lamentele per la scarsa o inesistente illuminazione notturna delle strade³⁰⁹, per la

303 ASCT, Affari- Lavori pubblici, inventario 4390, cartella 294, fascicolo 6, anno 1907.

304 Deliberazione Giunta municipale 10/7/1906.

305 ASCT, Affari- Lavori pubblici, inventario 4390, cartella 294, fascicolo 6, anno 1907.

306 Sino ad allora i bagni pubblici più vicini erano quelli in prossimità del ponte Mosca.

307 Annuario statistico del Municipio di Torino, 1915-1916.

308 Annuario statistico del Municipio di Torino, 1914- 1915.

309 Torino Nuova, n. 6 del 18/8/1911.

manca di una rete fognaria *che non esiste che in progetto presso il Municipio*³¹⁰, e per l'inadeguatezza dei trasporti che collegavano i nuovi agglomerati con il centro cittadino³¹¹. Nel 1903, una sola linea la numero 7, *Barriera di Milano- Ponte Principessa Isabella*, gestita dalla Società Anonima dei Tramways di Torino³¹², collegava il quartiere con il centro cittadino³¹³. A tal proposito si tenga conto che ancora nel 1907³¹⁴ le linee tranviarie esistenti, gestite dalle due società private, la Società Anonima dei Tramways di Torino e la Società Alta Italia, *erano tutte interne e facenti capo alle vecchie barriere daziarie*³¹⁵, che quindi non servivano o servivano in modo parziale ed insufficienti i nuovi quartieri extra cinta.

Solo nel 1914 una seconda linea raggiungerà la Barriera: si trattava della linea numero 8, *via IV Marzo - Barriera Monterosa* gestita dall'Azienda Tranvie Municipali³¹⁶ che nel 1916 sarà finalmente prolungata fino alla stazione di Porta Nuova con uno sviluppo di 8 chilometri e 897 metri.

Mancava inoltre un ospedale. Infatti, per molto tempo, in prossimità del quartiere non ve ne furono e l'assistenza sanitaria era affidata ai medici condotti e agli studi privati.

Solamente nel 1923, ad opera del professore Enrico Martini fu costruita l'astanteria di via Cigna. A ridosso della Barriera aveva lo *scopo di provvedere ai soccorsi di urgenza della regione Nord e di ricoverare i malati gravi d'ambo i sessi nei letti fissati dal Municipio*³¹⁷. Nel gennaio del 1937 l'astanteria divenne proprietà municipale affidata in gestione all'Ospedale Maggiore di San Giovanni Battista e della Città di Torino³¹⁸.

Anche se, forse, con una minore consapevolezza e certamente con minori strumenti conoscitivi di quanto disponiamo oggi, denominandolo

³¹⁰ Torino Nuova, n. 7 del 26/8/1911.

³¹¹ Torino Nuova, n. 4 del 5/8/1911; n. 13 del 7/10/1911; n. 40 del 5/10/1912; n. 2 del 11/1/1913.

³¹² Denominata la *belga* perché aveva sede a Bruxelles.

³¹³ Percorso: corso Vercelli, corso Emilia, corso Ponte Mosca, piazza Emanuele Filiberto (piazza della Repubblica), via Milano, via piazza Palazzo di Città, piazza Castello, via Roma, piazza Carlo Felice, corso Vittorio Emanuele II, via Madama Cristina, corso Raffaello, corso Massimo d'Azeglio, corso Dante, Ponte Principessa Isabella con uno sviluppo di km 6,337 - Annuario statistico del Municipio di Torino, 1903.

³¹⁴ Anno in cui il Comune riscattò la rete tranviaria della Società Alta Italia assumendone l'esercizio diretto e dando vita alla Azienda Tranviaria Municipale.

³¹⁵ Città di Torino, Bollettino mensile dell'Ufficio del lavoro e della statistica, gennaio 1922, anno I, n.1 - Le due società il 30 novembre 1899 avevano ottenuto dalla città la concessione *dell'esercizio colla trazione elettrica a filo aereo di tutte le linee interne alla città*. Annuario statistico del Municipio di Torino 1903- 1904.

³¹⁶ Percorso: corso Vercelli, via Sesia, corso Palermo, via Bologna, piazza Emanuele Filiberto (piazza della Repubblica), corso regina Margherita, via IV Marzo, con uno sviluppo di km 6,012. Annuario statistico del Municipio di Torino, 1913-1914.

³¹⁷ Guida Paravia, 1940.

³¹⁸ Direttore il professor Ragazzoni, direttore sanitario il dottor professor Foltz - Guida Paravia, 1940.

riduttivamente *inconveniente* si accenna all'inquinamento atmosferico, derivato dall'alta concentrazione di stabilimenti industriali. *La borgata della Barriera di Milano è un grande centro industriale ma vennero dimenticati i gravi inconvenienti che alcune delle principali fabbriche portano alla popolazione che vi sta vicino; voglio alludere a mo' di esempio alle fabbriche di colla- concimi Sclopis, che in certe ore del giorno ammorbano letteralmente e rendono irrespirabile l'aria d'intorno. Cosa fa l'Ufficio d'Igiene? Venga a mezzogiorno di certe afose giornate*



Matrimonio in
Barriera di
Milano - anni
'30.

*qualcuno di esso a pranzare da noi, sentirà che profumi! Chissà che allora lo facciamo memore di certe leggi e di certi regolamenti o anche di certe incompatibilità collo sviluppo della città dentro e fuori cinta*³¹⁹.

Questa percezione della città *divisa*, fra un centro e un fuori viene da altri, come ad esempio Antonio Gramsci, contestata; egli attaccava quei Consiglieri comunali che si facevano esclusivi paladini, forse interessati, della sola periferia e scriveva: *Esiste la città nel suo complesso.*

*Esistono gli interessi unitari, siano essi borghesi, o siano proletari, ma non degli interessi centrali e periferici. Questa divisione della città è assurda; questo voler fare della città due parti materialmente distinte e non distinte spiritualmente, storicamente, è di un assurdo grottesco. Se si deve dare maggiore illuminazione a una via, o si deve costruire una cloaca, o si deve spazzare una piazza, e non lo si fa alla periferia mentre lo si fa al centro, ciò avviene perché l'amministrazione comunale è un'accolta di trafficanti, è un accozzo di cattivi cittadini, che non sa quali siano i suoi doveri, che nel suo operare va a tastonì, caso per caso. Non ci devono essere consiglieri centrali e consiglieri periferici. Il consigliere è eletto per tutelare gli interessi generali della città, di tutta la città*³²⁰.

La crescita demografica della città determinò una nuova estesa richiesta di abitazioni, la ricerca di un alloggio in affitto a prezzi non esorbitanti, divenne uno dei principali problemi a cui dover fare fronte.

Fra il 1902 e il 1904 il costo degli affitti era cresciuto dal 20 al 40 %³²¹e

³¹⁹ Torino Nuova, n. 7 del 26/8/1911.

³²⁰ Antonio GRAMSCI, *I periferici*, in Sergio CAPRIOGLIO a cura di, *Cronache torinesi...* op. cit, p 687.

³²¹ La Stampa 27 gennaio e 27 marzo 1902, Il Grido del Popolo 27 agosto e 17 dicembre 1904-7, 28 ottobre e 4 novembre 1905.

il problema divenne così pressante tanto che un'inchiesta condotta dall'Università di Torino aveva reso manifeste le carenze dell'intervento pubblico per il problema della abitazioni operaie³²².

La corrispondente espansione urbana di Torino all'inizio del XX secolo, non si doveva ad un piano di sviluppo vero e proprio, quanto piuttosto alla casualità ed all'iniziativa privata che si trovò ad operare quasi senza alcun canone o controllo in una situazione in cui il problema della casa andava ad assumere rilevanza sociale.

Pur non essendo in grado, a causa della mancanza di dati, di seguire e studiare il fenomeno nei suoi aspetti riferiti alla particolare situazione della Barriera di Milano, riteniamo utile per una sua comprensione in termini generali, riportare alcuni dati cittadini, certi di darne una percezione sufficientemente precisa.

Nel 1901, in occasione del IV Censimento del Regno, la minoranza socialista in Consiglio comunale, chiese ed ottenne che, l'amministrazione comunale compisse un'indagine sullo stato delle abitazioni, *risultò che almeno un terzo della popolazione era male alloggiata e si pigiava – alla lettera- in camere e alloggi pericolosamente insufficienti*³²³.

Nel 1901 i due terzi degli alloggi erano composti al massimo da tre camere e il censimento pose in evidenza che in 90.000 alloggi abitavano 335.000 individui presenti in città³²⁴; di questi 79.335 abitavano in alloggi di una sola camera e, poiché le camere isolate erano 33.202, ciascuno di loro poteva disporre di circa di un terzo di camera.

La situazione non migliorava molto nemmeno per quanto che concerneva gli alloggi leggermente più grandi; infatti nel 1901 in alloggi di due camere si raccoglievano 88.816 persone; dieci anni dopo il numero dei componenti di questo gruppo saliva a 130.216 individui. Facendo il rapporto fra inquilini e ambienti, nei due momenti, si vede che l'abitazione popolare (che si presumeva fosse più piccola n.d.r.) non era migliorata granché. *Dalla rapida rassegna possiamo concludere che, in uno dei suoi migliori decenni, la città di Torino non ha saputo migliorare che lievemente le condizioni dell'addensamento dei suoi abitanti, cioè il punto fondamentale della salubrità della casa*³²⁵.

Alla fine del decennio, nel 1911³²⁶, furono censiti 427.000 abitanti³²⁷ e fu rilevato che i vani occupati erano 330.251 e quelli vuoti 32.313, ossia meno

³²² *I risultati dell'inchiesta-referendum sulle abitazioni popolari a Torino*, in *La Riforma sociale*, XIII (1906), vol XVI, p 136.

³²³ Giulio Casalini, *Le abitazioni nella città di Torino*, in *Torino Nuova*, 25/11/1911 n. 20. L'articolo era stato ripreso dall'Avanti.

³²⁴ Gli anagraficamente residenti erano 329.691.

³²⁵ Giulio Casalini, *Le abitazioni ...op. cit.*

³²⁶ V° Censimento del Regno d'Italia 1911.

³²⁷ Gli anagraficamente residenti erano 418.666.

dell'1%. Il censimento evidenziò che a Torino la maggior parte della popolazione godeva di un alloggio insufficiente. Si calcolò che su 392.783 persone 134.986 (34,37 %) occupavano un vano e più di un vano, 257.797 (65,63 %) persone meno di un vano; ed ancora ben 19.392 godevano di meno di un quarto di vano³²⁸.

Come in tutte le più popolose e importanti città del paese anche a Torino, nel dopoguerra fu istituito il Commissariato degli alloggi³²⁹, che nella fattispecie della città cominciò a funzionare a partire dalla metà del gennaio 1920.



Oratorio Michele Rua – gita per la “battaglia del grano” - anno 1934.

Analizzando i dati riferiti alle richieste di alloggi, cioè alle 11.565³³⁰ domande pervenute nell'arco del 1920, i tecnici comunali che allora analizzavano i dati raccolti, stimarono in 17.000/19.000 i vani necessari annualmente per soddisfare le necessità alloggiative della crescente popolazione torinese.

Se questi erano i problemi concreti con i quali dovevano fare i conti gli abitanti della barriera, non si possono tralasciare i pregiudizi a cui erano sottoposti.

Un po' come lo erano, fino a qualche anno fa, e per certi versi lo sono ancora gli abitanti di molti quartieri periferici: *ancora oggi si sconta il fio di una leggenda poco lusinghiera per l'igiene e per la sicurezza personale. Persiste ancora in troppi torinesi l'impressione sinistra che le nostre borgate siano malsicure ed abitate dalla peggiore feccia della città, nella grande maggioranza dei casi, si tratta di famiglie qui immigrate in cerca di quel pane e di quel lavoro che più loro non concedevano le loro improduttive campagne del Monferrato e del Vercellese*³³¹.

Come si vede non è necessario giungere da regioni o paesi lontani per dare origine a diffidenze e pregiudizi.

³²⁸ Città di Torino, Bollettino mensile dell'Ufficio del lavoro e della statistica, gennaio 1921, anno I, n. 1.

³²⁹ Per fronteggiare la generalizzata crisi degli alloggi, il Governo, oltre a tutta una serie di misure legislative volte a sostenere l'edilizia e a facilitare il credito, emanò alcuni provvedimenti allo scopo di ottenere un maggiore e migliore utilizzo del patrimonio edilizio. Il decreto n. 1 del 4 gennaio 1920 creò nelle maggiori città i Commissari degli alloggi. Una delle principali attribuzioni fu quella di *distribuire* gli alloggi ai richiedenti e si resero obbligatorie le domande e le offerte degli alloggi che i privati erano disposti a locare.

³³⁰ Città di Torino, Bollettino mensile dell'Ufficio del lavoro e della statistica, gennaio 1921, anno I, n. 1.

³³¹ Torino Nuova, n. 14 del 14 ottobre 1911.

Prezzi e salari

Una delle prime conseguenze dello scoppio del conflitto mondiale³³² fu un l'aumento dei prezzi che, nonostante l'Italia non figurasse ancora nel novero dei paesi belligeranti, si manifestò a partire dalla seconda metà del 1914 perdurando, fino ad aggravarsi ulteriormente, nel corso del 1915 e nei primi mesi del 1916.

In particolare dal gennaio 1915 all'aprile 1916 i prezzi all'ingrosso aumentarono del 90%³³³. Dal luglio 1914 al marzo del 1915 il costo medio del grano tenero passò da 26,62 a 43,03 lire al quintale, determinando un abnorme aumento del prezzo del pane. Il Governo cercò di porre rimedio riducendo di tre lire il dazio³³⁴ e quindi sospendendolo interamente con decreto del 31 gennaio 1915. Ridusse, altresì, del 50% le tariffe ferroviarie per il trasporto dei grani e promosse la costituzione dei Consorzi Provinciali³³⁵, fra Comuni, Province e Camere di commercio con il fine di favorire *l'approvvigionamento di cereali e farina per rivenderli nell'interesse pubblico, escluso qualunque profitto, coll'obbligo di fissare i prezzi di vendita al pubblico*³³⁶.

Il consorzio torinese, costituitosi il 18 febbraio 1915, fissò in 46 centesimi al chilogrammo il prezzo della farina e in 48 centesimi al chilogrammo quello del pane in vendita nelle panetterie.

Nel periodo che va dal marzo al settembre del 1915 a Torino, furono posti giornalmente in vendita 10.000 chilogrammi di pane al prezzo calmierato di 48 centesimi al chilogrammo, ossia ad un prezzo inferiore anche di dieci centesimi rispetto a quello corrente.

Analogamente a quanto avvenne per il pane la congiuntura economica determinò l'innalzamento dei prezzi al minuto di moltissimi generi di consumo, così come si rileva dal prospetto dell'Ufficio del Lavoro del Ministero dell'Agricoltura che poneva come base 100 la media dei prezzi del 1912 si tenne conto che, essendosi oramai ampliata l'area sottoposta al pagamento del dazio, non aveva più alcun significato, se non nell'ambito delle dinamiche fra *centro* e *periferia* la distinzione fra i prezzi rilevati *dentro* e quelli rilevati *fuori* cinta.

³³² Il primo conflitto mondiale scoppiò, il 28 luglio 1914, con la dichiarazione di guerra dell'Austria- Ungheria alla Serbia.

³³³ Città di Torino, Ufficio del Lavoro, Bollettino e Statistica, 1/8/1916, anno II, n. 4.

³³⁴ Decreto del 18/10/1914.

³³⁵ Decreto 20 dicembre 1914.

³³⁶ Città di Torino, Ufficio del Lavoro, Bollettino e statistica, 1/12/1915, anno I, n. 2.

Tabella 30 – Aumento dei prezzi al minuto nel periodo gennaio 1915 – maggio 1916 con valori espressi in percentuale assumendo come base 100 la media dei prezzi del 1912.

Periodo	Pane frumento	Farina frumento	Paste	Carne bovina	Lardo	Olio	Latte
Gennaio 1915	110,7	111,06	109,73	90,11	103,36	90	99,09
Febbraio	110,5	116,2	114,0	93,6	102,8	93,5	94,7
Marzo	114,3	123,0	116,9	94,2	102,4	92,5	97,6
Aprile	114,8	121,3	119,9	93,0	105,2	95,5	96,2
Maggio	115,0	122,8	119,9	98,8	107,6	97,5	96,8
Giugno	111,5	118,0	120,7	104,0	111,5	95,0	97,0
Luglio	118,2	120,8	121,4	118,0	120,2	98,5	103,2
Agosto	116,2	123,7	127,1	126,7	124,0	105	101,1
Settembre	114,8	121,9	124,7	130,8	128,8	105	106,6
Ottobre	113,6	121,9	128,2	133,1	129,8	108	105,8
Novembre	115,5	125,8	127,5	133,1	130,8	109	107,5
Dicembre	118,3	126,2	131,8	187,7	132,6	110	109,8
Gennaio 1916	120,7	130,1	133,8	135,5	133,2	113	110,1
Febbraio	121,2	128,5	132,6	136,6	131,7	115	109,5
Marzo	120,6	126,2	134,4	141,3	132,2	115	108,4
Aprile	117,2	122,6	134,4	139,5	137,5	117	106,1
Maggio	118,1	124,9	136,0	143,0	137,0	118	106,4

La crescita dei prezzi divenne quindi un problema della massima importanza anche nella città di Torino; per tale motivo proveremo a seguire l'andamento dei prezzi di *vendita all'ingrosso* e *al minuto* di alcuni generi di maggiore e più largo consumo così come furono rilevati dall'Ufficio del Lavoro del Comune.

Tabella 31 – Prezzo medio di vendita all'ingrosso³³⁷.

Unità di misura	Generi	3° bimestre 1914 prezzo in lire	3° bimestre 1915 prezzo in lire
Capo	polli	2,35	2,369
	capponi	4,50	4,44
	galline	2,76	2,813
	anitre	2,583	2,75
	oche	3	4
	tacchini	5	6,50
Miriagrammi	patate	1,333	1,91
	cipolle	2,458	2,233
	carote	1,900	1,025
	spinaci	1,85	2
	cavoli	1,10	0,95
	pomodori	6,95	7,05
	piselli	2,711	2,935
	rape	1,57	1,625
	fagioli	n.r.	n.r.
	pesche	n.r.	n.r.

	pere	6,062	5,75
	mele	4,75	5,75
	ciliegie	2,50	3,56
	uva	n.r.	n.r.
Chilo	burro 1° scelta	2,972	3,38
	burro 2° scelta	2,750	3,088
Dozzina	uova	0,914	0,955
Ettolitro	vino comune	40	43
	vino superiore	49	52

Per quanto concerne i prezzi al minuto, che sono poi quelli che meglio chiariscono quale fosse la situazione della famiglie torinesi, elaborando i dati desunti dalle pubblicazioni comunali otteniamo la seguente tabella.

Tabella 31 – Prezzo medio di vendita al minuto³³⁸.

Misura	Generi	1° bimestre 1915 prezzo in lire	3° bimestre 1915 prezzo in lire
Chilo	pane farina municipale	0,490	0,473
	pane forma grossa	0,540	0,540
	pane forma piccola	0,603	0,597
	riso comune	0,424	0,435
	lardo	2,172	2,075
Litro	olio di oliva	2,100	2,300
	olio mescolato	1,900	2,000
Chilo	carne vitello anteriori	1,966	2,100
	carne vitello posteriori	2,688	2,725
Litro	latte	0,275	0,275
Dozzina	uova	1,411	1,004
Chilo	patate	0,200	0,203
	zucchero raffinato	1,50	1,550
	zucchero biondo	1,40	1,450
	burro comune	3,111	3,461
	burro centrifugato	3,600	3,718

Da questo prospetto notiamo un generalizzato aumento dei prezzi; viceversa, il prezzo del pane nei primi sei mesi del 1915 rimase invariato (forma grossa) o addirittura diminuì (forma piccola), effetto evidentemente del prezzo imposto (pane farina municipale) e della sua funzione di calmiera nei confronti di quello in libera vendita. Le due tendenze vengono confermate nell'anno successivo confrontando i prezzi di aprile 1915 con quelli dell'aprile 1916 dove *Il massimo aumento si verificò nella carne (43,40%), nel lardo (44,58%), nelle uova (31,58%), nel burro (25%). Fu pure notevole l'aumento nel prezzo dell'olio (19,13%) e nel latte (18,18%). Si verificò una lieve diminuzione nei prezzi delle farine in seguito al calmiera, e nei prezzi delle patate*³³⁹.

³³⁸ Idem.

³³⁹ Città di Torino, Ufficio del Lavoro, Bollettino e Statistica, 10/6/1916, anno II, n. 3.

Tabella 32 – Prezzi al minuto 28 aprile 1916³⁴⁰.

Misura	Generi	Prezzo in lire	
Chilo	pane	forma grande	0,57
		forma piccola	0,60
	farina	frumento	0,56
		mais	0,40
	riso	comune	0,48
		fioretto	0,50 - 0,55
	lardo		2,90 - 3,10
	olio	oliva	2,60 - 2,90
		mescolato	2,50 - 2,60
	carne	vitello anteriore	2,80
vitello posteriore		3,80	
agnello		2,50 - 3,00	
montone		2,00 - 2,50	
	coniglio	2,50	
Litro	latte	0,325	
Dozzina	uova	1,20 - 1,30	
Chilo	patate		0,20 - 0,25
	zucchero	raffinato	1,66
		biondo	1,62
	burro	comune	4,50
centrifugato		4,80	

I prezzi che crebbero significativamente negli ultimi mesi del 1915, subirono un'ulteriore impennata tra il 1917 e il 1918; infatti facendo base 100 nel 1914 l'indice diventava 200 nel 1917 e balzava a 250 nel 1918³⁴¹.

Per capire quale poteva essere il potere di acquisto dei salari nella Torino del primo ventennio del '900 prendiamo in considerazione le paghe di alcune categorie di lavoratori.

Cominciamo con gli edili nel quadriennio che va dal 1914 al 1917.

Tabella 33 – Paghe giornaliere degli operai edili dal 1914 al 1917³⁴².

Anno	Muratore	Indice	Manovale	Indice	Garzone	Indice
1914	5,00 lire	100	3,30 lire	100	2,75 lire	100
1915	5,00 lire	100	3,30 lire	100	2,75 lire	100
1916	5,2 lire	104	3,80 lire	115	3,50 lire	127
1917	6,50 lire	130	4,80 lire	145	4,00 lire	145

Passiamo poi a prendere in esame le paghe del personale operaio della Manifattura Tabacchi nel 1914³⁴³.

³⁴⁰ Idem.

³⁴¹ Paolo SPRIANO, *Torino operaia nella grande guerra 1914- 1918*, Torino 1972, p. 189.

³⁴² Città di Torino, Bollettino mensile dell'Ufficio del Lavoro e della Statistica, gennaio 1921, anno I, n.1.

³⁴³ Luca ANGELI, Angelo CASTROVILLI, Carmelo SEMINARA, *La Manifattura Tabacchi e il suo borgo 1860- 1945*, Torino 1999, p.106.

Tabella 34 – Paghe giornaliere e a cottimo degli operai/e della Manifattura Tabacchi – Anno 1914.

Uomini	a giornata	a cottimo
Artieri	5,78 lire	6,10 lire
Operai comuni	5,40 lire	6,10 lire
Donne		
Istruttrici, verificatrici,	3,00 lire	
Operaie	2,70 lire	
Scostolatrici		2,92 lire
Sigaraie		2,69 lire
Addette sigarette	3,10 lire	
Lavori diversi	2,94 lire	

Negli anni 1915 e 1916 per le operaie del comparto tessile di Torino e provincia, le retribuzioni giornaliere continuavano ad aggirarsi attorno alle 1,50-2,50 lire; teniamo però conto che le donne percepivano un salario che era di molto inferiore di quello percepito degli uomini. Infatti nel settore laniero gli uomini nel 1914 guadagnavano 2,70 lire al giorno mentre le donne solo 1,70. Stesso discorso vale per il settore cotoniero dove lo stipendio degli uomini era di 2,88 lire e quello delle donne solo di lire 1,88. Comunque nel settore tessile, nonostante proteste e diffuse agitazioni sindacali, i salari continuarono a conservare il loro primato negativo³⁴⁴.

Più alti erano invece i salari nel settore chimico ove un'operaia nel 1915 poteva percepire giornalmente 2,60 lire, salite a 4,50 nel 1918.

Tabella 35 – Retribuzione media dei lanieri e dei chimici anni 1914-1918³⁴⁵.

Anno	Operai/uomini	Retribuzione media
1914	lanieri	2,70
1915	chimici	3,55
1916	lanieri	3,40
1916	chimici	4,04
1° sem. 1917	lanieri	3,80
1917	chimici	5,44
Novembre 1917	lanieri	5
Maggio 1918	lanieri	5,70
1918	chimici	7,58

³⁴⁴ Trattandosi di medie nella realtà si potevano verificare punte massime e minime anche molto lontane.

³⁴⁵ Elaborazione dati Paolo SPRIANO, *Torino operaia nella grande guerra 1914-1918*, Torino 1972.

Consideriamo ancora come esempi le retribuzioni nella primavera del 1916 del cotonificio Abegg di Susa, 1,10 - 1,25 lire, quelle del lanificio Schilling di Torino, 1,70 passate a maggio a 1,90 lire; mentre le operaie del Filatoio Canfari di Venaria e dello Iutificio Italiano di Grugliasco percepivano 1,50 lire al giorno³⁴⁶.

Anche se lo straordinario imposto non solo dalle esigenze belliche, era divenuto una norma che permetteva di accrescere il salario, *solo in pochi altri stabilimenti siderurgici e metallurgici, gli operai giungono a guadagnare quanto alla FIAT*³⁴⁷, che infatti rimaneva un'isola di *privilegio*.

Talvolta molto ampio appare il divario fra le diverse retribuzioni che abbiamo riferito e le 10,69 lire che, secondo Bruno Buozzi³⁴⁸, sul finire del 1917, in alcuni stabilimenti metallurgici torinesi era la retribuzione media giornaliera.

Nell'inverno 1916 - 1917, comunque, nelle fabbriche tessili di Torino raramente la paga media giornaliera raggiungeva le 3 lire³⁴⁹.

Tra la fine del 1916 e il 1918, gli operai tessili, ottennero un aumento di circa il 40 % che, tuttavia, sarà ben lontano dal riuscire a compensare la crescita dei prezzi.

Durante la guerra poi il costo della vita subì un rapido aumento: *infatti la speculazione, la mancanza di rifornimenti, il variare stesso dei consumi, accentuano spesso grandemente il divario tra i prezzi all'ingrosso e prezzi al minuto. Tanto più ci si accorge in una città come Torino dove la maggioranza della popolazione è ormai costituita da salariati. In altri termini, il salario reale dei lavoratori, subisce in linea complessiva, una costante diminuzione*³⁵⁰, raggiungendo un potere d'acquisto pari ad un quarto di quello del 1913³⁵¹.

E' quindi evidente che, nonostante la guerra e i limiti imposti, numerose furono le vertenze e le agitazioni particolari intraprese dalle maestran-

³⁴⁶ ...a Grugliasco...sorge una specie di galera umana ove lavorano per dodici ore intere e faticate centinaia di donne...per paghe di vergogna e di fame. A queste condannate ai lavori forzati del iutificio i pii monaci dal pergamo e dal confessionale predicavano, suggerivano, imponevano di starsene contente del loro stato, e le pie monachelle, alla domenica nei ricreatori, infondevano il quotidiano spirito della cristiana rassegnazione e della mortificazione della carne. Antonio GRAMSCI, *Il medioevo alle porte di Torino*, Avanti, 6 settembre 1916, Cronache torinesi.

³⁴⁷ Paolo SPRIANO, *Torino operaia nella...*op.cit. p.193.

³⁴⁸ Bruno Buozzi, socialista, deputato, segretario della FIOM, fucilato a Roma dai tedeschi in ritirata il 4/6/1944. Intervento al Congresso Nazionale dei metallurgici, ottobre 1918. Torino 1919.

La media della retribuzione giornaliera a Genova è di 9,03 lire, 8,51 a Milano, 7,60 a Bologna e 5,50 a Palermo.

³⁴⁹ Paolo SPRIANO, *Torino operaia nella...*op.cit. p.156.

³⁵⁰ Paolo SPRIANO, *Torino operaia nella...*op.cit. p.186.

³⁵¹ Antonio FOSSATI, *Lavoro e produzione in Italia*, Torino 1961, p.567- 569.

ze di specifici settori produttivi o da singoli stabilimenti volte ad ottenere adeguamenti salariali per fronteggiare il crescente *caro vita*.

Nello specifico ricordiamo, quelle del novembre- dicembre del 1916: i lavoratori dei cotonifici, le operaie degli stabilimenti militari, la ditta Martina e Figli, i lavoratori degli alberghi, gli operai della fonderia Ballada, la Manifattura Tabacchi, i lavoratori del libro, lo stabilimento Schalk e quelli dell'Arsenale di Costruzione.

Nel gennaio - febbraio 1917 si ebbero vertenze al Ruotificio Italiano, alla ditta OMS, alla Diatto, alla Gilardini, e tra le lavoratrici del comparto laniero³⁵².

Nel trimestre marzo, aprile, maggio 1917, si registrarono numerosissime richieste di aumenti che sarebbe tedioso enumerare, ma dalle quali emergono quelle dei lavoratori degli alberghi, della Diatto, della Michelin,

dei lavoratori delle calzature, degli stabilimenti lanieri, della FIAT San Giorgio, della Gilardini, delle Fonderie Subalpine, delle operaie del maglificio Bonzanino, dello stabilimento Industria Nastri Gomma e Affini e del cotonificio Hofmann³⁵³.

Nel successivo quadrimestre si registrarono richieste di aumenti fra i litografi, negli stabilimenti Frejus- Lancia- Italia- S.p.a., al Pastificio Italiano, alle Fonderie Industrie Metallurgiche, alla Elli - Zerboni, alla Westinghouse ed alle acciaierie FIAT.

Di fronte al continuo rincaro del *costo della vita* e alla scarsità di alcuni generi, presentano particolare interesse i provvedimenti adottati dalla Giunta Municipale di Torino, che seppure non raggiunsero sempre gli obiettivi prefissati – come evidenziarono gli avvenimenti dell'agosto 1917 - denotavano, tuttavia, tenendo conto dello stato di guerra e dei timori per l'ordine pubblico, la volontà di esercitare un'azione moderatrice sui prezzi.

In virtù dei poteri conferiti dal Decreto Luogotenenziale n° 926 del 2 agosto 1916, nella riunione dell'11 ottobre 1916, la Giunta municipale deliberò la costituzione dell'*Ente autonomo dei consumi, avente per iscopo di eserci-*



Via Brandizzo
ang. Via
Mercadante
I ragazzi
dell'Oratorio
Michele Rua in
partenza per una
gita anni '20.

³⁵² Città di Torino, Ufficio del Lavoro, Bollettino e Statistica, 1/4/1917 anno III, n. 1.

³⁵³ Città di Torino, Ufficio del Lavoro, Bollettino e Statistica, 1/7/1917, anno III, n. 2.

*tare azione moderatrice sui prezzi delle merci di generale consumo*³⁵⁴.

Il nuovo ente fu costituito dalla partecipazione del Comune di Torino e di tutte le istituzioni pubbliche di beneficenza e di previdenza che concorrono con una quota di partecipazione non inferiore alle lire 2.000³⁵⁵.

Il giudizio sul difficile momento e sulla funzione del nuovo organismo che diede l'opposizione in Consiglio comunale può essere così riassunto:

*La funzione naturale di un Ente dei consumi è quella di sostituirsi alla speculazione privata nell'approvvigionamento dei mercati cittadini. Lo stato di disagio in cui questi mercati attualmente si trovano è determinato dal non essere le città produttrici di generi alimentari, e dal trovarsi perciò in balia dei produttori, degli accaparratori e dei minutisti. Questa trimurti della speculazione può, quando voglia, in questo momento di crisi negli scambi, affamare la cittadinanza per imporle i prezzi che l'ingordigia le detta. I calmieri sono insufficienti a frenare l'opera delittuosa della carestia artificiale. Unica misura efficace si è rivelata quella dell'intervento diretto dei comuni che, sorretti da largo credito, possono attraverso gli enti scavalcare le due muraglie cinesi dell'accaparramento e della vendita al minuto. Così la merce non subisce più il rincaro dovuto agli onesti guadagni dei grossisti e degli esercenti, e può esercitare un'azione enorme per sventare il polipaio affaristico. Ma è evidente che, se il Comune vuole veramente fare opera utile per i consumatori, non deve in alcun modo curarsi della sorte dei due ceti che vivono parassitariamente sugli scambi. Se il comune si preoccupa di non turbare l'interesse dei commercianti, è finita non si farà che continuare la tradizione delle mezze misure e ben poco ci guadagneranno i consumatori*³⁵⁶.

Lo statuto dell'ente prevedeva che il Consiglio generale indicasse gli indirizzi e gli orientamenti generali per il funzionamento dell'ente stesso³⁵⁷, mentre una commissione esecutiva si sarebbe occupata dei bilanci, preventivo e consuntivo, contratti di acquisto fissazione dei prezzi e modalità di vendita³⁵⁸.

Nella seduta del 29 settembre 1916 la Giunta municipale impose il calmiere per paste alimentari, riso, patate, lardo burro e latte e in quella del successivo 4 ottobre fissò il prezzo di vendita della carne.

Tali misure entrarono in vigore nell'ottobre del 1916.

³⁵⁴ Capo I, Art. 1 dello Statuto dell'Ente autonomo della Città di Torino per i consumi.

³⁵⁵ Capo II Art. 3 dello Statuto dell'Ente autonomo della Città di Torino per i consumi.

³⁵⁶ Antonio GRAMSCI, *Politica annonaria e velleità clericali*, in Sergio CAPRIOGLIO a cura di, *Cronache torinesi 1913-1917*, Torino, 1980, p. 579. Per quanto riguarda le polemiche per il calmiere si veda, del medesimo autore, *Monssu botegari*, op. cit. p. 696.

³⁵⁷ Capo III° Art.13 dello statuto dell'Ente autonomo della Città di Torino per i consumi.

³⁵⁸ Capo III° Art.14 dello statuto dell'Ente autonomo della Città di Torino per i consumi.

Tabella 36 – Prezzi di vendita al minuto per alcuni generi calmierati ottobre 1916³⁵⁹.

Generi	Misura	Prezzo in lire
Pane, farina governativa, oltre 125 grammi	Chilo	0,50
Pane, farina governativa, inferiore a 125 gr		0,55
Farina frumento tipo 85%		0,52
Farina di meliga senza crusca		0,40
Farina semolata senza crusca		0,45
Pasta alimentare comune		0,42
Riso comune		0,47
Riso Fioretto		0,52
Lardo		3,00
Carne di vitello, quarti anteriori		2,75
Carne di vitello, quarti posteriori		3,55
Carne di vitello, spalla		3,15
Carne di vitello, coscia		4,50
Uova fresche	Dozzina	1,70
Latte	Litro	0,35
Burro	Chilo	4,25
Patate pasta gialla		0,22
Patate pasta bianca		0,20
Zucchero secondo il tipo		1,98-2,07

In realtà mentre il problema dell'aumento dei prezzi diveniva sempre più pressante, erano *vive e non infondate le preoccupazioni che in tempo non lontano alcune derrate indispensabili all'alimentazione possano venire a mancare*³⁶⁰.

Per rispondere a queste preoccupazioni l'Ente autonomo, si pose all'opera e fattosi carico delle lagnanze che salivano dalla città rese nota l'intenzione di procedere all'immagazzinamento di grosse partite di alcune derrate non deperibili in modo da averle pronte e poterle distribuire al momento del bisogno provvedendo all'acquisto di 20.000 quintali di grano dal Consorzio agrario provinciale. Inoltre la Giunta municipale propose di porre a disposizione dell'Ente autonomo la somma di lire 1.500.000 da erogarsi per l'acquisto di derrate per l'accantonamento³⁶¹.

L'amministrazione comunale e l'Ente autonomo lavorarono poi di concerto con associazioni diverse, istituti, opere pie ed esercenti che avevano l'obbligo di porre in vendita le derrate per le quali finora l'Ente si è specialmente occupato: zucchero, riso, patate, castagne bianche secche, fagioli, paste ali-

³⁵⁹ Città di Torino, Ufficio del Lavoro, Bollettino e Statistica, 1/12/1916, anno II, n. 6.

³⁶⁰ Delibera Giunta municipale 27/1/1917.

³⁶¹ Idem.

*mentari, olio di oliva, conserva di pomodoro e farina di meliga*³⁶².

Conclusasi la guerra, tuttavia, la tendenza al rialzo dei prezzi non si fermò, anzi, già cresciuta fra l'ottobre e i primi mesi del 1919, da maggio subì una nuova, violenta impennata³⁶³ attribuibile all'esaurimento delle materie prime, allo squilibrio tra la bassa produzione e gli elevati consumi alla mancanza di riserve alimentari³⁶⁴. Di pari passo crescevano le importazioni e lo squilibrio della bilancia commerciale³⁶⁵, a cui il governo rispose prorogando il razionamento del pane³⁶⁶.

Tra febbraio e aprile 1920 crebbero i prezzi di olio, zucchero, uova, formaggio; mentre dalla fine di marzo la vendita della carne era sospesa per due giorni la settimana³⁶⁷.

Gli aumenti di cui sopra venivano rilevati dai puntuali e attenti uffici comunali che, in particolare, in quegli anni affinarono il metodo del rilievo statistico. Infatti da questo momento in avanti, gli indici del costo della vita, saranno computati sulla base dei consumi settimanali di una famiglia teorica costituita da cinque persone, due adulti e tre ragazzi³⁶⁸.

Le singole voci di spesa erano raggruppate in cinque grandi gruppi: *alimentazione, vestiario, abitazione, calore e luce, varie*.

Per cui se nel primo semestre del 1914, la famiglia tipo considerata, spendeva settimanalmente, per la somma delle voci comprese in questi gruppi 47,45 lire (indice 100) nel luglio 1920 ne spendeva 182,40 (indice 384,40) e nel marzo 1921 ben 224,08 (indice 472,24)³⁶⁹.

Vi era comunque penuria di alcuni generi tanto che il Municipio

³⁶² Ufficio del Lavoro, Bollettino e Statistica, 1/4/1917, anno III, n. 1.

Dalla medesima fonte apprendiamo che ...l'Amministrazione provvede aprendo otto spacci regolatori o di controllo, e cioè uno nel proprio magazzino in via Grossi 8, uno presso il distributore della società Dipendenti del Municipio in piazza Emanuele Filiberto n. 8; uno presso la Federazione Agricola Torinese in via Meucci 2; quattro presso gli spacci eserciti dalla Associazione generale delle Operai in via Ospedale 10, via San Domenico 26, via Massena 21 e via Monferrato angolo via Santarosa; ed infine uno a Cavoretto, via ai Ronchi 10 presso il negozio Menzio Giuseppina ved. Gallea. Prossimamente sarà aperto in piazza Madama Cristina n. 7 un nuovo magazzino per vendite all'ingrosso con annesso distributore per vendite al minuto.

³⁶³ Giuseppe MAIONE, *Il biennio rosso. Autonomia e spontaneità operaia nel 1919-1920*, Bologna 1975, p.31. Causati dal caro viveri nei mesi di giugno e luglio a Torino, particolarmente in Borgo San Paolo si ebbero una serie di tumulti. Avanti 6/7/1919.

³⁶⁴ Avanti, 19/6/1919, Avanti, 20/6/1919.

³⁶⁵ Se già nel 1915, la produzione nazionale di grano non era sufficiente a soddisfare la richiesta del mercato interno; se a fronte di una produzione nazionale di 49 milioni di quintali occorreva importarne 13 milioni, questa quota salì a 19 milioni nel 1916 e a 20 milioni e mezzo nel 1919. La Gazzetta del Popolo, 9/3/1920.

³⁶⁶ Avanti, 29/3/1920.

³⁶⁷ Avanti, 29/3/1920, solo una battaglia di dieci ore impedì che la Camera dei Deputati rin-carasse il prezzo del pane.

³⁶⁸ Sul metodo di rilievo dei prezzi utilizzato degli Uffici comunali si veda: Città di Torino, Bollettino mensile del Lavoro e della Statistica. Dicembre 1921, anno I, n. 12.

³⁶⁹ Città di Torino, Bollettino mensile dell'Ufficio del Lavoro e della Statistica, Dicembre 1921, anno I, n. 12.

decretò a partire dal mese di settembre il razionamento di pasta, riso e farina di granoturco in ragione di 400 grammi di pasta per persona a settimana, 355 grammi di riso per persona a settimana e 525 grammi di farina di granoturco per persona ogni quindici giorni³⁷⁰.

In particolare per quanto si riferisce agli alimentari per alcuni generi significativi i prezzi al chilogrammo erano così cresciuti: il pane era passato da 47 centesimi a 1,40 lire, l'olio d'oliva da 2,60 lire a 14,88, le patate da 0,15 centesimi a 0,78, il burro da lire 3,25 a 22, il caffè da 4 lire a 24, 75, lo zucchero da lire 1,27 a 6,40, carne bovina con l'osso da lire 1,40 a 13,25, i salumi da 4 lire a 18,50, il latte da centesimi 0,30 a 1,50 lire il litro³⁷¹.

La spesa settimanale per il vestiario passò dalle 6,21 lire del 1914 alle 30,85 del marzo 1921. Il gruppo *calore e luce* salì, sempre settimanalmente, da 2,60 lire a 11,14 lire, mentre sorprendentemente il gruppo *abitazione* fece registrare un modesto aumento di sei centesimi passando da 6 lire a 6,60³⁷².

Percentualmente, in nove mesi, da luglio 1920 a marzo 1921 il costo della vita a Torino, crebbe del 22,26 %³⁷³. Viceversa da dicembre 1920 si registrò un sensibile rallentamento: infatti in tre mesi, crebbe mediamente di circa il 3% con una certa tendenza al ribasso³⁷⁴.

Molto difficile, praticamente impossibile, analizzare il costo della vita nei singoli quartieri operai come la Barriera di Milano; l'unico dato reperito fa riferimento al *numero indice delle spese alimentari nelle varie sezioni*³⁷⁵ del Corpo delle Guardie Municipali in cui era suddivisa la città (suddivisione del 1914). Questa suddivisione, funzionale all'ordinamento del corpo, comprendeva una porzione di territorio molto più ampia della Barriera di Milano e costituiva la Sezione 8° *Aurora*³⁷⁶.

³⁷⁰ La Stampa, 29/8/1920.

³⁷¹ I prodotti alimentari sui quali veniva fatto il computo erano venti e costituivano il gruppo *alimentari*.

³⁷² Città di Torino, Bollettino mensile dell'Ufficio del Lavoro e della Statistica. Aprile 1921, anno I, n. 4.

³⁷³ La Stampa del 28 agosto 1920 riferisce di un prossimo aumento del prezzo del latte e che il prezzo del caffè, genere calmierato variava, a seconda della qualità, da un minimo 1,80 lire all'etto se crudo a 2,30 se tostato, ad un massimo di 2,15 lire l'etto se crudo alle 2,75 se tostato.

³⁷⁴ Elaborazione dati Città di Torino, Bollettino mensile dell'Ufficio del Lavoro e della Statistica. Febbraio-marzo 1921, anno I, n. 2-3.

³⁷⁵ Città di Torino, Bollettino mensile del Lavoro e della Statistica. Dicembre 1921, anno I, n.12.

³⁷⁶ Confini. Corso Regina Margherita dal corso Principe Oddone all'incontro del corso San Maurizio, via Regio Parco, la Dora, fino alla soppressa Barriera del Colombaro, antica strada di Circonvallazione fino al numero civico 108, linea segnata dalla conduttura elettrica de detto stabile fino all'angolo delle vie Aosta e Mercadante, vie: Crescentino, Brandizzo, Palestrina, Fossata, Cigna, Cervino, Gressoney, strada di circonvallazione fino alla soppressa Barriera di Lanzo, corso Principe Oddone fino all'incontro con corso Regina Margherita. Nel 1914 contava circa 53.500 abitanti su una superficie di 325.000 ettari. Secondo il censimento del 1911 nella sezione Barriera di Milano erano residenti 17.791 persone.

Secondo questa fonte che tiene conto della media dei pezzi rilevati nelle singole sezioni, l'indice dei prezzi nella sezione Aurora fu 130,93, il più alto della città, superiore di 5,11 all'indice medio rilevato a 125,82.

Viceversa nel mese di dicembre lo scarto fu molto più contenuto: infatti, l'indice complessivo raggiunse 125,93, quello della sezione Aurora 126,09, ossia con un incremento dello 0,16.

Terminato il periodo del dopo guerra la tendenza non cambiò; sempre utilizzando il metodo della *famiglia tipo* cinque persone (due adulti e tre ragazzi) gli uffici comunali nel 1926 elaborarono il prospetto che riportiamo integralmente³⁷⁷.

Tabella 37 – Spese sostenute da una famiglia torinese tipo composta da cinque persone nel 1920 e nel 1926.

GENERI	QUANTITA'		Luglio 1920			Novembre 1926		
			prezzo	importo	indice	prezzo	importo	indice
ALIMENTARI								
Pane	kg	10	1	10	100	2,70	27	270
Pasta	kg	2,500	1,33	3,32	100	3,96	9,90	297,74
Riso	kg	1,500	1,40	1,40	100	3,10	4,65	221,43
Patate	kg	3,500	0,50	0,50	100	1,02	3,57	204
Fagioli secchi	kg	1	2,50	2,50	100	3,45	3,45	138
Verdura e legumi freschi	kg	4	1,15	4,60	100	2,05	8,20	178,26
Frutta di stagione	kg	1	1,37	1,37	100	3,28	3,28	239,42
Olio d'oliva	kg	0,200	15,62	3,12	100	13,18	2,64	84,38
Olio di semi	kg	0,200	9,30	1,86	100	9,09	1,82	97,74
Burro	kg	0,350	18	6,30	100	22,33	7,81	124,05
Formaggi	kg	0,400	14,20	5,68	100	18,83	7,53	132,60
Latte naturale	litro	7	0,95	6,65	100	1,50	10,50	157,89
Uova	n°	12	0,501	6,11	100	0,784	9,41	156,49
Lardo	kg	0,350	12	4,2	100	10,50	3,67	87,50
Carne bovina comune con osso	kg	2,500	9	22,50	100	10,49	26,22	116,55
Salumi carne suina fresca	kg	0,300	15,76	4,73	100	17,75	5,32	112,63
Pesce conservato merluzzo	kg	0,500	6	3	100	5,37	2,68	89,50
Zucchero	kg	0,750	5,70	4,27	100	7,55	5,66	132,46
Caffe'	kg	0,200	23,50	4,70	100	37,46	7,49	159,40
Vino	litro	6	2,80	16,80	100	3,17	19,02	113,21
Totale spese alimentazione			116,56	100		169,82	146,95	
Totale spese abitazione				6	100		40,31	135,49
Totale spese vestiario				29,75	100		28,12	468,66
Totale spese calore e luce				10,79	100		13,491	25,02
Totale spese varie				22,11	100		33,23	150,29
TOTALE GENERALE SPESE				184,21 ³⁷⁸	100		284,97	154,70

³⁷⁷ Torino, luglio 1926, anno VI, n. 7.

³⁷⁸ La medesima fonte nell'aprile del 1921 per il totale generale dà la cifra di 182,40 lire; la differenza di meno 2,11 lire influisce in modo assolutamente insignificante sul calcolo finale dell'indice di spesa.

Nonostante gli sforzi, non siamo tuttavia in grado spiegare il motivo di tale differenza attribuibile, forse ad arrotondamenti.

Scorrendo le cifre riportate nella tabella possiamo rilevare come il costo della vita a Torino, riferito ad una *famiglia media* in sei anni fosse praticamente raddoppiato. Ciò significava che per la famiglia con redditi bassi l'incidenza del costo della vita sui salari era sensibilmente maggiore di quanto riferito dai rilievi statistici.

La scuola

Nel 1861 su una popolazione di circa duecentomila abitanti, Torino contava il 25% di analfabeti³⁷⁹, scesi all'8% nel 1901³⁸⁰. Tali percentuali che di per sé stesse erano alte, si presentavano, in realtà, di molto inferiori a quelle della media del paese; infatti, nello stesso anno, il dato nazionale faceva ammontare al 48% il totale degli italiani analfabeti.

Sessant'anni dopo, nel 1911³⁸¹, in Piemonte l'11,50% degli abitanti era ancora analfabeta, a fronte del 33% del Lazio, del 59% della Sicilia e del quasi 70% della Calabria.

Nonostante la città fosse all'*avanguardia* nel campo della pubblica istruzione, per numero d'insegnanti, di classi e di alunni frequentanti, ancora sul finire del XIX secolo, molte delle scuole elementari torinesi erano sistemate in locali d'affitto. Per sopperire a tale situazione l'Ufficio Tecnico comunale progettò una particolare tipologia di edilizia scolastica, semplice e funzionale alle esigenze didattiche del periodo, ma non scevra di una qual certa eleganza. L'edilizia scolastica, soprattutto quella elementare, visse quindi un periodo di grande sviluppo negli anni 1880 -1890 e, se rispetto alle condizioni nazionali la situazione delle scuole torinesi poteva apparire soddisfacente, lo era in verità solo per la zona centrale della città, in quanto le condizioni dell'edilizia scolastica nei quartieri fuori cinta apparivano assai diverse, se si pensa che *nelle borgate Maddalene e Monterosa, le famiglie dovevano mandare i loro ragazzi alla lontana borgata Montebianco, oltre il corso Vercelli. A nulla valsero i reclami e le istanze dei borghigiani, a nulla valse che intanto l'af-*



Chiesa Nostra Signora della Pace – Asilo infantile - anno 1915.

379 I° Censimento del Regno d'Italia 1861.

380 IV° Censimento del Regno d'Italia 1901.

381 V° Censimento del Regno d'Italia 1911.

fluenza degli alunni nelle lontane scuole di borgata Montebianco raggiungesse tale importanza da duplicare addirittura il numero di cui erano capaci le scuole (da circa 400 a 1400), di guisa che per riparare alla meglio s'improvvisarono baracconi nel cortile, si occuparono le portinerie ed i gabinetti dei custodi, pur di provvedere alla bella e meglio³⁸².



La scuola Pestalozzi dopo la sua costruzione anno 1906 Archivio Storico Città di Torino.

La costruzione della scuola fu poi approvata dalla Giunta municipale il 20 gennaio 1904. Questa decisione fu poi rettificata dal Consiglio comunale il successivo 7 marzo.

Costruita fra il 1904 e il 1906, in via Monte Bianco (via Banfo) costò, escluso il terreno 255.000 lire³⁸⁵, così ripartite: 180.000 lire per opere murarie e accessori, 25.000 lire opere di falegnameria, 45.000 lire opere varie, assistenza e riscaldamento, 5.000 lire per inferriate, ringhiere e cancellate.

L'edificio, di tre piani fuori terra più la palestra, constava di ventinove aule³⁸⁶, più i locali per gli insegnanti, la direzione e due alloggi per i bidelli³⁸⁷. La scuola, capace di accogliere mille allievi, inizialmente fu denominata genericamente *Barriera di Milano*, poi assunse l'attuale denominazione di Giovanni Enrico Pestalozzi. Il primo direttore si chiamava Mario Ferrero³⁸⁸.

³⁸² Torino Nuova, n.9, 9/9/1911.

³⁸³ Nel 1903 alla vigilia della costruzione della prima scuola della Barriera. Direttore: Luigi Artusi, ispettrici: Andreina Ferrari- Rossi, Matilde Gilardini- Alasia, Giuseppa Vaccarino-Gianoli, deputato di vigilanza: Angelo Rossi, senatore e consigliere comunale, comitato di vigilanza: Giovanni Giachino, Giacomo Miglietti, Ernesto Mongini. Annuario statistico del Municipio di Torino, 1903.

³⁸⁴ Delibera Consiglio comunale del 9/4/1902.

³⁸⁵ Annuario statistico del Municipio di Torino, 1909-1910.

³⁸⁶ Le classi femminili entravano dal civico 32 quelle maschili dal 34.

³⁸⁷ Annuario statistico del Municipio di Torino, 1906-1907.

³⁸⁸ Annuario statistico del Municipio di Torino, 1907-1908.

Nell'anno scolastico 1909 - 1910 l'istituto ospitò una sezione della Scuola Operaia Serale Femminile³⁸⁹ che aveva per scopo quello di *accrescere l'istruzione delle lavoratrici, conforme alle disposizioni di legge sulle scuole serali e festive, preparando le alunne a sostenere gli esami di compimento e di licenza della scuola elementare*³⁹⁰.

L'edificio scolastico non assolveva solo ai suoi compiti originari poiché quando nel 1914 il Comune istituì quattro *biblioteche municipali popolari circolanti*, aperte agli abitanti del quartiere, la scuola divenne sede di una di queste biblioteche che, nel caso specifico, aveva una dotazione di 1.694 volumi e contava 670 lettori ammessi al prestito³⁹¹.

Nel 1920 queste biblioteche erano sedici associate al Consorzio Nazionale Biblioteche³⁹² il quale esercitava su di esse un'attiva vigilanza tramite commissari di sorveglianza e delegati municipali³⁹³.

Nel volgere di qualche anno comunque gli edifici scolastici del quartiere si rivelarono insufficienti ad accogliere il crescente numero di scolari, tanto che già nel 1911 alcune classi erano ospitate in edifici privati affittati dal Comune, così come possiamo rilevare dai prospetti di seguito riportati.

Tabella 38 – Succursali della scuola Pestalozzi allocate in edifici privati 1911-1912³⁹⁴ - 1913-1914³⁹⁵.

Anno scolastico 1911-1912			
Località	Affitto annuo in lire	Superficie in mq.	n° classi
Via Valprato 12 3	36	35	1
Via Soana 37	2.924	390	7
Corso Vercelli 96	1.200	75	2
Anno scolastico 1913-1914			
Via Valprato 12	336	35	1
Via Soana 37	2.924	390	7
Corso Vercelli 96	1.200	75	2
Via Elvo	1.724	140	2
Via M.Bianco/Circonvallazione	2.500	335	5

Su progetto della Divisione I del Servizio Tecnico la Giunta municipale, l'11 aprile del 1914, deliberò l'edificazione di una nuova scuola in via

³⁸⁹ Le sezioni erano quattro: Barriera di Milano, Barriera di Lanzo, Madonna di Campagna, Barriera di Nizza. Sede centrale via Silvio Pellico 7.

³⁹⁰ Guida Paravia, 1920.

³⁹¹ Le altre tre erano presso le scuole Manzoni, De Amicis e di Borgo San Paolo. Annuario Statistico del Municipio di Torino, 1916-1917.

³⁹² Piazza Statuto 7.

³⁹³ Commissario di sorveglianza: Angelo Conteri, corso Vigevano 10, delegato municipale: Luigi Ardizzola, corso Vercelli 104. Guida Paravia, 1920.

³⁹⁴ Annuario statistico del Municipio di Torino, 1911-1912.

³⁹⁵ Annuario statistico del Municipio di Torino, 1913-1914.



Scuola Materna
Tommaso di
Savoia di
Via Cervino
anno scolastico
1934-35.

Monterosa 52 (Aristide Gabelli) che avrà tre piani fuori terra ed un quarto piano sopraelevato, con la previsione di raddoppiarla.

La scuola sarà costruita fra il 1914 e il 1915 poiché *in causa del grande aumento di popolazione fu necessario fornire la regione di un nuovo edificio scolastico. Sorge sopra un'area di mq 6.950 e copre per intanto una superficie di soli mq 2.010. Il progetto completo*

*aumenterà la superficie fabbricata di circa il doppio. Ultimato nel novembre 1915 comprende 26 aule, locali per la direzione, insegnanti, bagni a doccia, biblioteca, 2 palestre, refettorio e alloggi per bidelli, l'importo totale delle opere fu di lire 470.000*³⁹⁶.

I lavori edili furono affidati alla Società Cooperativa Muratori di Torino mentre quelli di ventilazione e riscaldamento se li aggiudicò la ditta

Koerting di Sestri Ponente.

In effetti della costruzione di una nuova scuola si parlava da alcuni anni. Per tale scopo, nel marzo del 1910 la città aveva acquistato per la somma di 30.280 lire più 3.000 lire per spese di contratto, da Moisè ed Emilio Momigliano, un appezzamento di terreno compreso fra le vie Santhià, Monterosa, Feletto ed Elvo (poi Scarlatti).

Divenuta insufficiente ad ospitare l'accresciuta popolazione scolastica, l'11 febbraio 1925 fu decretato l'ampliamento della scuola Gabelli. I lavori conclusi nel 1927 costarono 2.700.000 lire³⁹⁷ e portarono a cinquantuno il numero delle aule disponibili.

Il lasso di tempo compreso fra il 1922 e il 1933 fu un altro periodo di notevole espansione dell'edilizia scolastica, *mentre gradatamente aumentava il numero degli edifici di proprietà comunale andò dimi-*

*nuendo quello dei locali di proprietà privata*³⁹⁸.

Nel 1933 le due scuole della barriera accoglievano complessivamente 3.185³⁹⁹ scolari così suddivisi:

³⁹⁶ Annuario statistico del Municipio di Torino, 1915-1916.

³⁹⁷ Torino, n. 12, dicembre 1928.

³⁹⁸ Leopoldo OTTINO, *Le scuole comunali di Torino*, Torino, 1951, p. 85.

³⁹⁹ Leopoldo OTTINO, *Le scuole...* op.cit.p.80-81.



La scuola elementare "A. Gabelli" lato di Via Scarlatti.

Tabella 39 – Suddivisione delle aule, classi e scolari delle scuole Gabelli e Pestalozzi nel 1933.

Scuola GABELLI	n° aule	n° classi	n° scolari
Maschili	25	25	998
Succ. via Santhià 24 ⁴⁰⁰	2	1	28
Femminili	27	26	983
Totali	54	52	2.009
Scuola PESTALOZZI ⁴⁰¹	26	26	960
Succ. c/so Vercelli	6	6	216
Totali	32	32	1.176

Una conferma del continuo espandersi della barriera e della crescita del numero dei suoi abitanti lo si può dedurre dall'aumento del numero dei bambini iscritti nelle due scuole elementari che nel 1939 raggiunsero il numero complessivo di 4.023 di cui 2.447 alla Gabelli e 1.576 alla Pestalozzi⁴⁰².

Tabella 40 – Iscritti delle scuole Gabelli e Pestalozzi nell'anno scolastico 1938-1939⁴⁰³.

	Iscritti scuola Gabelli		Iscritti scuola Pestalozzi		
	Maschi	Femmine	Maschi	Femmine	
Classe 1°	285	242	165	187	
Classe 2°	220	229	179	150	
Classe 3°	322	293	187	165	
Classe 4°	285	216	176	138	
Classe 5°	146	209	138	91	
Totale	1.258	1.189	2.447	845	1.576

Se questo è il panorama dell'istruzione elementare fino alla vigilia del secondo conflitto mondiale, per quanto riguarda le scuole materne nell'arco di tempo che va dal 1890 fino al 1934, sul territorio della Barriera furono costruite cinque scuole⁴⁰⁴:

- Tommaso di Savoia, fondata 1890;
- Suore Immacolatine, fondata nel 1908;
- Principessa di Piemonte, fondata nel 1933;
- Mario Sonzini, fondata nel 1933;
- Thaon de Revel, fondata nel 1933.

⁴⁰⁰ Locali in affitto da privati.

⁴⁰¹ Dalla scuola Pestalozzi dipendeva la succursale Pontestura. Fuori dai confini del territorio da noi preso in considerazione, accoglieva 8 classi per complessivi 257 scolari. Aperta nel 1890 era stata ampliata nel 1927.

⁴⁰² Per quanto riguarda la composizione del corpo insegnante delle due scuole si vedano le tabelle in appendice.

⁴⁰³ Annuario statistico del Municipio di Torino, 1939.

⁴⁰⁴ Torino, n.1, gennaio 1934.

Come si può notare ben tre furono edificati nel corso del fascismo, per il quale, queste scuole dimostravano l'attenzione del regime per l'infanzia, una traduzione pratica e tangibile della sua politica espansionistica veicolata dall'incremento demografico.

Nel 1930 il podestà, Thaon de Revel⁴⁰⁵ affermava che il Comune ha deliberato l'erogazione di centomila lire per la costruzione di un novo asilo (da affidarsi alla Società Asili⁴⁰⁶) in borgata Monte Rosa⁴⁰⁷.



Scuola
Elementare G.E.
Pestalozzi
di Via Banfo
anno scolastico
1936/37.

Fra le sue tante ed insana-
bili contraddizioni, il fascismo
scontava anche quella sul ruolo
assegnato alla donna nel suo pro-
getto di società. Infatti se da un
lato le affidava esclusivamente
ruoli naturali relegandola ai
ruoli familiari, madre di una stir-
pe fascista, maschia e romana,
dall'altra non poteva sottrarsi dal
rispondere alle necessità di una
società in evoluzione.

La donna che lavorava e
alla quale quasi si imponeva la maternità, doveva essere sostenuta ed avere
la possibilità di procreare limitando, quanto più possibile, problemi e disagi.
Si costituirono quindi asili e nidi all'interno degli stessi stabilimenti, come
accadde nel caso del biscottificio Wamar di corso Vigevano esaltato nel 1929
come esempio di modernità⁴⁰⁸. L'asilo più antico era però il Tommaso di
Savoia, di via Cervino 4 la cui costruzione iniziò nel 1890 e che, successiva-
mente, entrò a far parte della Federazione degli Asili Infantili Suburbani⁴⁰⁹.

All'asilo Tommaso di Savoia, alcuni anni dopo, fece seguito quello
delle suore Immacolatine. L'ordine, fondato ad Alessandria nel 1898, aprì
dapprima, nel 1908, un oratorio presso la parrocchia della Pace; indi nei loca-
li affittati in via Malone angolo corso Palermo, fu aperto il primo asilo, for-
nendo assistenza, in orario post- scolastico, alle figlie delle operaie. Nel 1925

⁴⁰⁵ Paolo Thaon de Revel, senatore, podestà dal 11/2/1929 al 24/1/1935.

⁴⁰⁶ La Federazione degli Asili infantili suburbani, fu costituita nel 1891 per iniziativa del conte Natale Aghemo, con la presidenza onoraria del principe Tommaso di Savoia duca di Genova.

⁴⁰⁷ Torino, n.2, febbraio 1930, p. 87.

⁴⁰⁸ Torino, n. 4, aprile 1929, p. 64.

⁴⁰⁹ Questa federazione nel 1933, raggruppava ventuno asili presenti nella periferia cittadina. Luca ANGELI, Angelo CASTROVILLI, Carmelo SEMINARA, *La manifattura tabacchi...op.cit.*156.

fu poi acquistato l'immobile di via Vestignè che divenne sede dell'asilo.

Io andavo all'asilo retto dalle suore Immacolatine. Mangiavamo nelle scodelle, c'erano i buchi sulle tavole dove si mettevano le scodelle e noi mangiavamo senza rovesciare la minestra. Ci divertivamo, facevamo le rappresentazioni teatrali. Mio padre pur essendo di sinistra e antifascista mi mandava dalle suore, piuttosto che all'asilo municipale, dove le maestre dovevano stare con i fascisti. Si faceva, come fosse ora, la merenda. La "mariana", si chiamava. Si prendeva il caffè, quello di cicoria, con il latte, con lo zucchero e si metteva dentro il pane. Non era un gran ché, ma a quei tempi mi sembrava magnifico⁴¹⁰.

La scuola materna Principe di Piemonte⁴¹¹ fu una delle prime costruite dal Comune di Torino. Il progetto di edificio ad uso scuola materna in Borgata Monterosa (vie Candia, Scarlatti, Paisiello, Mercadante n.d.r.) rappresenta una delle più indovinate soluzioni del difficile problema che si



Cortile dell'Istituto Suore Immacolatine di Via Vestignè anno 1943.

offriva al tecnico di conciliare la deficienza dell'area con le necessità di ospitare non meno di duecento bambini e di creare per essi un ambiente fornito del maggiore confort igienico, quale si richiede per le particolari esigenze della vita di sviluppo e per l'educazione igienica delle nuove generazioni⁴¹².

Sempre nel 1933 e facente parte della Società degli Asili Infantili di Torino, nasce in via Tronzano 28 l'asilo Mario Sonzini⁴¹³.

Da notare come in barriera esistessero solamente scuole materne ed elementari; le scuole di grado superiore erano concentrate, nella zona centrale della città. In barriera, il primo impianto di questo genere fu la *Scuola motoristi e montatori di aviazione Dalmazio Birago* che nel 1924 aprì i battenti in corso Novara 65⁴¹⁴ e fu poi ristrutturata nel 1938 ⁴¹⁵.

⁴¹⁰ Testimonianza di Maria Teresa Vittone in Paola SONNESSA, *Socialità e politica alla Barriera di Milano tra fascismo e dopoguerra 1918-1949*, Tesi di laurea, Facoltà di Magistero, Torino, a.a.1993/94.

⁴¹¹ Torino, n. 9, settembre 1932 e n. 10, ottobre 1933.

⁴¹² Torino, n. 1, gennaio 1934, p. 16.

⁴¹³ Guida Paravia, 1940.

⁴¹⁴ Guida Paravia, 1930.

⁴¹⁵ Torino, n. 9, settembre 1939 e n.10, ottobre 1940.

In ambito scolastico ed educativo è interessante rilevare come vi fosse uno stretto rapporto fra proprietari terrieri, ceti industriale, enti di gestione di scuole e patronati scolastici. E' palese osservare come gli enti di cui sopra potessero trarre prestigio e forse vantaggi dalla presenza di certi notabili negli organismi dirigenti, beneficiando altresì del loro filantropismo.

Non è quindi un caso se Luigi Falchero, uno dei maggiori proprietari terrieri della zona, la cui famiglia nel 1895 vendette alcuni terreni *per l'erigendo asilo infantile di Barriera di Milano*⁴¹⁶ fosse, nel 1910, presidente dell'asilo, infine si potevano notare tra i consiglieri tre rappresentanti di associazioni operaie.

Tabella 41 – Composizione del Comitato di gestione dell'Asilo della Barriera di Milano "Tommaso di Savoia" nel 1910

CARICA	NOME	INDIRIZZO
Presidente	Falchero cav. Luigi	Via XX Settembre 69
Vice Presidente	Rabbi Carlo	Corso S.Martino 10
Tesoriere	Dutto Michele farmacista	Corso Vercelli 47
Consigliere	Martinolo Vincenzo	Via Arsenalè 17
Consigliere	Gallo Giorgio	Piazzale Barriera di Milano 54
Consigliere	Sciorati avv. Cleto	Via Botero 12
Consigliere	Società Rappresentante Barriera di Milano	Via Leyni 20
Consigliere	Rappresentante Società La Mangiarda	Via Mangiarda 4
Consigliere	Rappresentante Segretariato del Popolo	Piazzale Barriera di Milano 57
Economo	Tortiglia Marco	Barriera di Milano
Segretario	Prete Andrea	Corso Vercelli 87
Sindaco	Fino Paolo	Corso Vercelli 63
Sindaco	Gallo Giuseppe	Piazzale Barriera di Milano 54
Ufficiale Sanitario	Giorelli dott. Ernesto	Via Andrea Doria 8

Nel 1910 due membri della famiglia Tedeschi, proprietari della più grande fabbrica della zona, la IN.C.E.T., Vittorio Tedeschi e Letizia Sacerdote Tedeschi, erano rispettivamente deputato di vigilanza ed ispettrice della scuola Pestalozzi.

Nel 1920 l'ingegnere Vittorio Tedeschi è presidente onorario del patronato della medesima scuola e una Gilardini, Giacinta Rey Gilardini, ne è ispettrice .

Tabella 42 – Composizione del Patronato Scolastico della scuola Pestalozzi nel 1920.

CARICA	NOME	INDIRIZZO
Presidente onorario	Tedeschi ing. Vittorio	Corso Vitt.Emanuele II 67
Presidente	Golzio cav. Emanuele	Corso Francia 7
Vice Presidente	Nicola Alfredo	Via Cigna 120
Vice Presidente	Venturi ing. Giovanni	Via Vanchiglia 1
Cassiere	Traboldo Luigi	Via Soana 4
Segretaria	Chiantore Catterina	Via XX Settembre 56
Economa – Direttrice	Ravizza prof. Annalena	Via Principe Tommaso 21
Revisori	Marazzina geo. Giovanni	Corso Vigevano 10
Revisori	Pagani Arcibialde	Via S.Quintino 55
Revisori	Staccione Anacleto	Corso Vigevano 10
Membri nati	Tedeschi ing. Vittorio	Corso Vitt.Emanuele II 67
Membri nati	Ravizza prof. Annalena	Via Principe Tommaso 21
Ispettrici	Bonino-Mogna Gemma	Via Confienza 19
Ispettrici	Cravera-Tarditi Pierina	Via S.Dalmazzo 24
Ispettrici	Gilardini-Rey Giacinta	Corso Oporto 38
Patronesse	Golzio-Testa Camilla	Corso Vigevano 22
Consiglieri	Audisio Enrico	Via Angiolino 51
Consiglieri	Bertiroty dott. Giovanni	Corso Vercelli 86
Consiglieri	Bosco Giacomo	Corso Vercelli 61
Consiglieri	Gallo Giuseppe	Corso Vercelli 54
Consiglieri	Giordano Filippo	Corso Vigevano 25
Consiglieri	Golzio dott.Alfredo	Corso Vigevano 22
Consiglieri	Guyot rag. Giovanni Battista	Via Ormea 52
Consiglieri	Milone Giovanni	Via Aosta 37
Consiglieri	Sacco Luigi	Via Susa 31
Consiglieri	Sappa Federico	Corso Vercelli 80
Consiglieri	Tabacchi cav. Uff. Luigi	Via Verres 10

Nel 1930 con una rimarchevole continuità il deputato di vigilanza è un altro membro della famiglia Tedeschi, in questo caso, l'ingegnere Giulio Tedeschi.

La commistione fra notabilato ed enti scolastici non era però sola specificità della borgata Monte Bianco. Infatti, nel 1920, nella borgata Monte Rosa ispettrice e deputato di vigilanza della scuola Gabelli erano Teresa Cussotto Grassi e lo stesso Luigi Grassi, ossia il più grande costruttore edile di Torino.

Il notevole Luigi Grassi

Nel moto espansivo ed edificatorio della città, relativamente alla zona nord, un grande ruolo lo ebbe Luigi Grassi che grazie *ai suoi grandi lavori edilizi, specialmente nelle Borgate Monterosa, Maddalene, Vanchiglietta ed Aurora*⁴¹⁷,

⁴¹⁷ I benemeriti costruttori della nuova Torino in Torino Nuova 23/11/1912 n. 47.

divenne uno dei più importanti costruttori edili della Torino dell'epoca.

Nato a Bologna nel 1876, lavorò come operaio in alcuni cantieri ferroviari di Toscana e Abruzzo e, dopo aver prestato il servizio militare a Torino dal 1898 al 1899, fu congedato con il grado di caporal maggiore. Nel 1902 iniziò la sua attività di impresario edile che si protrarrà, senza interruzioni, fino al 1938.

Abitava in corso Ponte Mosca 20 dove aveva anche sede la sua ditta. Animatore della vita economica della barriera ne auspicava lo sviluppo.

Consigliere comunale fu sostenitore del Sindaco Rossi di Montelera e



Le case "Grassi"
di Via Baltea.

proprio per questo, nel 1912, fece parte del novero di coloro che si dichiararono favorevoli all'allargamento della cinta daziaria.

La sua attività politica lo rese obiettivo dei corsivi di Antonio Gramsci che talvolta, citandolo sull'Avanti⁴¹⁸, lo soprannominò 'l morador'⁴¹⁹.

Fu anche candidato nelle liste del Partito Costituzionalista (monarchico e moderato) per le elezioni politiche del 1913⁴²⁰ e, alla fine della prima guerra mondiale, venne nominato *commisario alle fabbriche*.

Luigi Grassi descritto come uomo sempre memore delle sue umili origini, nel 1912 aveva già costruito 4.127 camere per una cubatura di 320.000 metri quadrati. Ossia quaranta edifici ove alloggiavano 1.366 famiglie per complessivi 5.445 inquilini con pigioni che sono fra le più basse che si

possano immaginare⁴²¹.

L'attività dell'impresa con una speculazione estensiva, si rivolgeva a quella parte del proletariato cui erano inaccessibili, per costo locativo, le stesse case dell'istituto pubblico⁴²². Si trattò comunque di una scelta obbligata in quanto *nelle borgate Monterosa e Maddalene le costruzioni hanno dovuto conservare le caratteristiche delle case povere poiché qui non fu possibile attirare il ceto medio degli impiegati e dei professionisti, i soli che possano per varie ragioni costituire l'elemento adatto per abitare case divise in alloggiati più o meno grandi e*

⁴¹⁸ Si veda: Sergio CAPRIOGLIO cura di Cronache...op.cit, 1980.

⁴¹⁹ Antonio GRAMSCI, *Nenie di Carnevale*, in Sergio CAPRIOGLIO a cura di, Cronache torinesi 1913- 1917, Torino, 1980, p. 178.

⁴²⁰ Fu proposto nel II Collegio dal Circolo Pro Barriera di Milano nella seduta del 28 marzo 1913, Torino Nuova, 29/3/1913 n.13.

⁴²¹ *I benemeriti costruttori della nuova Torino* in Torino Nuova 23/11/1912 n. 47.

⁴²² Alberto ABRIANI- Luciano FAVERO, *Un'analisi storica delle caratteristiche di sviluppo di Torino* op. cit. p.401.

muniti di comodità moderne. Nel 1905 (Luigi Grassi n.d.r.) io ebbi la malinconica idea di tentare di attirare qui il ceto medio, fidando nella relativa vicinanza della città, poiché chilometricamente noi siamo in posizione molto più vicina al centro di quanto non lo siano le borgate S. Paolo, Pozzo Strada, Tesoriera, Ponte Trombetta, Madonna di Campagna, Barriera di Casale, ecc., ecc., costruii dieci casette adatte per il ceto medio, muniti di palchetti, di tappezzerie, di water closet all'inglese, gli ambienti suddivisi in camere da letto, per entrate, per cucine, bagno e tutte con il loro piccolo giardinetto. Ma ahimè, ancora oggi penso con rammarico a quell'idea pessima, poiché queste case furono e sono ancora oggi la mia disperazione. Le tenni vuote per un bel po', gli impiegati ed i professionisti vennero videro e se ne andarono, perché tutti unanimi dissero che l'economia del fitto si sarebbe risolta in una canzonatura per loro che avrebbero, per qui giungere, dovuto affrontare il disagio di un lungo percorso a piedi, in strade impraticabili specie d'inverno, in una regione ove non avrebbero avuto il conforto di scuole vicine per i loro figli e in complesso priva di tutti quei servizi pubblici che rendono facile e gradevole il soggiorno anche a distanza dal centro della città... Eppure qui abitano i veri ed i più poveri lavoratori, quelli che privi di raccomandazioni, di impiego stabile, carichi di molta famiglia, difficilmente sono accolti nelle case dell'Ente Autonomo e che quindi debbono pagare le imposte statali di ricchezza mobile e le tasse comunali per i più fortunati che possono essere accettati nelle case dell'Ente Autonomo⁴²³.

Dopo questi inizi non del tutto soddisfacenti, approfittando dello spazio lasciato dall'esiguo volume di interventi pubblici, iniziò ad edificare case per i ceti più modesti introducendo nuovi sistemi costruttivi. Le sue erano infatti abitazioni fabbricate utilizzando blocchi di cemento armato, che portavano ad una rapida costruzione e al risparmio di materiali.

Il Grassi, si lanciò in un'attività edificatoria veramente frenetica: tra il 1902 e il 1903 costruì sei edifici in via Lombardore 10, 14, 16, 18, tra il 1904 e il 1905 edificò in via Soana, corso Regio Parco 33 e corso Verona 33, 35, 37, dal 1908 al 1910 costruì sei edifici in corso Palermo 75, 77, 78, 79, 80, 82, oltre a quelli di via Monterosa, via Agliè 3 e 20, via Favria 1 e 3. Nel 1911 terminò sei case in Vanchiglia (via Pralungo, via Graglia, corso Tortona).

Nel 1925 costruì in via Foroni, nel 1926 via Baltea, via Scarlatti, via Monterosa, Montanaro.

Tra il 1930 e il 1938 completò le costruzioni di via Foroni e nel biennio 1937-1938 intervenne massicciamente in piazza Marcello, oggi largo Sempione 164/170, edificando *un significativo esempio di edilizia residenziale a basso costo di realizzazione privata, di gusto novecentista*⁴²⁴.

⁴²³ Torino Nuova, 7/10/1911, n. 13

⁴²⁴ Vera Comoli MANDRACCI, Beni culturali e ambientali nel Comune di Torino, Società degli Ingegneri e degli Architetti in Torino, 1984, p. 545.

Interessante risulta il raffronto fra la produzione degli enti pubblici IACP/Comune con quella portata a termine dalla ditta del Grassi⁴²⁵, in ambito cittadino, nell'arco di tempo in cui rimase in attività.

Tabella 43 – Alloggi costruiti dall'IACP/Comune e dall'impresa Grassi nei periodi 1902-1909, 1910-1919, 1920-1938.

		Anni Costruzione									
		1902-1909			1910-1919			1920-1938			
		Alloggi	Vani	Mc.	Alloggi	Vani	Mc.	Alloggi	Vani	Mc.	
IACP	590	1.304	133.446	IACP	252	920	98.100	IACP	1.234	3.584	352.076
		Comune									
Grassi	390	1.092	79.706	Grassi	469	1.263	111.820	Grassi	404	1.283	127.197

Per quello che riguarda la produzione specificatamente riferita alla Barriera di Milano, fra il 1909 e il 1938 consideriamo i dati contenuti nella seguente tabella⁴²⁶.

Tabella 44 – Costruzione di alloggi in Barriera di Milano realizzate dall'impresa Grassi, dall'IACP e dal Comune tra il 1909 e il 1938.

Soggetto realizzatore	n. alloggi	n. vani
IMPRESA GRASSI	1263	3638
I.A.C.P./ COMUNE	1246	5808

In una situazione di carenze e deficienze abitative l'intervento dell'impresa Grassi fu visto con favore sia negli ambienti istituzionali⁴²⁷ e sia fra gli abitanti del borgo per i quali il Grassi era un benefattore⁴²⁸, tanto più che era ben conosciuto anche per attività extraprofessionali.

Caratteristiche del Grassi furono l'interessamento per le vicende del quartiere e il filantropismo, comune a molti industriali e imprenditori che, anche nel tentativo di contenere spinte rivendicative, nel primo ventennio del secolo fondarono scuole, sostennero enti assistenziali e costruirono case per i propri dipendenti⁴²⁹.

⁴²⁵ Alberto ABRIANI - Luciano FAVERO, *Un'analisi storica delle caratteristiche di sviluppo di Torino* op. cit. 405.

⁴²⁶ Consiglio intercategoriale della zona Nord CGIL- CISL- UIL, *Territorio, fabbrica e società. Una proposta politica per la zona*, Torino, Centro di formazione CGIL - CISL- UIL, 1977, p. 41.

⁴²⁷ Torino, n. 3/3/1928, p.253.

⁴²⁸ Testimonianza di Giuseppina Ferraris, in Paola SONNESSA, *Socialità e politica alla Barriera di Milano...op. cit.*

⁴²⁹ A dimostrazione di questo filantropismo ricordiamo ad esempio che le prime Camere del lavoro, quando non avevano intenti sindacali, si reggevano anche con il contributo degli industriali; le società di Mutuo Soccorso, non politicizzate, sovente ricevevano somme in danaro, il villaggio operaio Leumann e le case IN.C.E.T.

Per quanto riguarda il Grassi oltre il suo intervenire negli enti di gestione delle scuole di cui si parla nel capitolo specifico, ricordiamo il ricreatorio gestito dal Comitato pro Ricreatorio Barriera di Milano. Sorto per iniziativa di anime generose, *ha lo scopo di radunare offerte per la creazione di una "Opera giovanile permanente" di assistenza alla gioventù specialmente nei giorni festivi. ...Per ora il comitato approfitta della generosità del comm. Luigi Grassi e raccoglie più di 250 giovinetti nei locali di via Candia 4, adibiti in tempo di guerra dal prefato munifico comm. Grassi a ricreatorio e asilo per i figli dei richiamati*⁴³⁰.

Nel 1919 il Grassi offrì il ricreatorio alla Congregazione Salesiana che, mutandone la denominazione in Ricreatorio Margherita Bosco⁴³¹, lo gestirà fino al 1922, ovvero fino al suo trasferimento nei nuovi locali dell'oratorio Michele Rua⁴³², nel frattempo costruito in via Paisiello.

Verso il fascismo

L'occupazione delle fabbriche a sostegno della vertenza degli operai metallurgici, protrattasi per circa un mese, si era conclusa con un nulla di fatto. *Papà non veniva neppure più a casa. Lavorava alla fabbrica di molle di via Mondovì, numero 19. Nel periodo dell'occupazione lui era commissario di fabbrica; doveva provvedere a fare i lavori. Hanno lavorato tanto e non venivano neppure a casa...Lui non voleva cedere...C'era venuto le Guardie Regie proprio davanti alla fabbrica. C'erano tutti i carri per prenderli e portarli via e ha dovuto uscire così per forza*⁴³³.

Nonostante la portata della vertenza, gli operai, non ebbero il completo sostegno né del P.S.I. né dello stesso sindacato. Ciò contribuì ad accrescere l'isolamento: *dopo quindici giorni il sindacato socialista ha tradito un po' e allora abbiamo dovuto lasciare le fabbriche. Prima ci hanno scaldati: - Occupate le fabbriche, bisogna occuparle, - poi quando erano occupate e si andava bene: - Bisogna di nuovo lasciare entrare i padroni- E così abbiamo dovuto lasciare le fabbriche e sono entrati i padroni. Dopo due giorni il padrone licenzia tutta la Commissione Interna e io sono stata licenziata. Combinazione mi sono sposata nel '20 una settimana prima dopo l'occupazione delle fabbriche. Mi sono sposata e sono rimasta a casa senza lavoro. Mio marito che era anche lui della Commissione Interna delle*

⁴³⁰ Presidente: marchese Amedeo Di Rovasenda, vice direttori: comm Carlo Barberis e avv. Vittorio Daneo, segretaria: contessina Paola Conzani di Revignano, direttore: don Ugo Lunati. Guida Paravia, 1920.

⁴³¹ Madre di Giovanni Bosco fondatore dell'ordine.

⁴³² Primo successore di Giovanni Bosco.

⁴³³ Testimonianza di Angiolina Fenoglioletto in, Bianca GUIDETTI-SERRA, *Compagne*, Torino, 1977, p.9.

Ferriere FIAT della Barriera di Milano è stato licenziato anche lui. Così abbiamo subito nove anni di disoccupazione tra me e mio marito...⁴³⁴.

Le scelte sindacali favorirono la politica del governo Giolitti la cui tattica di logoramento si rivelò vincente. Gli operai, isolati e senza alleanze, esaurite le scorte di materie prime, dovettero interrompere la produzione decretando di fatto la fine dell'occupazione.

Il clima politico stava cambiando e infatti alcuni mesi dopo i fascisti incendiarono la Casa del Popolo della Barriera di Milano che sorgeva in piazza Crispi. *Ricordo che una sera eravamo in riunione, arriva una squadraccia e hanno dato fuoco. Noi eravamo dentro e non si poteva più uscire, perché se si usciva c'erano loro che ci ammazzavano...poi non si poteva più uscire perché sotto bruciava già. E allora siamo saliti all'ultimo piano nelle soffitte e siamo passati sul tetto dell'altra casa e siamo scappati⁴³⁵.* Era il 15 aprile del 1921 e, a nostro parere, questa data rappresenta per il borgo la manifestazione locale di una cesura di portata molto più ampia. Per protestare contro questo atto di violenza il sindacato proclamò lo sciopero generale per la mattina del 16 aprile, quando tutti i servizi furono parzialmente ridotti o sospesi ⁴³⁶.

Il clima sindacale era ormai mutato: all'inizio di luglio il cotonificio Hofmann comunicò che *a partire dal giorno 12 luglio (data di scadenza del concordato di lavoro), intendeva ridurre la quota caroviveri comportante una diminuzione del 25% sui salari. Gli operai in massa (in numero di 451) dichiararono di non accettare tale provvedimento e proclamarono uno sciopero di protesta per il 5 luglio. Il lavoro cessò completamente per il giorno 7 del mese e non ricominciò che il giorno 26, cioè dopo 20 giorni di sospensione. Fu accettato il provvedimento adottato dalla ditta⁴³⁷.*

Ancora nel 1922 vi furono, da parte dei partiti di sinistra e del sindacato alcuni tentativi di mobilitazione stroncati però dalle rappresaglie, dalle distruzioni e dagli incendi, perpetrati dai fascisti, ma resi anche meno incisivi dalla debolezza e dalla sfiducia che pervadeva il mondo operaio.

A seguito degli incendi e devastazioni di alcune camere del lavoro e cooperative, a Novara e Ravenna furono indetti alcuni scioperi, anche generali. In taluni casi, come ad esempio per lo sciopero generale del 19 luglio 1922, in alcuni stabilimenti, il lavoro non fu nemmeno sospeso, mentre in altri lo fu solo parzialmente, come accadde ad esempio alla

⁴³⁴ Testimonianza di Anna Fenoglio, in Bianca GUIDETTI-SERRA, *Compagne*, op. cit. p.130

⁴³⁵ Testimonianza di Anna Fenoglio, in Bianca GUIDETTI-SERRA, *Compagne*, op. cit. p.132.

⁴³⁶ Bollettino dell'Ufficio del Lavoro, aprile 1921.

⁴³⁷ Bollettino dell'Ufficio del Lavoro, luglio-agosto 1921.

FIAT Brevetti e alla Tedeschi⁴³⁸.

Si chiuse perciò una fase dalla quale si attendevano grandi mutamenti sociali e politici, e se ne aprì un'altra che segnò l'epilogo di una sconfitta durissima il cui sbocco finale sarà la presa del potere da parte del fascismo.

⁴³⁸ Bollettino Ufficio del Lavoro, luglio-agosto 1922.



La Seconda Guerra Mondiale

La Seconda Guerra Mondiale

Di nuovo in guerra

La tragica esperienza della Prima Guerra Mondiale (che costò, in termini di vite umane oltre 600.000 morti), non vide il coinvolgimento diretto delle popolazioni, escluso qualche caso sporadico, ai fatti d'armi.

Benché si trattasse di una vera e propria *guerra industriale* i civili lontani dalla linea del fronte patirono le conseguenze del conflitto, oltre che per i lutti familiari, esclusivamente per le ristrettezze economiche ed alimentari a cui dovettero sottostare.

Viceversa, con lo scoppio della seconda guerra mondiale, che giungeva dopo cinque anni in cui il paese aveva già combattuto due guerre, l'aggressione all'Etiopia (1935) e la Guerra di Spagna (1936), le popolazioni civili furono toccate direttamente dagli eventi bellici, poiché questa fu una guerra *tra le case*. Un conflitto che entrò in città con tutta la prepotenza e la violenza di cui era capace e che si insinuò quotidianamente *tra i rioni*, dimostrando quanto fosse labile il confine fra soldati e civili, uomini e donne, vecchi e bambini: l'intera popolazione civile era *in prima linea*, diventava quindi un obiettivo.

Il primo segno tangibile della drammatica realtà che i torinesi si apprestavano, loro malgrado, a dover affrontare furono, all'inizio del 1940, il razionamento di molti generi di consumo e l'introduzione della tessera annonaria che consentiva, ad ogni persona, di acquistare giornalmente il necessario per vivere.

Tuttavia l'esiguità delle razioni, fin dal 1941, fece fiorire, a prezzi proibitivi, il *mercato nero* (chiamato comunemente *borsa nera*), al quale le classi popolari e lavoratrici erano costrette a indirizzarsi sempre più frequentemente, dal momento che risultava molto difficile lavorare e vivere con il razionamento giornaliero riportato nella tabella 45⁴³⁹.

Tabella 45 – Razione giornaliera per ogni persona nel 1940.

20 gr di carne	25 gr di verdura	12 gr di grassi
150 gr di pane	6 gr di riso	5 gr di formaggio
33 gr di patate	7 gr di pasta	200 gr di latte
25 gr di legumi	50 gr di frutta	10 gr di zucchero

⁴³⁹ Elaborazione dati da Raimondo LURAGHI, *Il movimento operaio torinese durante la Resistenza*, Torino, Einaudi, 1958, p 31.

Lavoravo come operaio tornitore alla FIAT Grandi Motori. Era una fabbrica molto grande e gli operai provenivano da tutta la città. In qualità di operai addetti a lavori pesanti avevamo la cosiddetta "tessera maggiorata": La maggiorazione consisteva in tre etti di pane di pessima qualità, invece dei due spettanti ai titolari della tessera ordinaria. Nonostante la maggiorazione la fame era tanta, le razioni erano assolutamente insufficienti e credo che l'ottanta per cento dei generi che si consumavano provenissero dalla "borsa nera"...Quando si faceva il turno del pomeriggio era quasi d'obbligo trascorrere la mattinata percorrendo i paesi della cintura torinese alla ricerca di un po' di burro, di farina, patate o di qualunque altro genere alimentare.

Alla Grandi Motori ogni tanto la direzione faceva una distribuzione di patate fra i dipendenti. Il magazzino delle patate era vicino al mio reparto ed ero riuscito a rubacchiarne un certo quantitativo, abbastanza modesto in verità. Lo tenevo nascosto in un ripiano ricavato all'interno del tornio al quale lavoravo. Ogni tanto saltava fuori una patata che consumavo dopo averla cotta sulla stufa. All'interno della fabbrica un "orto di guerra", alla cui coltivazione era addetto un operaio, doveva fornire la verdura fresca ai dirigenti. Una mattina, sapendo che l'incaricato delle coltivazioni arrivava verso le otto, entro con quelli del turno delle sei; vado nell'orto e faccio colazione con ravanelli e cipolline, mi pare un mangiare da re!⁴⁴⁰.

Alle difficoltà del reperimento di generi alimentari si affiancava un altro tratto distintivo del conflitto, ancora più doloroso: i bombardamenti aerei che iniziarono ad abbattersi su Torino già a partire dalla notte tra l'11 e il 12 giugno 1940.

Dall'inizio delle ostilità all'autunno 1942 la città subì quattordici incursioni. I danni furono tutto sommato lievi e il numero delle vittime contenuto⁴⁴¹, ma l'intensità degli attacchi crebbe col trascorrere del tempo concretizzandosi in dodici bombardamenti fra novembre 1942 e agosto 1943.

Nel corso delle cinque grandi incursioni aeree che Torino subì nel 1943 - quattro delle quali concentrate nel volgere di un solo mese nei giorni del 13 luglio, 3, 13 e 16 agosto - furono sganciate 2.448 bombe dirompenti, 200.000 bombe incendiarie che distrussero o danneggiarono 50.000 abitazioni, causando 1.175 morti e 1.615 feriti⁴⁴². Gli attacchi aerei causarono inoltre seri danni anche all'economia cittadina che fece registrare un calo della produzione in quasi tutti i settori manifatturieri, dalla siderurgia all'industria dell'automobile dove la FIAT, ad esempio, passò dai 34.230 veicoli prodotti nel 1940 ai 26.370 del 1942, fino ad arrivare ai 21.780 nel 1943⁴⁴³.

⁴⁴⁰ Testimonianza di Salvatore Arru, raccolta nel 1989 da Carmelo Seminara.

⁴⁴¹ Giovanni DE LUNA, *I bombardamenti*, in *Torino in guerra...* op. cit. 22.

⁴⁴² Raimondo LURAGHI, *Il movimento operaio...* op.cit., p. 72.

⁴⁴³ ARCHIVIO STORICO FIAT FIAT: *le fasi della crescita. Tempi e cifre dello sviluppo aziendale*, Scriptorium, Torino, 1996; [p.112;Tabella II].

Il bombardamento più duro che colpì Torino fu quello della notte tra il 12 e il 13 luglio 1943, nel corso del quale, caddero sulla città oltre settecento tonnellate di bombe che provocarono 792 morti e 914 feriti⁴⁴⁴. *Le bombe, comunque, non sono uguali per tutti, né per il loro effetto immediato né per le conseguenze sulla vita quotidiana. I quartieri operai, a causa della loro vicinanza agli stabilimenti, sono spesso i più danneggiati*⁴⁴⁵.

Non è quindi un caso se questa incursione è considerata quella che in Barriera di Milano provocò più danni e vittime⁴⁴⁶ e nel corso della quale, anche per le modalità con le quali avvenivano i bombardamenti, furono colpiti nelle Borgate Monte Bianco e Monte Rosa ben 376 edifici⁴⁴⁷, costituiti per la grandissima parte da abitazioni. Il dato è il risultato del computo del numero delle schede di rilevazione dei danni, allora compilate a cura del Municipio. Tali schede, precisissime per quanto concerne il rilievo dei danni, non riportano nella in molti casi la data dell'incursione. Per tale motivo pur ritenendo che il bombardamento che causò i maggiori danni sia quello del 13 luglio 1943, mancando la data, la scheda non è stata presa in considerazione. Perciò riteniamo che il numero degli edifici danneggiati in quella tragica notte sia stato di gran lunga superiore.

Sempre considerando solo le schede che riportano la data dell'incursione abbiamo provato a raggruppare gli edifici a seconda della via per verificare quali furono maggiormente colpite.

Tabella 46 – Edifici colpiti dai bombardamenti del 13 luglio 1943 in Barriera di Milano suddivisi per via.

Via	n° edifici colpiti	Via	n° edifici colpiti
Monte Rosa	32	Monte Bianco	13
Sesia	31	Candia	12
Vercelli	22	Cigna	10
Giulio Cesare	21	Santhià	10
Malone	19	Belmonte	9
Fossata	16	Chatillon	9
Thaon de Revel	16	Palermo	8
Tronzano	15	Baltea	8
Paisiello	14	Leyni	8
Valprato	14	Foroni	7
Sempione	14	Vigevano	7

⁴⁴⁴ CITTA' DI TORINO- IPSRSC, *Torino 1938-45. Una guida per la memoria*, Torino 2000, p.28.

⁴⁴⁵ Bruno MAIDA, *La società e la crisi del regime in Torino in Guerra 1940- 1945*, Torino, Mole Antonelliana, 5 aprile- 28 maggio 1995, Torino , 1995, p. 40.

⁴⁴⁶ Occorre precisare che sovente le schede considerano un unico edificio, stabili con più scale ed edifici che sorgevano all'angolo di due vie.

⁴⁴⁷ Il numero degli edifici colpiti è il risultato dell'elaborazione dei dati contenuti nelle schede di rilevazione dei danni provocati dai bombardamenti. Le tabelle sono consultabili in appendice.ASCT, Affari- XIV Urb/Sta (Bombardamenti) sezioni 38-39.

Come si nota, a conferma di quanto affermato in precedenza, quella notte, in numero esorbitante, furono colpiti edifici di abitazione. In testa alla lista, per numero di stabili danneggiati, sono via Monte Rosa e via Sesia, due vie dove non vi erano opifici industriali, mentre relativamente meno colpite sono le vie attorno agli stabilimenti ad esempio Monte Bianco e Valprato. Una notazione a parte merita la via Sempione la quale, benché ancora relativamente lontana dalle fabbriche e ancora poco urbanizzata fu colpita perché costeggiava la ferrovia, perché nelle sue vicinanze vi era una batteria antiaerea.

Quel 13 luglio, per chi lo visse, rimane impresso nella memoria come un'esperienza terribile.

Ero a casa in via Chatillon e stavo lavando un po' di roba. Ha suonato la sirena d'allarme e siamo scappati tutti nel rifugio. C'era Rosa del primo piano che soffriva di schiena...c'era Cesira...⁴⁴⁸.

Il 13 luglio, facevo il turno di notte, siamo rimasti sotto alla Michelin, sono venuti i pompieri a tirarci fuori da un buco, sono tornata a casa col "toni" tutto rotto e la mi' mamma che mi credeva già morta era felice di vedermi...⁴⁴⁹;

Chiesa Nostra
Signora della
Pace – bombardamento
13 luglio
1943.



...ero a Torino quando c'è stato il bombardamento che si può dire che ha quasi raso al suolo il quartiere. In quel periodo qui dalle suore nei locali della parrocchia della Pace facevamo il corso di pronto soccorso...ho visto cose terribili...non riesco a parlarne⁴⁵⁰.

Le abitazioni civili non furono però gli unici edifici ad essere sinistrati: a questi si aggiunsero infatti le fabbriche, prima tra tutte la FIAT Grandi

Motori, il simbolo industriale della barriera, che la notte tra il 12 e il 13 luglio del 1943 venne colpita da 25 bombe e 130 spezzoni incendiari che causarono

⁴⁴⁸ Testimonianza di Angela P., in Paola SONNESSA, *Socialità e politica alla Barriera di Milano...op. cit.*

⁴⁴⁹ Testimonianza di Flora Stefanelli Giachino, in Paola SONNESSA, *Socialità e politica alla Barriera di Milano...op. cit.*

⁴⁵⁰ Testimonianza di Marianna Astegiano, in Paola SONNESSA, *Socialità e politica alla Barriera di Milano...op. cit.*

danni per una cifra complessiva che ammontava a Lire 67.507.344⁴⁵¹. Fu questo, sicuramente, l'attacco che ebbe conseguenze più pesanti per lo stabilimento; un attacco che seguiva quelli del 28 novembre e dell'8 dicembre 1942 e che precedeva quelli del 13 e del 16 agosto del 1943 quando l'azienda fu nuovamente centrata dagli ordigni alleati che però causarono danni ben più seri alle abitazioni civili della Barriera di Milano che la mattina del 17 agosto presentava un lugubre scenario fatto di *centinaia di case in fiamme e centinaia di cadaveri che giacevano sotto le macerie*⁴⁵².

Le stesse incursioni alleate del novembre-dicembre 1942 e del luglio-agosto dell'anno successivo, ebbero pesanti ripercussioni anche per altre importanti industrie situate nel territorio della Barriera di Milano. E' il caso, ad esempio, della FIAT Fonderie Ghisa (Via Cuneo 21) dove, la notte tra il 12 e il 13 luglio, la caduta di due bombe dirompenti *danneggiò gravemente la palazzina degli uffici*⁴⁵³, delle Acciaierie FIAT (Via Cigna 115), colpite più volte tra il 1942 (30 novembre ed 8 dicembre) e il 1943 (13 luglio e 8 novembre) e della Nebiolo che riportò nel complesso di Via Bologna 55, adibito a Fonderia ghisa, *ingenti danni agli impianti, ai macchinari e la distruzione quasi completa del magazzino generale*⁴⁵⁴.

Le bombe e i disagi che ad esse si accompagnavano non facevano altro che acuire le difficoltà che scandivano il vivere quotidiano dei lavoratori torinesi costretti a sopportare oltre alla dilagante diffusione del mercato nero, anche il freddo, la fame, l'aumento del costo della vita, la riduzione del potere d'acquisto dei salari e durissime condizioni lavorative (ritmi di lavoro di 10/12 ore giornaliere uniti a una rigida disciplina di fabbrica).

Questa difficile situazione, che nemmeno i deboli provvedimenti intrapresi dal regime riuscirono a risolvere, provocò tra gli operai torinesi il diffondersi di un malcontento sempre maggiore che sfociò nei primi concreti segni di dissenso.

Tra l'agosto del 1942 e il primo bimestre dell'anno successivo, si contarono in città le prime grandi agitazioni che coinvolsero le maestranze di svariati stabilimenti, compresi quelli della barriera di Milano dove per altro era attivo già dal settembre 1942 Giorgio Carretto, un operaio della Grandi Motori che prendeva contatti con altri antifascisti e lavorava per dar vita ad

⁴⁵¹ Enrico MILETTO, *Torino 1938/45-La città dell'industria-*, a cura dell'Istituto piemontese per la storia della Resistenza e della società contemporanea di Torino, pubblicazione interattiva, Torino, 2003.

⁴⁵² Raimondo LURAGHI, *Il movimento operaio torinese durante la Resistenza*, Einaudi, Torino, 1958, p.64.

⁴⁵³ Enrico MILETTO, *Torino 1938/45-La città dell'industria...op. cit.*

⁴⁵⁴ Enrico MILETTO, *Torino 1938/45-La città dell'industria...op. cit.*

un organismo unitario di opposizione clandestina denominato *Comitato del Fronte nazionale d'azione*⁴⁵⁵.

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, indetti per



Via Aosta
bombardamento
13 luglio 1943.

protestare *contro le paghe, del tutto inadeguate al crescente costo della vita*⁴⁵⁶.

Gli operai di Torino stavano così ritornando a riappropriarsi dello sciopero, quello definito uno strumento *offuscato da vent'anni di non uso*⁴⁵⁷. Ed in questo percorso le fabbriche ed i quartieri operai che con esse avevano un contatto che non è errato definire fisico (le industrie erano infatti circondate, immerse nelle

barriere operaie dove peraltro abitava la maggior parte delle maestranze), si posero come centro della ribellione ad un regime che diventava ogni giorno sempre più oppressivo. La fabbrica si avviava così a diventare non solo un luogo di lavoro e di produzione, ma anche luogo di socializzazione, centro di resistenza e di iniziativa politica.

A Torino non poteva, d'altronde, essere altrimenti visto che sugli oltre 620 mila abitanti censiti all'inizio della guerra, 192.186 erano lavoratori dipendenti e, tra essi, 163.630 erano operai⁴⁵⁸, con tradizioni e modelli così radicati e diffusi che nemmeno vent'anni di fascismo erano riusciti a sradicare completamente, sia nelle vecchie generazioni che in quelle *educate* dal regime, che considerava i giovani operai torinesi *non integrati e potenzialmente ribelli*⁴⁵⁹.

⁴⁵⁵ Ad esso partecipavano Giorgio Carretto ed Egisto Cappellini per il Partito comunista; Luigi Carmagnola, Filippo Acciarini e talvolta Bruno Buozzi per il Partito socialista; Mari Passoni e Renato Martorelli per il Movimento Unità Proletaria; l'avvocato Allemandi e Luigi Salvatorelli per il Partito d'azione.

Raimondo LURAGHI, *Il movimento operaio...* op. cit., p. 48.

⁴⁵⁶ Raimondo LURAGHI, *Il movimento operaio...* op. cit. p. 52.

⁴⁵⁷ Claudio DELLAVALLE, *Gli operai contro la guerra*, in *Storia illustrata di Torino*, a cura di V. Castronovo, Sellino, Milano, 1993, vol. VII; p. 1981.

⁴⁵⁸ Raimondo LURAGHI, *Il movimento operaio...* op. cit. p. 27-39.

⁴⁵⁹ Adriano BALLONE, *Uomini, Fabbrica e Potere*, Milano, 1987, p. 121.

Tabella 47 – Prezzi di mercato nero espressi in lire nel 1943.

Generi		1° semestre 1943	2° semestre 1943
Pan comune	chilo	8,50	10
Pasta	chilo	9	10
Riso	chilo	9,42	11
Farina bianca	chilo	14,33	17,17
Farina gialla	chilo	6,17	10
Fagioli secchi	chilo	10,33	13
Patate	chilo	6,17	12
Carne bovina	chilo	136,67	171,67
Formaggio grana	chilo	128	140
Latte	litro	6	7
Burro	chilo	121,67	236
Olio	litro	640,50	732
Lardo	chilo	138,33	251
Zucchero	chilo	50	90
Vino da pasto	litro	12	23,33
Legna da ardere	quintale	77	85
Sapone da bucato	chilo	74,17	82,17
Uova	dozzina	96	120
Conserva pomodoro	chilo	60	90

All'inizio del 1943, le sospensioni del lavoro in alcune fabbriche torinesi fecero capire che i tempi erano oramai maturi per promuovere un'azione che coinvolgesse la gran parte dei lavoratori cittadini. Era perciò giunto il momento *di uno sciopero vero e proprio, contro la guerra, la miseria delle condizioni di vita e di lavoro, il regime. La rete clandestina è sempre più fitta, ma non potrebbe stringersi senza quella predisposizione covata a lungo nelle osterie di barriera e cresciuta spontaneamente sotto i bombardamenti e nelle lunghe ore di lavoro militarizzato*⁴⁶⁰.

L'occasione fu fornita proprio dal regime con la promulgazione di un provvedimento emanato 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.

La prima agitazione venne programmata alla FIAT Mirafiori alle ore 10,00 del primo marzo, ma 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 nei due stabilimenti delle Officine Rasetti (corso Cirié 118 e via Salerno 64) dove l'astensione dal lavoro fu quasi totale.

⁴⁶⁰ Gabriele POLO, 5 marzo 1943, *lo sciopero che cambiò l'Italia*, Il Manifesto, 8 marzo 2003.

La notizia delle proteste si diffuse ben presto tra i lavoratori delle altre fabbriche cittadine, dando il via ad una lunga serie di scioperi che durarono fino alla metà del mese estendendosi poi in tutto il Piemonte e, da qui, nelle principali fabbriche lombarde, liguri, venete ed emiliane fino a provocare la paralisi dell'intera industria del Nord Italia.

Il 6 marzo sospesero il lavoro per l'intera giornata i dipendenti della Microtecnica, e l'8 marzo alle ore 10,00 l'agitazione si diffuse a *macchia di leopardo* coinvolgendo contemporaneamente gli altri stabilimenti cittadini.



Corso Giulio
Cesare ang.
Corso Brescia
bombardamento
13 luglio 1943.

La scelta dell'ora non era casuale: infatti tutte le mattine suonava nelle fabbriche torinesi la sirena della prova di allarme antiaereo, un suono che venne individuato dai lavoratori come il segnale che doveva dare inizio allo sciopero.

Le agitazioni proseguirono compatte anche nei giorni successivi coinvolgendo un numero sempre più ampio di lavoratori (ai quali si

unirono, dal 12 marzo, anche i tranvieri che esigevano il pagamento del carovita e delle 192 ore), e si diffusero anche nelle fabbriche della barriera dove, tra l'8 e il 13 marzo, sospesero il lavoro la Nebiolo, la FIAT Fonderie Ghisa, le Acciaierie FIAT, le Ferriere Piemontesi, la IN.C.E.T., la Fautrero Legnami e la Tedeschi⁴⁶¹. Alla protesta non si unirono invece i lavoratori della FIAT Grandi Motori dove l'agitazione, programmata per il mattino del 5 e dell'8 di marzo, non si svolse perché, come ricorda un operaio, i lavoratori *avevano un po' di paura*⁴⁶².

La durissima repressione (furono circa 850 gli arresti e centinaia i ritiri degli esoneri) e la sostanziale concessione delle principali rivendicazioni economiche (fu accordata l'indennità di guerra) fecero spegnere giovedì 18 marzo la fiamma che per 13 giorni arse tra circa 100.000 operai torinesi⁴⁶³.

Le giornate del marzo 1943 rappresentarono per la classe operaia torinese un'importante svolta sia sul piano economico sia soprattutto, su quello politico: infatti i lavoratori (che dietro alle rivendicazioni economiche celavano in realtà una precisa prospettiva politica e cioè la fine del conflitto e il

461 Raimondo LURAGHI, *Il movimento operaio torinese...* op.cit. p. 56.

462 U. MASSOLA, *Gli scioperi del '43*, Roma, 1973, p.74.

463 l'Unità, 15/3/1943,

crollo del fascismo) erano riusciti a ridimensionare il regime e avevano riacquisito pienamente la loro combattività diventando uno degli elementi fondamentali su cui far leva per l'abbattimento del fascismo.

Il marzo 1943 era però destinato a non rimanere un episodio isolato. Nella notte del 16 agosto la città fu nuovamente bombardata in molti suoi quartieri. Tra questi vi fu anche la Barriera di Milano dove gli ordigni alleati centrarono alcuni stabilimenti (in particolare la FIAT Grandi Motori, la FIAT Fonderie ghisa e la FIAT Accierie) provocando però conseguenze ben più gravi alle abitazioni civili, tanto che il 17 agosto *sembrava che fosse stato raso al suolo tutto il quartiere* ⁴⁶⁴.

La mattina dello stesso giorno gli operai della FIAT Grandi Motori, esasperati dai continui bombardamenti, entrarono in sciopero: abbandonarono *tre volte il lavoro, senza però uscire dall'officina*⁴⁶⁵, ed inviarono una commissione operaia a colloquio con il generale Adami-Rossi, rivendicando, come obiettivi primari, la pace e l'immediata fine del conflitto.

La protesta assunse ben presto connotazioni drammatiche: le maestranze, decise ad uscire dalla fabbrica, si scontrarono con i reparti militari posti a presidiare i cancelli dello stabilimento, che aprirono il fuoco contro i lavoratori causando il ferimento di sette di questi e la morte del *garzone di un fornitore che tutti i giorni portava le sue mercanzie allo spaccio della Grandi Motori*⁴⁶⁶.

La notizia si diffuse nelle altre fabbriche cittadine che proclamarono per il 19 di agosto uno sciopero generale (anche se una prima avvisaglia si ebbe già il 18 quando i dipendenti della Grandi Motori e delle Officine Rasetti si astennero dal lavoro) supportate dai tranvieri e dalle categorie degli impiegati, degli artigiani e dei commercianti. L'agitazione che aveva ancora una volta come richiesta di fondo la pace durò fino al 21 dello stesso mese, giorno in cui i lavoratori (dopo aver ottenuto importanti concessioni come il riconoscimento delle commissioni interne, la scarcerazione dei detenuti politici e il ritiro dalle officine delle truppe e dei carri armati) ripresero regolarmente il lavoro.

⁴⁶⁴ 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.24.

⁴⁶⁵ APPI, fascicolo c25.

⁴⁶⁶ Giorgio 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.

La Resistenza e l'insurrezione

La prosecuzione della guerra e la crescente durezza dell'occupazione nazista⁴⁶⁷, unite all'inconsistenza dei salari in relazione al costo della vita (aumentato dopo l'arrivo dei tedeschi), alle pesanti condizioni di lavoro all'interno delle fabbriche e alla costante difficoltà di reperimento dei generi alimentari, portarono ad un ulteriore peggioramento delle condizioni di vita dei lavoratori che sfociarono, a partire dalla metà di novembre, in nuove giornate di proteste.

Tra il 16 novembre e il 2 dicembre del 1943 si ebbe un'ondata di scioperi, i primi in un paese occupato dai nazisti, che comportarono la sospensione del lavoro nella totalità delle fabbriche cittadine.

Dal 16 al 20 novembre sospensioni del lavoro, iniziate alla FIAT Mirafiori, si registrarono in moltissimi stabilimenti i cui operai chiedevano l'aumento del salario e delle razioni alimentari. Il 20 novembre i lavoratori decisero di inviare le ricostituite commissioni interne a trattare col comando germanico che, promettendo immediati miglioramenti, intimò agli operai di riprendere il lavoro, con l'avviso che il Reich tedesco non avrebbe più tollerato nessuna interruzione della produzione. Lo sciopero fu interrotto per una settimana e il 25 novembre le fabbriche riavviarono i macchinari.

Il 30 novembre i vertici tedeschi, in un incontro con le commissioni degli operai FIAT, che però rappresentavano tutte le maestranze torinesi, resero note le loro proposte che non corrispondevano alle promesse fatte ai lavoratori: estensione a tutta la famiglia operaia del supplemento pane del 75% dato al capofamiglia; carte annonarie supplementari; blocco dei prezzi e aumento dei salari del 30%. L'offerta del Reich fu ritenuta insoddisfacente dai lavoratori che il mattino del primo dicembre promossero un'agitazione che coinvolse le maestranze di svariati stabilimenti, senza però toccare la FIAT Mirafiori (presidiato da reparti armati tedeschi), la Spa e la FIAT Aeronautica dove gli operai, sotto il tiro delle armi tedesche erano minacciati a consegnare gli scioperanti e a riprendere il lavoro. Le intimidazioni tedesche sugli operai di Mirafiori *resero "orfani" della forza di questo motore pulsante i lavoratori degli altri stabilimenti torinesi, che prolungarono lo sciopero di 48 ore, ma furono poi obbligati ad interromperlo*⁴⁶⁸.

Le agitazioni del novembre-dicembre 1943 ebbero tra i loro maggiori protagonisti le maestranze di tutte le principali fabbriche della barriera (la FIAT Grandi Motori, la FIAT Fonderie Ghisa, le Acciaierie FIAT, le Ferriere

⁴⁶⁷ I primi *panzer* tedeschi entrarono a Torino il 10 settembre 1943.

⁴⁶⁸ Enrico MILETTO, *Torino 1938/45-La città dell'industria...op. cit.*

Piemontesi e la IN.C.E.T.⁴⁶⁹) che, come si nota da un rapporto sugli scioperi nel quartiere datato 20 dicembre 1943, ebbero nel corso delle agitazioni un ruolo di primo piano.

Nebiolo di via Bologna...lo sciopero è riuscito totalitario per quattro giorni... Tedeschi...Lo sciopero per due giorni è completo.

SNIA Viscosa...riuscito per tre giorni e cioè giovedì 18, venerdì 19 e sabato 20. Lunedì ripresero il lavoro per una promessa fatta dalla Direzione. Gli operai elessero una propria commissione di fiducia per continuare le trattative⁴⁷⁰.

Per quanto riguarda la Grandi Motori...lo sciopero è stato totalitario...cominciato il giovedì 18, continuò il venerdì 19 e sabato 20. Riprese il lavoro lunedì mattina 22. Nel pomeriggio, però, scioperavano di nuovo. Per tutto il martedì 23 e mercoledì 24.

In particolare alla Grandi Motori veniva richiesto:

1. *Aumento di paga fino al 100%*
2. *Aumento generi alimentari da distribuirsi attraverso spacci aziendali*
3. *Distribuzione generi vestiario*
4. *Riscaldamento reparti⁴⁷¹.*

La classe operaia torinese, scioperando in piena guerra sotto l'occupazione tedesca, aveva dato dimostrazione di grande coesione e combattività, aveva fatto della fabbrica il fulcro della ribellione al regime. Non è quindi un caso se sarà proprio dalle grandi fabbriche che scaturirono i primi nuclei di resistenti armati, molti dei quali o perché politicamente individuati, o per precisa scelta, non tardarono a lasciare la città per unirsi, in montagna, alle formazioni foranee dove già numerosi erano i soldati *meridionali* colti dallo *sbandamento* dell'8 settembre.

Nel 1944 la lotta ai nazifascisti si stava intanto intensificando: nel mese di gennaio venne creato un *Comitato delle formazioni cittadine* con la funzione di coordinare le forze dei diversi partiti e, alla metà di luglio, si insediò in città il *Comando Militare Regionale Piemontese*, che, con lo scopo di *preparare i piani dell'insurrezione e dirigere la lotta armata in città fino alla liberazione⁴⁷²*, costituì il *Comando Militare Cittadino*, che dalla metà di agosto assunse definitivamente il nome di *Comando Piazza*.

⁴⁶⁹ 19 febbraio 1944 bilancio del comando generale della GNR su gli scioperi del novembre dicembre 1943 del console Spallone, comandante dell'UPI di Torino. Raimondo LURAGHI, *Il movimento operaio*..op. cit. p. 160.

⁴⁷⁰ APCI, Rapporto del 28/4/1943.

⁴⁷¹ APCI, Rapporto sugli scioperi alla Barriera di Milano, 20/12/1943.

⁴⁷² Giorgio VACCARINO- Carla GOBETTI- Romolo GOBBI, *L'insurrezione di Torino*, Parma 1968, p 61.

Intanto nelle grandi fabbriche torinesi continuava la mobilitazione degli operai che tra il primo e l'8 marzo dello stesso anno diedero vita a nuove massicce agitazioni.

Il primo marzo a Torino scattava lo sciopero generale nonostante la manovra preventiva delle autorità nazifasciste che, *per mezzo di un comunicato prefettizio diramato il giorno precedente, annunciavano la messa in ferie delle fabbriche, giustificando tale provvedimento con la mancanza di acqua e quindi di energia elettrica*⁴⁷³. In realtà solamente poche fabbriche risultavano chiuse del tutto (e tra queste vi era, in Barriera, la Tedeschi) per un totale di circa 10.000 operai. Il provvedimento escludeva invece i complessi industriali indispensabili alla produzione bellica (primi fra tutti gli impianti FIAT) che rimasero aperti interrompendo però la produzione⁴⁷⁴.

La sera del primo marzo le autorità nazifasciste, per mano del capo fascista della Provincia Zerbino, ordinavano la ripresa del lavoro per il giorno successivo pena la totale chiusura degli stabilimenti, con conseguente perdita delle retribuzioni, arresti e deportazioni in campo di concentramento, licenziamento in tronco e ritiro dell'esonero per i lavoratori che avevano l'obbligo del servizio militare.

La risposta degli operai a queste minacce fu ancora una volta compatta: il 2 marzo, appoggiati 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, entrarono in sciopero le maestranze della stragrande maggioranza delle fabbriche per un totale di circa 70.000 persone⁴⁷⁵. Tra questi vi erano, in Barriera, i lavoratori della FIAT Acciaierie, della FIAT Grandi Motori, della FIAT Fonderie Ghisa, della Tedeschi e della Ceat. Un rapporto del Partito Comunista sullo svolgimento degli scioperi in Barriera di Milano, datato 11 marzo 1944, fornisce

⁴⁷³ Enrico MILETTO, *Torino 1938/45-La città dell'industria...op. cit.*

⁴⁷⁴ 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 Zerbini, 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.

⁴⁷⁵ 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, FIAT Grandi Motori, FIAT Materiale Ferroviario, Emanuel, Viberti, FIAT ferriere, FIAT Acciaierie, FIAT Fonderie ghisa, Snia Viscosa, Cotonificio Val Susa, Venchi Unica.

interessanti informazioni circa i primi due giorni di agitazione nelle fabbriche del quartiere:

Primo giorno di sciopero: nelle officine Grandi Motori per l'indecisione dei compagni e per l'assenza di alcuni fra i migliori, il lavoro inizia sia pure pigramente: alle 12, dopo la fermata per il pasto, il lavoro non veniva più ripreso. Alla CEAT...lo sciopero è completo fin dal mattino. Alle Acciaierie...lo sciopero è solo parziale per l'indecisione della massa e dei compagni...Tedeschi le donne si sono distinte per l'energia spiegata vincendo le esitazioni degli uomini, facendo cessare il lavoro e uscire dallo stabilimento...

Secondo giorno di sciopero...alla Grandi Motori, mentre gli operai uscivano dalla fabbrica, sono intervenuti i militi repubblicani, ne è derivata una colluttazione, i fascisti, temendo il peggio, hanno fatto uso delle armi. Alcuni feriti, tra i quali, gravemente un operaio⁴⁷⁶.

Il 3 di marzo la FIAT ordinò la serrata degli stabilimenti e le autorità nazifasciste provvidero a inviare nelle fabbriche presidi armati senza però riuscire a frenare l'agitazione che continuò, decisa, in tutti i maggiori complessi industriali fino al 6 marzo⁴⁷⁷, giorno in cui il Comitato di agitazione ritenendo sufficiente la prova di forza data dai lavoratori torinesi decideva la ripresa del lavoro per mercoledì 8 marzo.

Alla fine di queste giornate di lotta 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.

Ciononostante l'azione dei lavoratori torinesi andava avanti e tra il giugno del 1944 e l'autunno/inverno del 1944-1945 si verificarono nuove agitazioni, anche nelle fabbriche della Barriera di Milano.

Il 15 di giugno 1944, la decisione del comando tedesco di trasferire in Germania i macchinari e parte delle maestranze dell'Officina 17 della FIAT Mirafiori, provocò 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. Il 17 giugno in Barriera di Milano *fermarono i macchinari i dipendenti della FIAT Fonderie Ghisa, della FIAT Grandi Motori, delle Acciaierie FIAT*

⁴⁷⁶ APCI, Informazioni sullo svolgimento dello sciopero generale di Torino, 11/3/1944.

⁴⁷⁷ Tra il 3 e il 6 di marzo il lavoro fu sospeso a Mirafiori, a Lingotto, alla FIAT Spa, alla FIAT Materiale Ferroviario, alla FIAT Fonderie Ghisa, alla FIAT Grandi Motori, all'Aeritalia, alla Venchi Unica, alla Borgognan, alla Snia Viscosa, alla Elli Zerboni, al Cottonificio Val Susa, alla Zenith, alla Dubosch, alla Viberti, alla Riv, e alla FIAT Ferriere.

seguiti, nei giorni successivi, da quelli della IN.C.E.T. e della Ceat. Le giornate del giugno, che fornirono agli operai torinesi l'occasione di verificare nuovamente la loro grande capacità di mobilitazione e di coesione, ma che ebbero soprattutto il merito di riuscire a bloccare un'iniziativa tedesca che, se non fermata, avrebbe potuto pericolosamente riprodursi su ampia scala, furono seguite da altre agitazioni che, a carattere intermittente, si verificarono anche nell'autunno inverno del 1944/1945⁴⁷⁸.

Le agitazioni, iniziate il 21 novembre del 1944, ebbero nuovamente come epicentro gli stabilimenti del gruppo FIAT, seguiti, nei giorni successivi (28 e 29 novembre) dalle altre fabbriche cittadine. Anche in Barriera di Milano si verificò il medesimo iter, con la protesta che, dopo essere partita dalla FIAT Grandi Motori, dalla FIAT Acciaierie e dalla FIAT Fonderie ghisa, si diffuse alla Ceat e alla Nebiolo.

Si trattava, come già accennato, di scioperi a carattere frammentario che però avevano proprio nella frammentarietà la carta vincente. Infatti questa modalità di azione non permetteva ai tedeschi di localizzare il punto nevralgico delle agitazioni, quello da cui far partire una repressione generale e, inoltre, 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)⁴⁷⁹; una conflittualità che non veniva mai meno e che permetteva la crescita di quelli che saranno gli organismi fondamentali della Resistenza: i comitati di agitazione, i CLN, i comitati sindacali e le organizzazioni politiche di massa.

Ed è in questo clima di estrema tensione che vedeva operai e militanti arrestati, torturati ed uccisi dai tedeschi e dai fascisti che si trovava ad operare il movimento antifascista torinese.

Dal luglio 1944 le formazioni operaie cittadine assunsero definitivamente la denominazione di Squadre Azione Patriottica (SAP) di cui, secondo l'organizzazione del Partito Comunista torinese, 33 su un totale di 310 uomini erano in Barriera di Milano. Ad ottobre, la medesima fonte, riferisce della presenza di una brigata SAP in Barriera.

I membri delle SAP, a differenza delle GAP⁴⁸⁰ che erano clandestine, conducevano una vita normale, lavoravano e si dedicavano alle proprie occupazioni, e la loro attività consisteva nell'affiggere manifesti, distribuire

⁴⁷⁸ E. MILETTO, *Torino 1938/45-La città dell'industria...op. cit.*

⁴⁷⁹ E. MILETTO, *Torino 1938/45-La città dell'industria...op. cit.*

⁴⁸⁰ Gruppi Azione Patriottica. In tutta la città pochissimi elementi che vivevano in clandestinità e si dedicavano ad azioni particolarmente rischiose aventi per scopo disorientare gli occupanti e ingenerare in essi un senso di insicurezza. Vedasi ad esempio: Massimo MORAGLIO a cura di...Pierin Cordone- Diario 1943-1945, Torino 2001.

volantini e materiale di propaganda, mentre solo le squadre di *punta* o di *manovra* compivano azioni armate sul modello di quello delle GAP. Lentamente le differenze vennero a sparire tanto che *alla fine la brigata di manovra SAP si fuse con la brigata GAP dando vita alla Divisione GAP Torino*⁴⁸¹.

Nell'immediatezza dell'insurrezione aumentava la pressione sulle formazioni naziste e fasciste. Le azioni portate a termine furono numerosissime e forse di molte non rimane né documentazione né memoria.

Di seguito riportiamo alcune di quelle relative alla Barriera di Milano di cui è rimasta traccia:

8-4 - *Sappisti della 7° Brigata "De Angeli" in servizio di perlustrazione in corso Giulio Cesare nella serata tentava di disarmare un ufficiale repubblicano. Avendo opposto reazione veniva freddato sul posto.*

8-4 - *Altre squadre della 7° Brigata "De Angeli" in servizio di perlustrazione sempre in corso Giulio Cesare intimavano "mani in alto" a due elementi sospetti che aprivano senz'altro il fuoco sui sappisti. I sappisti reagivano immediatamente col fuoco delle loro armi uccidendo i due fascisti. Un nostro sappista restava leggermente ferito.*

9-4 - *Un gappista in unione ad elementi SAP penetravano nel corpo di guardia di un commissariato di Pubblica Sicurezza di Barriera di Milano ed asportavano due moschetti e 12 caricatori.*

11-4 - *Ore 21,30 - viene affisso da parte di gappisti un grande manifesto murale "La voce della verità", che resta attaccato fino alle ore 9 del giorno dopo. Essendo una piazza adibita a mercato una grande quantità di gente ha potuto leggere il manifesto.*

12-4 - *In corso Giulio Cesare due gappisti disarmati, con le mani nelle tasche della giacca, fermano un camion trasportante merci per i tedeschi, rialzano il cofano e a pedate gli rovinano il carburatore e altri congegni, sì che il camion è costretto a restar fermo ed a venire poi rimorchiato*⁴⁸².

14-4 - *Una squadra della 34° Brigata "Pietro Bocca" protegge armata un comizio volante davanti ai Docks Dora fatto in segno di protesta dalle donne del settore. Non avviene nessun incidente benché la polizia girasse vicina. Grande impressione sui passanti.*

15-4 - *Ore 16 - un distaccamento GAP fa irruzione nel cinema Adua in corso Giulio Cesare angolo corso Novara bloccando gli spettatori. Vengono lanciati manifestini e nel contempo un gappista salito sul palcoscenico lancia dal microfono alcune parole, incitando il popolo torinese alla lotta contro i tedeschi ed i fascisti.*

⁴⁸¹ Giorgio VACCARINO- Carla GOBETTI- Romolo GOBBI, *L'insurrezione di Torino*, op. cit. p.177

⁴⁸² Comando Brigate SAP- Torino. Bollettino delle azioni, 15 aprile 1945.

16-4 - *In via Palestrina gappisti hanno lanciato una bomba Molotoff su un camion tedesco danneggiandolo*⁴⁸³.

Le forze cittadine ebbero un grande ruolo nel corso dello sciopero generale insurrezionale del 18 aprile 1945 che concludeva *la serie ininterrotta degli scioperi che dal marzo 1943 avevano dimostrato l'altissimo grado di combattività della classe operaia torinese, esempio in tutta la storia dell'occupazione nazista in Europa*⁴⁸⁴ precludendo all'insurrezione del 25 aprile.

Per quanto riguarda gli avvenimenti della Barriera seguiamoli rileggendo alcuni documenti dell'epoca:

Comando del comando IV divisione S.A.P.

Torino, 25 aprile 1945

ore 13: occupazione Grandi Motori- Fonderie Ghisa- da parte dei sappisti di detti stabilimenti.

ore 12: idem- INCET

ore 16: idem- Acciaierie

*Arrestato spie Comando IV Divisione S.A.P. Erba*⁴⁸⁵.

Il 26aprile la S.A.P. Comando della Divisione Torino comunica al Comando piazza

...che il comandante della 7° Brigata Ferriere ha trovato morte gloriosa combattendo contro preponderanti forze tedesche nei pressi dei Doks Dora. Nominato comandante Trombetta

*Il comandante del 2° settore*⁴⁸⁶.

Lo stesso giorno un rapporto IV° Divisione S.A.P. all'Ufficio Raccolta Notizie riferisce che *dalle...ore 7,30 del giorno 26 alle ore 7,30 del 27-4-1945*

....ore 9,15- La Nebiolo è occupata militarmente

....ore 10,15- fino alle 11,30 vi è stata una sparatoria nei pressi dello stabilimento con soldati tedeschi. Un morto tedesco, un ferito grave da parte nostra (Luciano Vittorio appartenente Br.Mob)

...ore 4- vengono fucilati in piazza Crispi tre spie fasciste:

un R.A.P

una Brigata Nera

*una U.P.I*⁴⁸⁷

483 Comando Brigate SAP e GAP- Torino. Bollettino settimanale delle azioni-14-21 aprile 1945- n. 2.

484 Giorgio VACCARINO- Carla GOBETTI- Romolo GOBBI, *L'insurrezione...*, op.cit. p. 192.

485 Giorgio VACCARINO- Carla GOBETTI- Romolo GOBBI, *L'insurrezione...*, op cit. p. 220.

486 Giorgio VACCARINO- Carla GOBETTI- Romolo GOBBI, *L'insurrezione...*, op cit. p. 226.

487 Giorgio VACCARINO- Carla GOBETTI- Romolo GOBBI, *L'insurrezione...*, op cit. p. 238-239.

Al Comando brigata G.A.P

Il 26 mattina in azione di pattugliamento ci siamo scontrati con elementi repubblicani S.S. Dopo pochi minuti di lotta due di loro rimanevano al suolo gli altri si davano alla fuga. Tutti noi siamo rientrati alla base. Nello stesso giorno in collaborazione con la S.A.P interna Ferriere piemontesi abbiamo requisito 15 vagoni di viveri. Portatici in barriera di Milano siamo stati di nuovo attaccati in via Bra, rimasti bloccati, dopo ore di aspra lotta ci siamo ritirati nella Grandi Motori infliggendo così alcuni morti e feriti alle carogne tedesche. Abbiamo preso parte al contrattacco effettuato alle Ferriere piemontesi...⁴⁸⁸.

27.4.1945

ore 8, IV Settore- (Grandi Motori)

Dall'Arsenale un carro armato si è presentato chiedendo protezione. E' impiegato con un camioncino corazzato per puntate esterne...

Un'azione con detto carro ha fruttato i seguenti armamenti: moschetti 74-mitragliatrici leggere 5- bombe a mano 91.

La Nebiolo è occupata militarmente...⁴⁸⁹.

Comando forze cittadine- IV Settore

ore 12 del 27-4-45

Al Comando piazza

Risulta dall'informazione ricevuta da un volontario della libertà che la 49° Divisione Vercelli è attestata nella Zona di corso Novara- via Bologna in prossimità dei Grandi Motori...⁴⁹⁰.

Il movimento resistenziale torinese ebbe proprio nella barriera di Milano e nelle sue fabbriche uno dei fulcri più combattivi, favorito soprattutto dall'appoggio della quasi totalità degli abitanti del rione che, come ricorda un testimone di quei giorni, *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*⁴⁹¹.

All'interno dei vari stabilimenti operavano infatti squadre di sappisti (le cosiddette SAP, di stabilimento) le più importanti delle quali erano dislocate alla FIAT Grandi Motori e alla Nebiolo, mentre altre divisioni sappiste di entità minore agivano anche alla IN.C.E.T., alle Ferriere Piemontesi, alla FIAT Fonderie ghisa e alle Acciaierie FIAT.

⁴⁸⁸ Giorgio VACCARINO- Carla GOBETTI- Romolo GOBBI, *L'insurrezione...*, op cit. p. 240.

⁴⁸⁹ Giorgio VACCARINO- Carla GOBETTI- Romolo GOBBI, *L'insurrezione...*, op cit. p. 246.

⁴⁹⁰ Giorgio VACCARINO- Carla GOBETTI- Romolo GOBBI, *L'insurrezione...*, op cit. p. 254.

⁴⁹¹ Enrico MILETTO, *L'identità storica incontra le diversità del futuro. Memoria e immagini della Barriera di Milano e della Polisportiva River Mosso*, Torino, 2001; p. 25.

All'interno della FIAT Grandi Motori le prime squadre SAP, operavano già a partire dal marzo del 1944. Si trattava di *squadre interne alla fabbrica addestrate ed armate (anche se con scarso munizionamento) che collaboravano con gli antifascisti e il clandestino Cln aziendale: un totale di 20 squadre che impiegavano circa 200 uomini supportati nelle loro attività da un buon numero di operai*⁴⁹², come ricorda un lavoratore membro del clandestino Cln aziendale che 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*⁴⁹³.

Un nutrito gruppo di squadre SAP, era presente anche all'interno dei due stabilimenti Nebiolo di Via Bologna⁴⁹⁴ dove, durante l'occupazione tedesca, l'attività cospirativa si svolgeva con l'appoggio della direzione che, sostenendo la causa della Liberazione adottava una strategia tesa a fornire alle forze naziste la quantità minima di prodotti necessaria ad evitare la deportazione delle maestranze nei campi di concentramento ed il trasferimento dei macchinari. All'interno dei due complessi di Via Bologna (che nel 1944 occupano circa 850 operai) nacquero le SAP, di stabilimento che potevano contare su una notevole partecipazione dei dipendenti alle attività partigiane e, dal febbraio del 1945, anche sull'appoggio del Comitato di Liberazione di Fabbrica. Ed è proprio la lettura dei verbali del CLN aziendale che permette di quantificare il numero dei lavoratori che parteciparono, clandestinamente, al movimento resistenziale: *trentacinque persone (nove di queste, fra cui tre deportati nei campi di concentramento, morirono durante la lotta di Liberazione), quasi tutti operai specializzati, tra le quali si trova anche l'ingegner Heinking, un dirigente di origine tedesca che aveva la scomoda funzione di tramite tra i tedeschi e gli italiani*⁴⁹⁵.

Furono molti i lavoratori del borgo che pagarono, a carissimo prezzo, i loro ideali antifascisti, come dimostrano le tredici⁴⁹⁶, fra lapidi e cippi⁴⁹⁷, che dai muri e dalle strade della sola barriera ricordano, gli uomini e le donne, partigiani e non, che persero la vita per opera dei nazisti e dei fasci-

492 Enrico MILETTO, *Torino 1938/45-La città dell'industria...op. cit.*

493 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. 24.

494 Un altro nucleo di sappisti operava anche nello stabilimento di Borgo San Paolo in Via Pier Carlo Boggio. Si trattava della Terza Brigata Sap Giulio, che prendeva il nome da quello di Giulio Berardengo, un dipendente dello stabilimento caduto in guerra.

495 Enrico MILETTO, *Torino 1938/45-La città dell'industria...op. cit.*

496 Quindici con quelle che, appena oltre i confini della barriera, ricordano l'uccisione di Antonio Banfo, Salvatore Melis e Ilio Baroni.

497 CITTA' DI TORINO, *Memorie di pietra- Frammenti di storia subalpina nelle lapidi e nelle targhe delle strade-* Torino, 1991.

sti. Per tutti, vorremo qui ricordare due abitanti del quartiere: Antonio Banfo e Ilio Baroni, due nomi cui si legano alcune delle pagine più significative dell'intero movimento antifascista torinese.

Antonio Banfo, rappresentava *l'opposizione diffusa* al fascismo. L'opposizione di chi, e furono la maggioranza, pur non imbracciando mai un'arma, trovò il modo di esprimere nella quotidianità l'opposizione al progetto politico del nazismo e del fascismo.

Cristiano, frequentava la Chiesa cristiana Evangelica dei Fratelli di via Virle, operaio alla Grandi Motori, Banfo⁴⁹⁸ fu ucciso solo per aver pubblicamente manifestato, nel corso dello sciopero insurrezionale del 18 aprile 1945 (che vide coinvolte tutte le fabbriche cittadine), il desiderio di pace. Quel giorno Banfo si fece infatti portavoce delle richieste delle maestranze davanti alle milizie fasciste che, guidate dal colonnello Cabras (comandante della caserma di Via Asti) costringevano gli operai a rimanere chiusi dentro lo stabilimento: *il popolo è stanco, ha fame, non ha più voglia dei bombardamenti e dei morti, vuole la pace. Non vogliamo più vedere queste cose*⁴⁹⁹. La risposta di Cabras a queste parole fu lapidaria e suonò come una condanna: *da oggi lei, Banfo, non vedrà più morti, stia tranquillo glielo garantisco io*⁵⁰⁰. Lo sciopero continuò tutto il pomeriggio senza che però gli operai riuscissero ad uscire dalla fabbrica visto che i carri armati fascisti presidiarono l'ingresso di Via Cuneo per tutto il pomeriggio.

Alle 17, 30, alla fine del turno di lavoro, gli operai uscirono dalla Grandi Motori e tra loro furono molti quelli che consigliarono a Banfo, senza successo, *di andare a dormire fuori casa*⁵⁰¹. La sera stessa i fascisti lo prelevarono dal suo alloggio di Via Scarlatti insieme al genero, Salvatore Melis. Il 19 aprile i due cadaveri furono ritrovati *per terra in Corso Vigevano, dove c'era una balera*⁵⁰².

La notizia si diffuse subito tra i dipendenti della Grandi Motori che decisero 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 (un anziano testimone ricorda *come al suo funerale ci fosse tutta la Barriera di*

498 La lapide posta alla memoria di Antonio Banfo e del genero Salvatore Melis si trova oggi al numero civico 20/B di Corso Novara.

499 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. 25.

500 Emanuela BANFO - ASIO RISTORI a cura di... *Antonio Banfo vita e morte di una voce torinese*, Torino, 1998; p. 39.

501 Gigi PADOVANI, *La liberazione di Torino*, Sperling & Kupper Editori, Milano, 1979; p.38.

502 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. 29.

Milano⁵⁰³), 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*⁵⁰⁴.

Ilio Baroni⁵⁰⁵ era invece un anarchico di origine toscana che da



Piombino (dove aveva fatto le sue prime esperienze come antifascista nelle formazioni degli Arditi del Popolo) si trasferì con la famiglia a Torino nel 1925. Dopo aver a lungo abitato in Via Saorgio, nel popolare quartiere di Madonna di Campagna, andò ad abitare in Via Desana e fu assunto (come molti altri piombinesi) come operaio alla FIAT Ferriere. Nel 1938, in seguito alla sua attività antifascista fu incarcerato e condannato al confino per cinque anni, al termine del quale ripre-

se servizio alle Ferriere di Torino operando come autorevole esponente del Comitato di agitazione nei diversi scioperi nelle fabbriche tra il 1943 e il 1945. Con il nome di battaglia di *Moro* divenne comandante della 7^a Brigata SAP "*Edoardo De Angeli*" con la quale partecipò il 25 aprile 1945 all'occupazione delle Ferriere. Il 26, con altri partigiani, andò in soccorso della Grandi Motori minacciata da reparti nazi-fascisti e cadde combattendo nel corso degli scontri che avvennero in prossimità dello stabilimento⁵⁰⁶. Una lapide posta in Corso Giulio Cesare angolo Corso Novara ne ricorda il sacrificio. *Era un vero capo...in contatto con tanti gruppi anarchici. Avevamo collaborato, io e lui, per portare a termine molte iniziative comuni e coordinare le cose tra la Michelin, dove lavoravo io e le Ferriere, dove stava lui. Ricordo che già prima della guerra si discuteva...veniva...mi chiamava dalla strada: "Flora, vieni giù, facciamo un giro". E così scappavo giù e discutevamo sulle ultime novità*⁵⁰⁷.

Via Martorelli
sfilata di
Partigiani nei
giorni della
Liberazione
in testa alla
sfilata il
comandante
G. Burlando
dell'ottantesima
Brigata Garibaldi
aprile 1945.

⁵⁰³ Enrico MILETTO, *L'identità storica incontra le diversità del futuro. Memoria e immagini della Barriera di Milano e della Polisportiva River Mosso*, Neos Edizioni, Torino, 2001; p. 29.

⁵⁰⁴ Emmanuela BANFO - ASIO RISTORI a cura di... *Antonio Banfo vita e morte di una voce torinese*, Torino, Ananke, 1998; p. 79.

⁵⁰⁵ Per la vicenda di Ilio Baroni si veda Nicola ADDUCCI, Luciano BOCCALATTE, Giuliana MINUTE, *Che il silenzio non sia silenzio. Memoria civica dei caduti a Torino*, Istituto Piemontese per la storia della Resistenza e della società contemporanea, Città di Torino, Torino, 2003, p. 34.

⁵⁰⁶ I.P.S.R.S.C. fascicolo B 26.

⁵⁰⁷ Testimonianza di Flora Stefanelli Giachino, in Paola SONNESSA, *Socialità e politica alla Barriera di Milano...op. cit.*

Il 25 aprile del 1945, fin dalle prime ore del pomeriggio, le maggiori fabbriche del quartiere (FIAT Grandi Motori, Ferriere Piemontesi, I.N.C.E.T. e Nebiolo) furono occupate e difese dalle maestranze, diventando un importante presidio dal quale traeva linfa l'insurrezione.

Alla Grandi Motori, ad esempio, gli operai provvidero ad approntare la difesa della fabbrica sbarrando tutte le porte di ingresso e ammucciando contro il cancello e sull'orlo dei tetti dei pesanti lingotti portati dai reparti delle fonderie, aiutati in queste operazioni anche da molti abitanti della Barriera di Milano *molti dei quali entrano nelle officine anche se non erano lavoratori della Grandi Motori*⁵⁰⁸.

Il 26 aprile, operai e civili fronteggiarono insieme i violenti attacchi dei carri armati tedeschi e il giorno successivo i primi reparti della XVII^o Brigata Garibaldi entrano alla Grandi Motori dove i combattimenti cessarono definitivamente il 28 di aprile.

L'ingresso delle prime numerose formazioni partigiane in Barriera di Milano è ricordato anche dalla testimonianza di Giuseppe *Beppe* Mantovani⁵⁰⁹ commissario dell'80 Brigata Garibaldi⁵¹⁰ che entrò in Torino, proprio dalle strade della Barriera, il terzo giorno dell'insurrezione: *Siamo scesi dal Canavese...Barbania, Feletto, Bosconero...la notte del 25 aprile siamo partiti...nella mattina del 26 ci siamo scontrati...l'avanguardia...si è scontrata con una colonna tedesca che si ritirava prima di Leynè...lì abbiamo perso ventiquattro ore e siamo arrivati a Torino il 27. Il mattino del 27...ci siamo fermati alla SNIA Viscosa per organizzarci...dovevamo attraversare la Stura...si difendevano ancora i repubblicani, c'erano ancora le postazioni sul ponte e lungo la riva...siamo scesi nella Stura, arrivati sotto le postazioni hanno tagliato la corda e sono scappati via, si è liberata anche la strada...il corso Vercelli...*

La formazione partigiana, senza incontrare resistenza percorse poi tutto il corso Vercelli svoltando in via Fossata e partecipò ai combattimenti che stavano sviluppandosi in piazza Baldissera attorno alla stazione Dora.

Concludendo rileviamo come, al di là di quanto accaduto per situazioni o personaggi particolari, ancora manchi, per quanto possibile, una approfondita lettura storica della guerra e della Resistenza in Barriera di Milano.

Fortunatamente la storia, però, non si conosce solo dai libri o dai documenti ma, talvolta, la si può scorgere osservando semplicemente (e questo è il nostro caso) i muri di una città.

⁵⁰⁸ Enrico MILETTO, *Torino 1938/45-La città dell'industria...op. cit.*

⁵⁰⁹ Testimonianza raccolta il 12/2/2003 da Carmelo Seminara.

⁵¹⁰ L'80^o Brigata d'assalto Garibaldi *Miechelangelo Peroglio*, - IV^o Divisione Piemonte al comando di Giovanni *Gioanin* Burlando, operò nella zona di Monastero di Lanzo e Chiaves.

Pietre e Lapidi che rinnovano il ricordo di questi caduti e che rappresentano i segni, concreti e tangibili, di una storia che non può essere riscritta a vantaggio di chi allora si macchiò di orrendi crimini e non deve nemmeno, come molti vorrebbero cadere nell'oblio ma, viceversa, deve essere ispirazione di un comportamento etico per una convivenza fondata sulla pace e sulla tolleranza.



*FIAT Grandi
Motori
di Via Cuneo
discorso del
Sindaco Roveda
Giovanni maggio
1945.*



Appendice

Appendice

Tabella 48 – Composizione della Scuola Municipale “Pestalozzi” nel 1910.

CARICA	NOME	INDIRIZZO
Deputato di vigilanza	Tedeschi ing. Vittorio	Corso Vitt.Emanuele II 67
Ispettrice	Tedeschi Sacerdote Letizia	Corso Vitt.Emanuele II 67
Ispettrice	Bosio-Pollar Anna Maria	Strada di Lanzo 133
Direttore	Ferrero Mario	Strada di Lanzo 275
Insegnante Sez. Maschile II	Boggio Giuseppina	Via Legnano 18
Insegnante Sez. Maschile I	De Bernardi Anna	Via S.Donato 4
Insegnante Sez. Maschile I	Dogliotti-Catella Orsola	Via Ormea 52
Insegnante Sez. Maschile IV	Garaccioni Oreste	Via Allioni 11
Insegnante Sez. Maschile III	Glauda Emilia	Corso Siccardi 51
Insegnante Sez. Maschile II	Marocco Maria Vittoria	Corso Oporto 5
Insegnante Sez. Maschile IV	Mennyey Francesco	Via Cesana 70
Insegnante Sez. Maschile I	Mollard Luisa	Via Assarotti 10
Insegnante Sez. Maschile V	Olivo Bernardo	Strada Lanzo 101
Insegnante Sez. Maschile II	Perelli Giuseppina	Corso Duca di Genova 45
Insegnante Sez. Maschile III	Pistonò Iginia	Corso Regina Margherita 148
Insegnante Sez. Maschile II	Rolfo-Silva Gemma	Corso Re Umberto 36
Insegnante Sez. Maschile III	Ronchetta Maria	Via Allioni 7
Insegnante Sez. Maschile I	Ruffoni Giovanna	Corso Palestro 5
Insegnante Sez. Maschile II	Vigo Maria	Via S.Donato 21
Insegnante Sez. Femminile II	Almici-Giona Beatrice	Via Pisa 5 bis
Insegnante Sez. Femminile V	Biglino Emilia	Via Vibò
Insegnante Sez. Femminile I	Brunetti Erminia	Villa Milanese “Sassi”
Insegnante Sez. Femminile III	Carmazzi Carolina	Via Cibrario 13
Insegnante Sez. Femminile I	Corte Paola	Montaldo Torinese
Insegnante Sez. Femminile IV	Eula Elisa	Piazza Madonna Angeli 2
Insegnante Sez. Femminile II	Gamba-Bertotti Camilla	Corso S.Maurizio 24
Insegnante Sez. Femminile III	Genevè Ferdinanda	Via Madama Cristina 51
Insegnante Sez. Femminile IV	Monet Alessandrina	Via Berthollet 2
Insegnante Sez. Femminile I	Mossello Lorenza	Via Baretti 36
Insegnante Sez. Femminile III	Perelli Giuseppina	Corso Duca di Genova 45
Insegnante Sez. Femminile II	Richetta Debenedetti Agnese	Via Madama Cristina 33
Insegnante Sez. Femminile III	Spanna Teodosia	Via Barbaroux 38
Insegnante Sez. Femminile I	Vallerano Adele	Via Bogino 17

Tabella 49 – Composizione della Scuola Municipale “Gabelli” nel 1920.

CARICA	NOME	INDIRIZZO
Deputato di vigilanza	Grassi Luigi	Corso Ponte Mosca 20
Ispettrice	Grassi-Cussotto Teresa	Corso Ponte Mosca 20
Direttore provvisorio	Masserano prof. Enrichetta	Corso Vitt.Emanuele II 87
SEZIONE MASCHILE		
Insegnante I	Bracco-Magni Teresita	
Insegnante I	Sassi Mauriziana	Via Madama Cristina 37
Insegnante II	Martini-Savio Maria	Corso Bramante 17
Insegnante II	Merati-Gedda Gemma	Via Maria Vittoria 20
Insegnante III	Ponzio Margherita	Via Madama Cristina 1
Insegnante III	Montanaro Cesarina	Via Nizza 17
Insegnante IV	Perrot Cirillo	Via Bra 3
Insegnante IV	Bertalot Alberto	Via San Tommaso 24
Insegnante IV	Gandolfo Giovanni	Corso Palermo 14
Insegnante V	Rivoir Giulio	Via Ottavio Revel 5
Insegnante VI	Olivo Bernardo	Via XX Settembre 78
SEZIONE FEMMINILE		
Insegnante I	Richeri Rosa	Via Meucci 2
Insegnante I	Roggero Virginia	Via San Donato 7
Insegnante I	Saini-Berta Maria	Via Bertola 37
Insegnante II	Turinetto Angelica	Via Colli 80
Insegnante II	Coscia Ersilia	
Insegnante II	Delodi Vittorina	Corso Re Umberto 6
Insegnante III	Anfossi Maria	Via Cibrario 30
Insegnante III	Cavagna Emma	Via Maria Ausiliatrice 1
Insegnante III	Sclaverano Anna Maria	Via Principe Tommaso 26
Insegnante IV	Negro Caterina	Via Goito 6
Insegnante IV	Morena Carla	Corso Francia 83
Insegnante IV	Giletta Laura	Via S.Pellico 5
Insegnante V	Ravizza Annalena	Via Principe Tommaso 21
Insegnante VI	Fassero Felicita	Via Corte d'Appello 6
SUCCURSALE VIA SOANA 33		
SEZIONE MASCHILE		
Insegnante I	Marchesi Angela	Via Accademia Albertina 38
Insegnante I	Manna Emma	Corso Vittorio Emanuele II 9
Insegnante II	Peghini Ernesta	Via Madama Cristina 12
Insegnante III	Crabai Tigellio	Via Corte d'Appello 9
SEZIONE FEMMINILE		
Insegnante I	Bioletto Stefania	Via Madama Cristina 78
SUCCURSALE CORSO VERCELLI 167		
SEZIONE MISTA		
Insegnante I	Torcelli Maria	Strada Abbazia di Stura 346
Insegnante II	Sacco-Bettazzi Elvira	
Insegnante III	Ferrando Ester Piazza	Vittorio Veneto 7

Tabella 50 – Composizione della Scuola Municipale “Pestalozzi” nel 1920.

CARICA	NOME	INDIRIZZO
Deputato di vigilanza	Tedeschi cav. Ing. Vittorio	Corso Vittorio Emanuele II 67
Ispettrice	Bonino-Mogna Gemma	Via Confienza 19
Ispettrice	Cravera-Tarditi Pierina	Via S. Dalmazzo 24
Ispettrice	Gilardini-Rey Giacinta	Corso Oporto 38
Ispettrice	Golzio-Testa Camilla	Corso Vigevano 22
Direttore provvisorio	Ravizza prof. Annalena	Via Principe Tommaso 21
SEZIONE MASCHILE		
Insegnante I	Cassina Maria Teresa	Via Berthollet 31
Insegnante I	Ruggiero Ida	Corso Valentino 27
Insegnante I	Zucca Clementina	Via Consolata 15
Insegnante II	Abbate Vittoria	Corso Regina Margherita 68
Insegnante II	Ardizzola-Gavinelli Caterina	Corso Vercelli 104
Insegnante III	Cuniolo-Rebuffo Giulia	Via Orto Botanico 27
Insegnante IV	Ruscetta Celso	Via XX Settembre 78
Insegnante V	Ambrosione Francesco	Corso Regina Margherita 86
SEZIONE FEMMINILE		
Insegnante I	Dardana Rosita	Corso Oporto 38
Insegnante I	Dellachà Angela Maria	Via Juvarra 19bis
Insegnante I	Roero di Monticello Ludgarda	Corso Regina Margherita 198
Insegnante II	Osella-Borra Maria	Corso Ponte Mosca 24
Insegnante II	Bisello-Spandre Rosina	Via Stampatori 12
Insegnante III	Antognoli-Bagnasco Pierina	Via Ormea 6bis
Insegnante III	Silva-Bertolotti Adele	Corso Ponte Mosca 20
Insegnante III	Branca Amalia	Corso Valentino 9
Insegnante III	Ragazzoni Carolina	Piazza Paleocapa 1
Insegnante IV	Bernachon Maria	Via XX Settembre 5
Insegnante IV	Grammatica Giulia	Via Campana 7
Insegnante IV	Stoppel Adele	Via Lagrange 7
Insegnante V	Bacino-Carmazzi Carolina	Via Cibrario 13
Insegnante V	Virando-Ferrero Teresa	Via Mazzini 26
SUCCURSALE VIA ELVO 1		
SEZIONE MISTA		
Insegnante I	Grassi-Roggero Maria	Via S. Quintino 6
Insegnante II	Ghirardi Ermelinda	Via Ormea 6bis
Insegnante III	Carletti Juanita	Corso Francia 27
Insegnante III	Lucchetti Lina	Corso Re Umberto 27
Insegnante IV	Actis-Grande Calogero	Corso Novara 3
Insegnante V	Barbero Giovanni	Via Accademia Albertina 5

Tabella 51- Composizione della Scuola Municipale “Gabelli” nel 1930.

CARICA	NOME	INDIRIZZO
Deputato di vigilanza	Levi gr. Uff Isaia	Corso Vittorio Emanuele II 44
Ispettrice	Ferrere-Mariano Giuseppina	Via Verres 22
Ispettrice	Matta-Tartone luigia	Via Verres 11
Ispettrice	Vallone-Mottola Caterina	Via Bianzè 19
Direttrice	Pistamiglio prof.ssa Anna	Via Bertola 23
Direttore	Bionda Enrico	Via Tarino 18
Maestro	Armand Domenico	Via Scarlatti 35
Maestro	Bertone Natale	Via Bianzè 25
Maestro	Civra Costantino	Via Rivarossa 31
Maestro	Colombatto Giuseppe	Via Rosta 13
Maestro	Guarnero Carlo Corso	Ponte Mosca 21
Maestro	Lacourt Flavio	Via Bianzè 7
Maestro	Leone Biagio	Via Ormea 128
Maestro	Meaglia Giovanni	Corso Francia 168
Maestro	Ottaviano Angelo	
Maestro	Peyrolo don Severino	Via Scarlatti 1
Maestro	Rastello Pietro	Via Feletto 44
Maestro	Saini E. Gaspare	Via Scarlatti 35
Maestro	Scaglione Giovanni	Via Lauro Rossi 36
Maestra	Borsetti Ida	Via Cernaia 36
Maestra	Chiesa Evangelina	Via Montebello 34
Maestra	Ercoli-Giraud Maria	Via Giovanni Prati 3
Maestra	Franchiolo-Bertolotti Serafina	Corso Ponte Mosca 20
Maestra	Manna Emma	Corso Vittorio Emanuele II 9
Maestra	Ponzio Margherita	Piazza Madama Cristina 1
Maestra	Prada Maria	Via XX Settembre 8
Maestra	Saini-Berta Maria	Via Scarlatti 35
Maestra	Sarboraria-Tomatis Angela	Via delle Campagne 46
Maestra	Timossi Angela	Via Arsenale 7
Maestra	Torcelli Maria	Corso Vercelli 270
Maestra	Volta Domenica	Via Della Rocca 23
Maestra	Anfossi Margherita	Via Borgo Dora 1
Maestra	Carassale Lorenza	Via Pomba 4
Maestra	Cavagna Emma	Via S.Donato 37
Maestra	Celoria-Cappellato Letizia	Via Montanaro 8
Maestra	Coscia Ersilia	Corso Oporto 29
Maestra	De Silvestris-Negro Carola	Ciriè
Maestra	Fioramonti-Bertone Letizia	Via Bianzè 25
Maestra	Garneri-Araldo Marcella	Via Monterosa 50
Maestra	Giletta Laura	Via Silvio Pellico 5
Maestra	Gioana-Almici Beatrice	Via Scarlatti 2
Maestra	Girardi Teresa	Corso Ponte Mosca 16
Maestra	Goria-Farina Giulia	P.zza Denina 3
Maestra	Lucca Angiola	Via Cibrario 39
Maestra	Maino-Furci M.Camilla	Via Foggia 15
Maestra	Mangini M. Luisa	Via Ormea 128
Maestra	Mania Italia	Via Morosini 115
Maestra	Martina-Cassini Delfina	Via Pastrengo 26
Maestra	Morena Carla	Via Bianzè 19
Maestra	Nicoletto Carola	Via Ilarione Petitti 31
Maestra	Paganone Maria	Via S. Quintino 54
Maestra	Peghini-Ronchese Ernesta	P.zza Conti di Saluzzo 4
Maestra	Smeriglio Teresa	P.zza Vittorio Veneto 8
Maestra	Tessaroli Maria Luisa	Via Monforte 5
Maestra	Turinetto Angelica	Via Colli 80

Tabella 52 – Composizione della Scuola Municipale “Pestalozzi” nel 1930.

CARICA	NOME	INDIRIZZO
Deputato di vigilanza	Tedeschi ing. Cav. Giulio	Corso Duca di Genova 27
Ispettrice	Bonino-Mogna Gemma	Via Confienza 19
Ispettrice	Costa Candida	
Ispettrice	Giordano-Bola Raffaella	Via Magenta 43
Ispettrice	Golzio-Testa Camilla	Corso Vigevano 22
Ispettrice	Ravizza Annalena	Via Principe Tommaso 21
Direttore	Boero dott. Alessandro	Corso Dante 42
Maestro	Mennyey Francesco	Via Pinerolo 45
Maestro	Montanaro Anacleto	Via Verres 15
Maestro	Rastelli Matteo Angelo	Corso Francia 293
Maestro	Rinaldi Angelo	Via Fossata 1
Maestro	Robutti Giovanni	Corso Vercelli 130
Maestro	Ruffini Mario	Via Carlo Alberto 39
Maestra	Asinari Delfina	Via Pomba 4
Maestra	Avataneo Lina	Via Del Carmine 4
Maestra	Berta Adelaide Paola	Via S.Chiana 42
Maestra	Bertrand Rosalia	Via Cibrario 26bis
Maestra	Branca Amalia	Corso Valentino 9
Maestra	Conteri-Bortolotti Adele	Corso Vigevano 10
Maestra	Dellachà Angela Maria	Via Juarra 19bis
Maestra	Demonte Palmira	Via S.Pellico 2 bis
Maestra	Felizatti-Candeletti Teresa	Via S.Domenico 37
Maestra	Francolino Nella	Via Pio Quinto 11 bis
Maestra	Gatti-Bruno Nilla	Via Roma 43
Maestra	Gavinelli-Ardizoia Caterina	Corso Vercelli 104
Maestra	Gerosa Antonietta	Corso Grugliasco 6
Maestra	Grammatica Giulia	Via Campana 7
Maestra	Osella-Borra Maria	Via Pellice 10
Maestra	Pivano Ortensia	Corso Regina Margherita 169
Maestra	Stoppel Adele	Via Lagrange 7
Maestra	Varvello-Pilleri Anna	Via Orto Botanico 30

Tabella 53 – Composizione del Regio Circolo Didattico Governativo “Gabelli” nel 1940.

CARICA	NOME	INDIRIZZO
Direttore didattico	Non riportato	
Segretarie di direzione	Non riportato	
Segretarie di direzione	Non riportato	
Maestro	Armand Domenico	Via Leyni 74
Maestro	Bagnasacco Felice	Via Biella 8
Maestro	Caruselli Giuseppe	Via Varese 2
Maestro	Chiumino Francesco	Via Consolata 2
Maestro	Cornacchia Serafino	
Maestro	Fracchia Massimo	Via Cardinal Alimonda 7
Maestro	Gattiglia cav. Giovanni	Via Milano 1
Maestro	Grosso Costantino	Corso Palermo 145
Maestro	Joyeusz Carlo	Via Monterosa 54
Maestro	La Manna Angelo	Via Spontini 5
Maestro	Meaglia Giovanni	Via Meina 2
Maestro	Peyrolo don Severino	Via Scarlatti 1
Maestro	Ramella Agostino	
Maestro	Rastello Pietro	Via Leyni 93
Maestro	Robotti Elio	Corso Giulio Cesare 78
Maestro	Scaglione Giovanni V	ia Cesare Balbo 25
Maestro	Violanti Aldo	
Maestra	Almici-Giona Beatrice	Corso Palermo 45
Maestra	Anfossi Margherita	Corso Regina Margherita 153
Maestra	Anglesio-Bertolone Angiolina	Via Varese 2
Maestra	Apicè Minelli Maria	Via Scarlatti 7
Maestra	Bardone Maria	Corso Galileo Ferraris 137
Maestra	Cacace-Cianci Carmela	Via Cremona 2
Maestra	Cassini-Martina Delfina	Via Camino 2
Maestra	Chiesa Evangelina	Via Montebello 34
Maestra	Cipri-D'Agostino Giuseppina	
Maestra	Coccino Maria Luisa	Via Padova 6
Maestra	Costantino Ida	Via Principe Tommaso 7
Maestra	De-Giuli Irma	Corso Palermo 145
Maestra	Farina-Goria Giulia	Corso Palermo 86
Maestra	Garneri-Araldo Marcella	Via Pomba 4
Maestra	Gazza Clelia	Via Rosta 20
Maestra	Giletta Laura	Via Silvio Pellico 5
Maestra	Grisaldi Bianca	Via S. Antonio da Padova 45
Maestra	Martucci-Lace Bianca	Via Netro 8
Maestra	Masera Maria	Via Paganini 36
Maestra	Mattioli Bianca	Via Varese 2
Maestra	Mattioli Franca	Via Varese 2
Maestra	Morello Adelina	Corso Brescia 32
Maestra	Mosso Battistina	Via Piazzzi 11
Maestra	Novello-Basso Onorina	Corso Giulio Cesare 138
Maestra	Paganone Maria	Corso Duca degli Abruzzi 103
Maestra	Palumbo-Perucca Maria	Corso Principe Oddone 60
Maestra	Parato Vittoria	Via Milano 16
Maestra	Picco Virginia	Corso Giulio Cesare 2

Maestra	Pomo Luigina	Via G.Casalis 25
Maestra	Ponzetto Maria ved. Vigo	Via Lombardore 31
Maestra	Ponzio Margherita	Via Rivalta 33
Maestra	Rinetti Renata	Corso Giulio Cesare 2
Maestra	Robino Teresa	Via Cibrario 124
Maestra	Schaffer Lydia	Corso Giulio Cesare 48
Maestra	Stanzani Olga	Via S. Secondo 37
Maestra	Timossi Angela	Via Pomba 7
Maestra	Varotto Maria	Via Paganini 36
Maestra	Vinci-Salvaneschi Ernesta	Corso Giulio Cesare 62
SUCCURSALE VIA SANTHIA' 14		
Maestro	Piazza Calogero	

Tabella 54 – Composizione del Regio Circolo Didattico Governativo “Pestalozzi” nel 1940.

CARICA	NOME	INDIRIZZO
Direttore didattico	Scorzino Prof. Candido	Via Fréjùs 96 bis
Segretaria di direzione	Margara Wanda	Via delle Rosine 1 bis
Maestro	Bertelli Mario	Via Leyni 20
Maestro	Favetta Dino	Via Cecchi 17
Maestro	Giacomelli Amilcare	Via Mazzini 48
Maestro	Lombardi Ercole	Via S. Giulia 29 bis
Maestro	Martini Aldo	Corso Orbassano 43
Maestro	Picco Domenico	Via Verres 11
Maestro	Rinaldi Angelo	P.zza Crispi 60
Maestro	Rosso G.B.	Via Campana 19 bis
Maestro	Strumia Luca	Corso S. Maurizio 18
Maestro	Vacquin Daniele	Via Mazzini 44
Maestro	Varolo Giovanni	Corso Palermo 145
Maestra	Ardizzola-Gavinelli Caterina	Via Lauro Rossi 5
Maestra	Bernachini-Cavallotto Clotilde	Corso Tassoni 25
Maestra	Boero Maria Candida	Corso Duca degli Abruzzi 81
Maestra	Branca Amalia	Corso G.Marconi 9
Maestra	Calvo Margherita	Via Caboto 44
Maestra	Dellachà Angela Maria	Via Giaveno 2
Maestra	Grammatica Giulia	Via Campana 7
Maestra	Lanfranco Giovanna	Corso Giulio Cesare 131
Maestra	Lodetti Emma	Via Cardinal Alimonda 5
Maestra	Menzardi-Albano Luciana	P.zza Crispi 60
Maestra	Mottura Corinna	Via Corte d'Appello 14
Maestra	Rissone Ida	Via G.Berutti 1
Maestra	Riva Ines	Via Gaudenzio Ferrari 18
Maestra	Robutti-Pastorini Emma	Via Gabriele Berutti 11
Maestra	Senesi Fiorina	Via Colli 4
Maestra	Serre Severina	Via Ponza 4
Maestra	Viglongo-Santangelo Adele	Via XX Settembre 74
SUCCURSALE PONTE STURA STRADA PROV. DI CUORGNE' 93		
Maestro	Ioppolo Antonio	Strada Villaretto 15
Maestra	Bugnone Maria Adelaide	Corso Gabriele D'Annunzio 24
Maestra	Badino Maria	Corso Palermo 114
Maestra	Fracchia-Fracchia Eugenia	Via Cardinal Alimonda 7
SUCCURSALE CORSO VERCELLI 212		
Maestro	Brunetto Tommaso	
Maestra	Balbo-Castelli Pierina	
Maestra	Montavani Elisa V	ia Accademia Albertina 36
Maestra	Mattucci Elena	Via Arsenale 38
Maestra	Revidati Viola Vittoria	Via Caraglio 7
SUCCURSALE P.ZZA CONTI DI REBAUDENGO		
Maestra	Amerio Fanny	Corso Racconigi 8
Maestra	Ferraris Laura	Via Carlo Alberto 24
Maestra	Morelli-Lombardi Maria Teresa	

Tabella 55 – Edifici della Barriera di Milano colpiti durante i bombardamenti del 13 luglio 1943. (Nella tabella sono stati riportati solo i dati ricavati dalle schede compilate dal Municipio indicanti la data dell'incursione.)

Via – Corso - Piazza	anno costruzione	tipologia
Agliè 14	1907	Abitazione
Agliè 16	1922	Abitazione
Agliè 18	1904	Abitazione
Agliè 3	1910	Abitazione
Agliè 5	1904	Abitazione
Agliè 7	1903	Abitazione
Aosta 216		Cascina Mangiardina
Aosta 43	1899	Abitazione
Aosta 47	1890	Abitazione
Aosta 49	1878	Abitazione
Aosta 57	1891	Abitazione
Arborio 10	1910	Abitazione
Arborio 5	1929	Abitazione
Baltea 18 Leini 26	1900	Abitazione
Baltea 2 Vercelli 76	1893	Abitazione
Baltea 20	1900	Abitazione
Baltea 22 G.Cesare 86	1902	Abitazione
Baltea 24 Palermo	1923	Officina letti in ferro
Baltea 32	1927	Abitazione
Baltea 36	1905	Abitazione
Baltea 38	1908	Abitazione
Barbania 3	1901	Abitazione
Barbania 5	1934	Abitazione
Barbania Agliè	1921	Lavatoio municipale
Belmonte 11 Fossata 11	1914	Abitazione
Belmonte 13	1882	Abitazione
Belmonte 14 Fossata s.n.	1890	Abitazione
Belmonte 18 Monte Bianco s.n.	1912	Abitazione
Belmonte 20	1908	Abitazione
Belmonte 7	1907	Abitazione
Belmonte 9	1914	Abitazione
Boccherini 134	1926	Abitazione
Boccherini 136	1927	Abitazione
Boccherini 27	1929	Abitazione
Boccherini 31	1930	Abitazione
Bottesini 1	1911	Abitazione
Bottesini 3	1908	Abitazione
Bottesini 4	1908	Abitazione
Bottesini 5	1912	Abitazione
Bottesini 6 Malone 41	1937	Abitazione
Candia 11	1910	Abitazione
Candia 12	1913	Abitazione
Candia 13	1908-1925	Abitazione
Candia 14	1909	Abitazione
Candia 16	1929	Abitazione
Candia 17	1903	Abitazione
Candia 19	1912	Abitazione

Candia 6	1925	Abitazione
Candia 8	1932	Abitazione
Candia 9 bis	1905	Abitazione
Candia 9 Monte Rosa	1920	Abitazione
Candia s.n.	1926	Magazzino
Ceresole 30/a 24/a	1937	Industria meccanica
Cervino 60-68	1881	Segheria Borello-Officina
Baroli-Fonderia Bai Cervino 62	1881	Abitazione
Cervino s.n.	1881	Ditta Nobili
Chatillon 12	1920	Abitazione
Chatillon 13 Palestrina	1923	Abitazione
Chatillon 15	1928	Abitazione
Chatillon 17	1920	Abitazione
Chatillon 19 Verres	1929	S.A.M.M.A.
Chatillon Desana 15	1920	Fonderie Montebianco
Chiusella 20	1890	Abitazione
Chiusella 7	1875	Abitazione
Chiusella 7 bis	1888	Abitazione
Chiusella 9	1888	Abitazione
Chiusella 9	1925	Magazzino
Cigna 115 137 143 151	1915	Fonderie Riunite FIAT
Cigna 128 Belmonte 22 22/a 22/b	1905	Abitazione
Cigna 132	1908	Abitazione
Cigna 134	1909	Abitazione
Cigna 136	1911	Abitazione
Cigna 138	1910	Abitazione
Cigna 14 Monte Bianco 69/a	1923	Abitazione-industria
Cigna 167/3	1918	Officina meccanica
Cigna 95-105-113	1912	FIAT
Courmayeur 8	1905	Abitazione
Crescentino 1	1932	Abitazione
Crescentino 10	1920	Abitazione con vinicola
Crescentino 8	1910	Abitazione
Crispi 49	1852	Bagni municipali, Uffici Dazio
Crispi 52	1880	Abitazione
Crispi 54	1870	Abitazione
Crispi 55	1890	Abitazione
Crispi 56	1931	Abitazione
Crispi 60	1931	STAC e Guantificio Guarra
Foroni 2 Crescentino	1932	Abitazione
Foroni 3	1924	Abitazione
Foroni 4	1927	Abitazione
Foroni 6	1926	Abitazione
Foroni 7	1911	Abitazione
Foroni 8	1932	Abitazione
Foroni 9	1913	Abitazione
Fossata 11	1902	Abitazione
Fossata 12	1930	Abitazione
Fossata 14	1920	Abitazione
Fossata 15	1880	Abitazione
Fossata 17	1907	Abitazione
Fossata 3	1890	Abitazione
Fossata 33	1910	Abitazione

Fossata 35 Monte Bianco s.n.	1922	Abitazione
Fossata 50	1900	Deposito nettezza urbana
Fossata 56 bis	1930	Abitazione
Fossata 56 Cigna 155	1918	Vetreria
Fossata 6 Valprato s.n.		Abitazione
Fossata 72	1924	Fabbrica ghiaccio
Giulio Cesare 62	1934	Abitazione
Giulio Cesare 64	1935	Abitazione
Giulio Cesare 66	1932	Abitazione
Giulio Cesare 68	1935	Abitazione
Giulio Cesare 70	1933	Abitazione
Giulio Cesare 72	1934	Abitazione
Giulio Cesare 74	1933	Abitazione
Giulio Cesare 76	1933	Abitazione
Giulio Cesare 78 Malone 18	1932	Abitazione
Giulio Cesare 82 Sesia	1921	Abitazione
Giulio Cesare 84	1092	Abitazione
Giulio Cesare 91	1903	Abitazione
Giulio Cesare 95	1900	Abitazione
Giulio Cesare 97	1908	Abitazione
Giulio Cesare Sesia		Chiesa Nostra Signora della Pace
Giulio Cesare 199	1932	SALPIA legnami
Giulio Cesare largo 100 Tronzano 1	1927	Abitazione
Giulio Cesare largo 106	1908	Abitazione
Gressoney 37	1905	Industria
L. Rossi 28	1928	Abitazione
L. Rossi 33 Vercelli 115	1935	Abitazione
L. Rossi 35	1939	Abitazione
L. Rossi 37	1923	Abitazione
L. Rossi 53	1930	Abitazione
Leynì 14 Malone	1932	Abitazione
Leynì 16 Malone 13	1916	Abitazione
Leynì 18	1898	Abitazione
Leynì 19	1895	Abitazione
Leynì 24	1912	Abitazione
Leynì 5	1882	Laboratorio materiali elettrici
Leynì 7	1882	Abitazione
Malone 15 G.Cesare 87	1925	Abitazione
Malone 23 Palermo 118	1910	Abitazione
Malone 25	1915	Abitazione
Malone 27		Abitazione
Malone 28	1900	Abitazione
Malone 30	1910	Abitazione
Malone 31	1906	Abitazione
Malone 34	1908	Abitazione
Malone 35	1910	Abitazione
Malone 37	1912	Abitazione
Malone 39	1907	Abitazione
Malone 40	1907	Abitazione
Malone 42	1914	Abitazione
Malone 44	1903	Abitazione
Malone 48	1905	Abitazione
Malone 50	1906	Abitazione

Maone 46	1907	Abitazione
Mercadante 11	1927	Abitazione
Mercadante 285		Cascina Druetto
Mercadante 7	1925	Abitazione
Mercadante 9	1927	Deposito materiale edile
Montanaro 4	1880	Abitazione
Montanaro 6	1860	Abitazione
Monte Bianco 10 (Banfo)	1880	Industria conciaria Taurinia
Monte Bianco 14/a (Banfo)	1940	Servizi ausiliari INCET
Monte Bianco 32 34 (Banfo)		Scuola Pestalozzi
Monte Bianco 44 (Banfo)	1927	Abitazione
Monte Bianco 56 (Belmonte 16)	1905	Abitazione
Monte Bianco 58 (Banfo)	1905	Abitazione
Monte Bianco 59 (Banfo)	1900	Abitazione
Monte Bianco 62 (Fossata 37)	1912	Abitazione
Monte Bianco 63 (Banfo)	1899	Abitazione
Monte Bianco 65 (Banfo)	1899	Abitazione
Monte Bianco 67 (Banfo)	1901	Abitazione
Monte Rosa 10	1890	Abitazione
Monte Rosa 13	1928	Abitazione
Monte Rosa 13 bis	1928	Abitazione
Monte Rosa 14	1850	Abitazione
Monte Rosa 15-17	1918	Abitazione
Monte Rosa 16	1900	Abitazione
Monte Rosa 18	1900	Abitazione
Monte Rosa 20	1892	Abitazione
Monte Rosa 22	1905	Abitazione
Monte Rosa 23	1900	Trasporti Berra
Monte Rosa 24	1896	Abitazione
Monte Rosa 25	1903	Abitazione
Monte Rosa 26	1898	Abitazione
Monte Rosa 27	1899	Abitazione
Monte Rosa 28	1928	Abitazione
Monte Rosa 29	1910	Abitazione
Monte Rosa 30	1890	Abitazione
Monte Rosa 33	1902	Abitazione
Monte Rosa 35	1912	Abitazione
Monte Rosa 37	1905	Abitazione
Monte Rosa 4	1930	Abitazione
Monte Rosa 40	1927	Abitazione
Monte Rosa 41	1902	Abitazione
Monte Rosa 42	1909	Abitazione
Monte Rosa 43	1923	Abitazione
Monte Rosa 44	1914	Abitazione
Monte Rosa 45	1915	Abitazione
Monte Rosa 46	1914	Abitazione
Monte Rosa 6	1899	Abitazione
Monte Rosa 9	1911	Abitazione
Monte Bianco Valprato	1888	Abitazione
Mottarone 12	1906	Abitazione
Mottarone 15	1897	Abitazione
Mottarone 8 bis/a Goletta 1	1905/1913	Abitazione
Novara 17	1936	Abitazione

Novara 19	1904	Abitazione
Paisiello 102/ 7	1929	Abitazione
Paisiello 102/11	1939	Abitazione
Paisiello 102/13	1932	Abitazione
Paisiello 102/5	1931	Abitazione
Paisiello 102/8	1929	Abitazione
Paisiello 102/9	1929	Abitazione
Paisiello 109	1930	Abitazione
Paisiello 111	1930	Abitazione
Paisiello 115	1930	Abitazione
Paisiello 115 bis	1930	Abitazione
Paisiello 117	1930	Abitazione
Paisiello 120	1930	Abitazione
Paisiello 123	1930	Abitazione
Paisiello 280		Cascina Valle
Palermo 101	1907	Abitazione
Palermo 107	1900	Abitazione
Palermo 110	1910	Abitazione
Palermo 119	1923	Abitazione
Palermo 120/b	1906	Abitazione
Palermo 122 Sesia 20 bis	1906	Abitazione
Palestrina 30/a	1927	Abitazione
Palestrina 32	1913	Abitazione
Palestrina 34 Chatillon 10/a	1926	Abitazione
Palestrina 38 40/a	1920	Pastificio Subalpino
Palestrina 48/a Ghirlandaio	1926	Abitazione
Parella 11	1908	Abitazione
Parella 13	1929	Abitazione
Parella 3	1910	Industria - abitazione
Parella 9	1902	Abitazione
Poggio 36/a	1940	Segheria elettrica Prina
Porpora 15	1929	Vetreria
Porpora 3	1925	Abitazione
Porpora s.n.	1939	Laboratorio segheria
Rondissone 15	1924	Abitazione
Rondissone 16	1927	Abitazione
Rondissone 24-30		Abitazione
Roppolo 4	1921	Laboratorio meccanico
Roppolo 5	1925	Abitazione
Roppolo 6	1936	Laboratorio meccanico
Roppolo Rebaudengo	1880	Abitazione
San Germano 1 Vercelli 180	1918	Abitazione
San Germano 2 Vercelli 178	1918	Abitazione
San Germano 4	1890	Abitazione
San Germano 6	1900	Abitazione
Santhià 1 Malone 31	1908	Abitazione
Santhià 2 Malone 33	1911	Abitazione
Santhià 3	1909	Abitazione
Santhià 4	1914	Abitazione
Santhià 5	1909	Abitazione
Santhià 7	1909	Abitazione
Santhià Sesia 59	1900	Abitazione
Santhià 6	1902	Abitazione

Scarlatti 20	1928	Abitazione e magazzino
Scarlatti 22	1911	Abitazione e magazzino
Scarlatti 24	1939	Magazzino di verdura
Scarlatti 26	1925	Abitazione
Sesia 57	1900	Abitazione
Sempione 11	1930	Off. mecc. fond. Vallino e Campiglio
Sempione 197	1933	Abitazione
Sempione 199	1928	Abitazione
Sempione 20	1925	Abitazione
Sempione 203	1930	Abitazione
Sempione 21	1920	Abitazione
Sempione 213	1933	Abitazione
Sempione 23	1927	Abitazione
Sempione 23 bis	1937	Abitazione
Sempione 25	1927	Abitazione
Sempione 31	1920	Abitazione
Sempione 33	1933	Abitazione
Sempione 19	1929	Abitazione
Sempione 27	1923	Abitazione
Sesia 1 Vercelli 74	1885	Abitazione
Sesia 17	1890	Abitazione
Sesia 18 G. Cesare 93/d	1900	Abitazione
Sesia 20 Palermo 109		Casa parrocchiale
Sesia 22	1914	Abitazione
Sesia 24	1929	Abitazione
Sesia 26	1910	Abitazione
Sesia 28	1912	Abitazione
Sesia 3	1926	Abitazione
Sesia 32	1911	Abitazione
Sesia 34	1908	Abitazione
Sesia 36	1909	Abitazione
Sesia 38	1912	Abitazione
Sesia 39 Montanaro	1911	Abitazione
Sesia 39 Palermo 117	1900	Abitazione
Sesia 4	1910	Abitazione
Sesia 40 Santhià	1938	Abitazione
Sesia 41	1906	Abitazione
Sesia 42	1904	Abitazione
Sesia 43	1908	Abitazione
Sesia 44	1910	Abitazione
Sesia 47	1910	Abitazione
Sesia 49 Monte Rosa	1909	Abitazione
Sesia 53	1909	Abitazione
Sesia 57 Santhià	1910	Abitazione
Sesia 7 Soana 15	1911	Abitazione
Taranto 12	1928	Abitazione
Thaon de Revel 10 (Lombardore)	1900	Abitazione
Thaon de Revel 12 (Lombardore)	1900	Abitazione
Thaon de Revel 13 (Lombardore)	1934	Abitazione
Thaon de Revel 14 (Lombardore)	1892	Abitazione
Thaon de Revel 16 (Lombardore)	1892	Abitazione
Thaon de Revel 18 (Lombardore)	1900	Abitazione
Thaon de Revel 19 (Lombardore)	1935	Abitazione

Thaon de Revel 20 (Lombardore)	1906	Abitazione
Thaon de Revel 21 (Lombardore)	1935	Abitazione
Thaon de Revel 23 (Lombardore)	1933	Abitazione
Thaon de Revel 25 (Lombardore)	1934	Abitazione
Thaon de Revel 27 (Lombardore)	1932	Abitazione
Thaon de Revel 29 (Lombardore)	1933	Abitazione
Thaon de Revel 31 (Lombardore)	1933	Abitazione
Thaon de Revel 6 (Lombardore)	1902	Abitazione
Thaon de Revel 8 (Lombardore)	1903	Abitazione
Tronzano 10	1929	Abitazione
Tronzano 11	1929	Abitazione
Tronzano 12	1921	Abitazione
Tronzano 13	1929	Abitazione
Tronzano 24, 26	1932	Abitazione
Tronzano 28	1929	Asilo Sonzini
Tronzano 3	1926	Abitazione
Tronzano 4	1924	Abitazione
Tronzano 5	1927	Abitazione
Tronzano 6	1927	Abitazione
Tronzano 7	1926	Abitazione
Tronzano 8	1935	Abitazione
Tronzano 9	1928	Abitazione
Tronzano Ghirlandaio	1930	Abitazione
Valdengo 15	1928	Abitazione
Valdengo 3	1930	Abitazione
Valdengo 8	1925	Abitazione
Valprato 10	1910	Abitazione
Valprato 11 Mottarone 14/a	1890	Abitazione
Valprato 15 Mottarone	1902	Abitazione
Valprato 16 Fossata 12	1930	Abitazione
Valprato 17 Monte Bianco (Banfo)	1926	Abitazione
Valprato 24	1880	Abitazione
Valprato 26	1891	Abitazione
Valprato 4	1914	Abitazione
Valprato 42 42 bis	1912	Magazzini Generali Docks Dora
Valprato 55	1910	Abitazione
Valprato 6	1881	Fonderia Maddalena
Vercelli 103	1923	Abitazione
Vercelli 105/a 105/b	1914	Abitazione
Vercelli 129	1920	Abitazione
Vercelli 139	1925	Abitazione
Vercelli 141		Abitazione
Vercelli 160	1912	Abitazione
Vercelli 162	1850	Abitazione
Vercelli 176	1914	Abitazione
Vercelli 193	1920	Abitazione
Vercelli 195	1927	Abitazione
Vercelli 197	1931	Abitazione
Vercelli 62	1890	Abitazione
Vercelli 64	1840	Abitazione
Vercelli 70 Sesia	1890	Abitazione
Vercelli 85 Valprato 5	1880	Abitazione
Vercelli 91 Valprato 2	1914	Abitazione

Vercelli 97	1920	Laboratorio
Verres 17 Chatillon 16/b 14/b	1917	Abitazione
Verres 28	1926	Abitazione
Verres 30 Chatillon 18	1926	Abitazione
Vigevano 10	1890	Abitazione
Vigevano 2	1865	Abitazione
Vigevano 22	1908	Abitazione
Vigevano 24	1908	Abitazione
Vigevano 48 Parella 6	1900	Industria Dolciaria Wamar
Vigevano 8 Monte Bianco 4	1902	Abitazione
Vigevano 4	1898	Abitazione



Bibliografia

Bibliografia

AA.VV., *Luoghi dell'Industria a Torino e Piemonte*, Associazione Torino Città Capitale Europea, Torino, 1999.

AA.VV., *FIAT 1899-1930 Storia e Documenti*, Milano, Fabbri Editori, 1991.

AA. VV. *I Cinquant'anni della Fiat: 1899-1949*, Milano, Mondadori, 1950.

ABATE DAGA, *Alle porte di Torino*, Torino, Italia Industriale Artistica Editrice, 1926.

EZIO AVIGDOR, *Il movimento operaio torinese durante la prima guerra mondiale*, Milano, in *La Città Futura*, 1959.

ARCHIVIO STORICO FIAT, *Fiat: le fasi della crescita. Tempi e cifre dello sviluppo aziendale*, Torino, Scriptorium, 1996.

MARIO ABRATE, *Una interpretazione dello sviluppo industriale torinese*, in *Torino città viva, da capitale a metropoli, 1880-1980*, Centro Studi Piemontesi, Torino, 1980.

MARIO ABRATE, *La lotta sindacale nella industrializzazione in Italia 1906-1926*, Milano, 1967.

MARIO ABRATE, *L'industria piemontese 1870-1970*, Mediocredito piemontese, 1978.

MARIO ABRATE, *Ricerche sullo sviluppo industriale in Piemonte negli ultimi cent'anni*, in *L'economia italiana dal 1861 al 1961*, Milano, Giuffrè 1961.

MARIO ABRATE, *Corso di storia economica. L'industria siderurgica piemontese 1831-1861*, Torino, 1961.

MARIO ABRATE, *L'industria siderurgica e meccanica in Piemonte 1831-1861*, Torino, 1961.

LUCA ANGELI - ANGELO CASTROVILLI - CARMELO SEMINARA, *La Manifattura Tabacchi e il suo borgo 1860-1945*, Torino, 1999.

ANPI, *Le donne piemontesi nella lotta di Liberazione*, Torino, 1947.

ADRIANO BALLONE, *Uomini, fabbriche e potere*, Milano, Franco Angeli, 1987.

ADRIANO BALLONE- CLAUDIO DELLAVALLE- MARIO GRANDINETTI, *Il tempo della lotta e dell'organizzazione*, Milano, Feltrinelli, 1992.

EMMANUELA BANFO - ASIO RISTORI a cura di..., *Antonio Banfo vita e morte di una voce torinese*, Torino, Ananke, 1998.

PIER LUIGI BASSIGNANA, *Dalla manifattura alla fabbrica, Il sogno della città*

industriale- Torino fra ottocento e novecento, Torino, Mole Antonelliana, 13 ottobre -18 dicembre 1994, Milano, Fabbri Editori, 1994.

CLAUDIO BERMOND, *Torino da capitale a centro manifatturiero 1840-1870*, Torino, 1983.

GIORGIO BOCCA, *Storia dell'Italia partigiana*, Bari, Laterza, 1971.

GIUSEPPE BOFFA, *Lo sviluppo urbanistico di Torino*, in *Rassegna tecnica della Società Ingegneri ed Architetti in Torino*, nuova serie, a. 29, n 3-6, marzo -giugno, 1975.

BRUNO BOTTIGLIERI, in *Fiat 1899-1930 storia e documenti*, Milano, Fabbri Editori, 1991.

SERGIO CAPRIOGLIO a cura di...*Cronache Torinesi 1913- 1917*, Torino 1980.

VALERIO CASTRONOVO, *Torino*, Bari, Laterza, 1987.

VALERIO CASTRONOVO, *Il Piemonte*, in *Storia delle regioni italiane dall'Unità a oggi*. Torino, Einaudi, 1977.

VALERIO CASTRONOVO, *La storia economica*, in *Storia d'Italia*, Torino, Einaudi,1975.

VALERIO CASTRONOVO, *Gilardini 1905-1985. Storia di un gruppo industriale*, Torino, Gilardini S.p.A., 1985.

VALERIO CASTRONOVO, *Giovanni Agnelli – La Fiat dal 1899 al 1945*, Torino, Einaudi, 1977.

VALERIO CASTRONOVO, *Fiat 1899-1999: un secolo di storia italiana*, Milano, Rizzoli, 1999.

VALERIO CASTRONOVO, *Economia e società in Piemonte dall'unità al 1914*, Milano, Einaudi, 1969.

VALERIO CASTRONOVO, *L'industria cotoniera in Piemonte nel secolo XIX*, Torino, Einaudi, 1965.

VALERIO CASTRONOVO, *L'industria laniera in Piemonte nel secolo XIX*, Torino, Einaudi, 1964.

VALERIO CASTRONOVO, *La rivoluzione industriale*, Milano, 1996.

VERA COMOLI MANDRACCI, *Torino, Roma- Bari*, Laterza, 1983

VERA COMOLI MANDRACCI, *Dalla città preunitaria alla prima industrializzazione*, in *Torino città viva da capitale a metropoli 1880-1890*, Torino, Centro Studi Piemontesi, 1980.

PAUL R. CORNER, *Contadini e industrializzazione*, Bari, Laterza, 1993.

GIOVANNI GASPARE CRAVERI, *Guida de' Forestieri per la Reale Città di Torino*, Torino, 1753.

RENZO DEL CARRIA, *Proletari senza rivoluzione*, Milano, Savelli, 1970.

GIOVANNI DE LUNA, *Torino in guerra, 1940- 1945*, in *Storia di Torino*, Torino, Einaudi, 1998.

GIOVANNI DE LUNA, *I bombardamenti*, in *Torino in guerra 1940-1945*, Torino, Mole Antonelliana, 5 aprile- 28 maggio 1995, Torino, Gribaudo, 1995.

LUIGI EINAUDI, *Le lotte del lavoro*, Torino, Einaudi 1924.

LUIGI EINAUDI, *La condotta economica e gli effetti sociali della guerra italiana*, Bari, Laterza, 1933.

L. FALCO – G. MORBELLI, *Torino un secolo di sviluppo urbano*, Torino, 1976.

FIAT, *Lo stabilimento Grandi Motori*, opuscolo informativo a cura dell'azienda (non presenta data di pubblicazione) conservato presso L'Archivio Storico Fiat.

FIAT, *I cinquant'anni della FIAT 1899-1949*, Milano, 1950

ANTONIO FOSSATI, *Il cinquantennio Fiat nel divenire industriale in Italia*, in *Cinquant'anni della Fiat*, Milano, 1950.

ANTONIO FOSSATI, *Lavoro e produzione in Italia*, Torino, Giappichelli, 1961.

ANTONIO FOSSATI, *L'infanzia dell' industria torinese nel 1848*, in *Torino, anno XXIV*, Torino 1948.

PIERRE GABERT, *Turin ville industrielle. Etude de geographie et humaine*, Paris, PUF, 1964.

LEONARDO GAMBINO, *L'espansione urbana e i sobborghi operai*, in *Il sogno della città industriale- Torino fra ottocento e novecento*, Torino, Mole Antonelliana, 13 ottobre-18 dicembre 1994, Fabbri Editori, 1994.

PAUL GINSBORG, *Storia d'Italia dal dopoguerra a oggi*, Torino, Einaudi, 1989.

PAUL GINSBORG, *L'Italia del tempo presente*, Torino, Einaudi, 1998.

ALBERTO GISSER, *Cenni storici e statistici sui salari industriali in Italia nella seconda metà del XIX*, in appendice a CHANDERLEIR, *L'evoluzione economica nel secolo XIX*, Roma 1904.

CARLO IGNAZIO GIULIO, *Giudizio della Regia Camera di agricoltura e commercio di Torino e notizie sulle patrie industrie*, Torino, 1844.

PIERO GRIBAUDI, *Sui fattori geografici dello sviluppo industriale di Torino, discorso inaugurale dell'anno accademico dell'Istituto Superiore di Economia e Commercio di Torino*. 1932-1933.

ELISA GRIBAUDI ROSSI, *Casine e ville della pianura torinese*, Torino, Gribaudo, 1988.

AMEDEO GROSSI, *Guida alle casine e vigne del territorio di Torino e contorni*, Torino, 1790.

BIANCA GUIDETTI SERRA, *Compagne*, Torino, Einaudi, 1981.

ERIC J. HOBSBAWN, *Le rivoluzioni borghesi*, Milano, 1963.

ERIC J. HOBSBAWN, *Il trionfo della borghesia*, Bari, Laterza, 1986.

I.A.C.P. Istituto Autonomo Case Popolari. *Sessantesimo di fondazione 1907-1967*. Torino, Apika, 1967.

PASQUALE IANNAcone, *L'industria del cotone e l'abolizione del lavoro notturno*, in *La Riforma sociale*, IV, 1897.

DANIELE JALLA' - STEFANO MUSSO, *Territorio, fabbrica e cultura operaia a Torino 1900-1940*, Cuneo, Regione Piemonte, L'arciere, 1981.

MILA LEVA PISTOI, *100 Luoghi dell'industria a Torino Città Capitale Europea* Torino, 1999

GINA LOMBROSO, *Cesare Lombroso. Storia della vita e delle opere narrata dalla figlia*. Torino, 1915.

RAIMONDO LURAGHI, *Il movimento operaio torinese durante la Resistenza*, Torino, Einaudi, 1958.

GIOVANNI MARIA LUPO a cura di..., *Cartografia di Torino 1572-1954*, Torino, Politecnico di Torino, 1989.

GIOVANNI LUPO - PAOLA PASCHETTO, *La città fra Otto e Novecento: la trasformazione urbana*, in *Torino città viva*.

L. MAGNAGHI - M. MONGE- L. RE, *Guida all'architettura moderna di Torino*, Torino, Designers Riuniti Editori, 1982.

BRUNO MAIDA, *La società e la crisi del regime*, in *Torino in guerra 1940-1945*, Torino, Mole Antonelliana, 5 aprile - 28 maggio 1995, Torino, Gribaudo, 1995.

GIUSEPPE MAIONE, *Il biennio rosso. Autonomia e spontaneità operaia nel 1919*, Bologna, Il Mulino, 1975.

EFFREN MAGRINI, *I risultati dell'inchiesta referendum sulle abitazioni popolari in Torino*, in *La Riforma sociale*, XIII, 1906.

RICCARDO MARCHIS a cura di...*Diario di Carlo Chevallard in ROSANNA*

ROCCIA- GIORGIO VACCARINO a cura di ... *Torino in guerra tra cronaca e memoria*, Torino, Archivio storico della città di Torino, 1995.

UMBERTO MASSOLA, *Marzo 1943, ore 10*. Roma, Edizioni di Cultura Sociale, 1950.

G. MELANO- C. PESATI, *La guerra aerea su Torino*, in *Annuario statistico della Città di Torino*, Torino ,1943.

PIERO MELOGRANI, *Storia politica della grande guerra 1915-1918*, Bari, Laterza,1976.

ENRICO MILETTO, *Torino 1938/45-La città dell'industria-*, a cura dell'Istituto piemontese per la storia della Resistenza e della società contemporanea di Torino, pubblicazione interattiva, Torino, 2003.

ENRICO MILETTO, *L'identità storica incontra le diversità del futuro. Memoria e immagini della Barriera di Milano e della Polisportiva River Mosso*, Torino, Neos Edizioni, 2001.

ALBERTO MONTICONE, *Il socialismo torinese e i fatti dell'agosto 1917*, in *Rassegna storica del Risorgimento*, gennaio- marzo 1958.

ALBERTO MONTICONE, *Gli italiani in uniforme 1915-1918*, Bari, Laterza,1972.

FERDINANDO MILONE. *La localizzazione delle industrie in Italia*. Roma, Anonima Romana Editoriale, 1937.

MASSIMO MORAGLIO, *Tra stella e scacchiera- Lo sviluppo urbano di Torino tra le due guerre*, in *Contemporanea /a III, n° 3*, luglio 2000.

MASSIMO MORAGLIO, *Opere pubbliche e grande crisi economica del 1929. Sviluppo urbano e ricerca del consenso nella Torino tra le due guerre*. Tesi di laurea, Facoltà di scienze politiche, Torino, a.a. 1997-1998.

MASSIMO MORAGLIO a cura di...Pierin Cordone- *Diario 1943-1945*, Torino, C.R.I.C., 2001.

RODOLFO MORANDI, *Storia della grande industria in italia*, Torino, Einaudi, 1966.

SANTE DI PIOL Redi, *Scuola e popolo nel riformismo liberale di inizio secolo*, Torino, Sintagma, 1996.

STEFANO MUSSO, *Gli operai di Torino 1900-1920*, Milano, Feltrinelli, 1980.

STEFANO MUSSO, *Industria e lavoro*, in *Torino in guerra 1940-1945*, Torino, Mole Antonelliana, 5 aprile- 28 maggio 1995, Torino, Gribaudo, 1995.

STEFANO MUSSO, *La società industriale nel ventennio fascista*, in *Storia di Torino*. Vol VIII, a cura di Nicola Tranfaglia, Torino, Einaudi, 1998.

STEFANO MUSSO, *Proletariato industriale e fascismo a Torino. Aspetti del territorio operaio*, in *Annali*. La classe operaia durante il fascismo, anno XX, Milano, Feltrinelli, 1979-1980.

STEFANO MUSSO, *La città industriale*, in *Il sogno della città industriale-Torino fra ottocento e novecento*, Torino, Mole Antonelliana, 13 ottobre -18 dicembre 1994, Torino, Fabbri Editori,1994.

MARTINO NIGRA a cura di...*90 anni ATM*, s.l., s.d.

LEOPOLDO OTTINO, *Le scuole comunali di Torino*, Torino, Gambino, 1951.

POLITECNICO DI TORINO, DIPARTIMENTO CASA-CITTA', *Beni culturali ambientali nel Comune di Torino*, Torino, Società degli ingegneri e degli Architetti in Torino, 1984.

V. PAUTASSI, *Gli istituti di credito e assicurativi e la borsa in Piemonte dal 1831 al 1861*, Torino, 1961.

GIUSEPPE PRATO, *Il Piemonte e gli effetti della guerra sulla vita economica e sociale*, Bari, Laterza, 1925

P.S.I. *Le cinque giornate del proletariato torinese*. Torino, s.e. 1917

GUIDO QUAZZA, *L'industria laniera e cotoniera in Piemonte dal 1831 al 1861*, Torino, 1961.

CLAUDIO RABAGLINO in *Alle Origini di Nova Coop*, Editrice consumatori, Bologna, 2000

ANTONIO RABBINI, *Elenco dei nomi dei proprietari delle cascine, vigne e fabbriche designate sulla carta topografica della città, territorio di Torino e suoi contorni*, Torino, 1840.

CAMILLA RAVERA, *Torino 1914-1917 pane e pace*, in *Rinascita* n°3, 1961.

LUCIANO RE, *Problemi e fatti urbani dal 1920 al 1945*, in *Torino città viva...*

ROSARIO ROMEO, *Breve storia della grande industria in Italia*, Bologna, 1963.

ITALO MARIO SACCO, *Professioni arti e mestieri in Torino dal secolo XIV al secolo XIX*, Torino, Editrice Libreria Italiana, 1940.

MARCO SCAVINO, *Se otto ore vi sembrano poche...*, Torino, Il Punto, 2001.

AUGUSTO SISTRI, *Dalla ricostruzione al "miracolo economico" cultura urbana e immagini della città*, in *Torino città viva...*

PAOLA SONNESSA, *Socialità e politica alla Barriera di Milano tra fascismo e dopoguerra 1918-1949*, Tesi di laurea, Facoltà di Magistero, Torino, a.a. 1993/94.

PAOLO SPRIANO, *L'Ordine Nuovo e i consigli di fabbrica*, Torino, Einaudi, 1973.

PAOLO SPRIANO, *Socialismo e classe operaia a Torino dal 1892 al 1913*, Torino, Einaudi, 1958.

PAOLO SPRIANO, *L'occupazione delle fabbriche, settembre 1920*, Torino, Einaudi, 1964

PAOLO SPRIANO, *Torino operaia e socialista*, Torino, Einaudi, 1972

PAOLO SPRIANO, *Torino operaia nella Grande Guerra 1914-1918*, Torino, Einaudi, 1972

NICOLA TRANFAGLIA, *Storia di Torino*, Torino, Einaudi, 1999

A. TREVES, *Le migrazioni interne nell'Italia fascista*, Torino 1976.

ERNESTO TREVISANI. *Rivista industriale e commerciale di Torino e provincia*, Milano, Capriolo e Massimino, 1896.

GIORGIO VACCARINO - CARLA GOBETTI - ROMOLO GOBBI, *L'insurrezione di Torino*, Parma, Guanda, 1968.

RICHARD A. WEBSTER, *L'imperialismo industriale italiano, 1908-1915*, Torino, Einaudi, 1974

RENATA YEDID - LEVI, *Torino 1945- 1983*. Memoria FIOM, Milano, 1985.

ZINO ZINI, *La tragedia del proletariato, Diario 1914-1926*, Milano, 1972.

90 ANNI ATM, s.d.- s.l.- s.e

ANNUARIO STATISTICO DEL MUNICIPIO DI TORINO, annate diverse

ARCHIVIO TIPOGRAFICO, *Rivista trimestrale a cura della Nebiolo*, nn. 276-278, Torino, 1930.

ASSESSORATO ALLA CULTURA DEL COMUNE DI TORINO, *La costruzione della memoria alla Barriera di Milano (1900- 1950): esperienze umane e fatti storici*, Assessorato alla Cultura del Comune di Torino, Torino, 1983.

ASSOCIAZIONE TORINO CITTA' CAPITALE EUROPEA, *100 Luoghi dell'industria a Torino e in Piemonte*, Torino, 1999.

BOLLETTINO DELL'UFFICIO DEL LAVORO. Annate 1915-1924

CITTA' DI TORINO - IPSRSC, *Torino 1938-1945 una guida per la memoria* Torino, 2000.

CITTA' DI TORINO - REGIONE PIEMONTE- ISRP, *Torino in guerra 1940-1945*, Catalogo della mostra, *Torino Mole Antonelliana, 5 aprile- 28 maggio 1995*, Torino, Gribaudo, 1995.

CITTA DI TORINO - *Dimostrazione grafica e relativa descrizione delle baelere esistenti nel territorio. Zona suburbana. Compilato dal Comandante i Corpi delle Guardie e dei Pompieri Municipali coadiuvati da distinti graduati 1910-11.* Torino, G.B. Vassallo, 1911.

CITTA' DI TORINO, *Quarto censimento della popolazione. 9 febbraio 1901. Considerazioni generali, relazione dei lavori e cenni sui risultati.* Torino, Botta, 1902.

CITTA' DI TORINO, *Quinto censimento della popolazione e primo censimento degli opifici e delle imprese industriali. 10 giugno 1911,*Torino, s.e. 1911.

CITTA' DI TORINO, *Sesto censimento della popolazione. 1° dicembre 1921. Relazione dei lavori e brevi cenni sui risultati,* Torino, Schioppo, 1923.

CITTA' DI TORINO, *Notizie statistiche sul lavoro nei principali stabilimenti industriali di Torino considerato sotto il rapporto della salute degli operai raccolte dal Civico Ufficio d'Igiene,* Torino, Botta, 1873.

CITTA' DI TORINO, *Relazione circa l'allargamento della cinta daziaria di Torino,* Torino, Cecchin, 1914.

CITTA' DI TORINO, *Memorie di Pietra- Frammenti di storia subalpina nelle lapidi e nelle targhe delle strade,* Torino, 1991.

S.a., *I cento anni di vita delle società degli asili infantili di Torino,* Torino, Bona, 1938.

IL GRIDO DEL POPOLO, annate varie.

LA STAMPA, annate varie.

LA GAZZETTA DEL POPOLO, annate varie.

L'UNITA', annate varie.

AVANTI, annate varie.

GUIDA DI TORINO COMMERCIALE E AMMINISTRATIVA. Torino, Paravia, anni diversi.

TORINO, Rivista della Città di Torino, annate diverse.

TORINO NUOVA, Eco dei sobborghi, annate diverse.

Cronache dei fatti d'agosto, in Stato Operaio, anno I n° 6 agosto 1917.

Scioperi e disordini, Municipio di Torino, 1917.

La storia a fumetti- La scuola A. Gabelli, Gli allievi e le insegnati della scuola Gabelli, Torino, s.d.

CENSIMENTI DELLA POPOLAZIONE, anni diversi.

