LUIGI FALCO - GUIDO MORBELLI

TORINO, UN SECOLO DI SVILUPPO URBANO

APPUNTI PER UNA LETTURA DI UNA CITTA' DEL CAPITALE

CELID 1976

La CELID è una cooperativa di base gestita autonomamente dal movimento degli studenti. Essa è nata nell'ambito delle esperienze che il movimento ha fatto in questi ultimi anni principalmente per quanto riguarda la lotta contro i costi dello studio.
Sue finalità fondamentali sono, oltre alla lotta contro i costi dello studio, favorire all'interno della Facoltà la libera circolazione delle opere democratiche nonchè operare insieme alle altre forze del movimento degli studenti in direzione di una trasformazione della didattica e dei contenuti dello studio in forme più rispondenti alle esigenze degli studenti e più in generale delle masse popolari.

Proprietà letteraria riservata
Stampato in Italia - Printed in Italy
Copyright C.E.L.I.D. - Via S.Ottavio 20-Torino
Telefono n. 83.51.14
Riproduzione totale o parziale permessa previo accordo.

ERRATA	CORRIGE
pag. 13, riga 26: rapporti	rapporto
pag. 22, righe da 25 a 33: ...	------
pag. 22, riga ultima: (manca)	compariva mai la data di ultimazione dell'edificio, è stato necessario ricorrere a una opportuna interpolazione tra la data di concessione della licenza di costruzione e quella della licenza di abitabilità. (Per quanto riguarda l'edilizia pubblica, la data considerata è stata quella dell'inizio del servizio).
pag. 26, riga 5: Avanti!	Avanti!;
pag. 27, riga quint'ultima: eccletismo	eclettismo
pag. 29, riga 2: metà	meta
pag. 30, riga 7 nota: (tra queste	-----
pag. 33, riga 7 nota: il luogo	-----
pag. 35, riga 15 nota: collina	collina)
pag. 42, riga 7 nota: per cui	per usi
pag. 50, riga 7 nota: Tona	Jona
pag. 50, riga 12 nota: PLI	PCI
pag. 51, riga 3 nota: concezzione	concessione
pag. 51, riga 15 nota: Aquando	A quando
pag. 55, riga 24: oggia	oggi
pag. 93, riga 6: Momis di Conilia	Nomis di Cossilla
pag. 93, riga 29: Sambery	Sambuy

I N D I C E

INDICE		Pag.	3
INDICE DELLE TABELLE E TAVOLE		"	4
1.	PREMESSA	"	5
2.	STORIA URBANA E "DISCIPLINA"	"	7
3.	PROSPETTIVE DELLA RICERCA	"	9
4.	FINALIZZAZIONE DIDATTICA	"	13
5.	LA COSTRUZIONE DELLA CARTA	"	17
6.	LA LETTURA DELLA CARTA	"	23
	- Fino al 1861	"	27
	- Periodo 1861/1901	"	31
	- Periodo 1901/1921	"	38
	- Periodo 1921/1951	"	44
	- Periodo 1951/1971	"	50
7.	CONCLUSIONI	"	55
ALLEGATI		"	57
I.	Dati demografici ai censimenti	"	59
II.	Ricostruzione della consistenza annua del patrimonio edilizio di Torino dal 1861 al 1971	"	69
III.	Provvedimenti urbanistici 1817/1975	"	77
IV.	Localizzazione e data del primitivo insediamento delle principali unità produttive locali esistenti nel Comune al 1971	"	85
V.	Elementi per la ricostruzione del quadro politico locale	"	91

INDICE DELLE TABELLE E DELLE TAVOLE

- NEL TESTO
- Popolazione nella città di Torino ai censimenti Pag. 26
- Torino - La città al 1817 e lo sviluppo fino al 1865
- Torino - La città al 1865 e lo sviluppo fino al 1901
- Addetti in alcuni settori industriali al 1861, 1881 e 1898 " 33
- Torino - La città al 1901 e lo sviluppo fino al 1921
- Manodopera nei settori industriali in Torino al 1927 e 1937 " 45
- Torino - La città al 1921 e lo sviluppo fino al 1951
- Torino - La città al 1951 e lo sviluppo fino al 1971

- NEGLI ALLEGATI

Tab. 1 - Popolazione residente e presente per sesso e stato civile " 63

Tab. 2 - Popolazione presente e famiglie, aggregata e sparsa " 64

Tab. 3 - Alfabeti e analfabeti sul totale della popolazione presente maggiore di 6 anni " 65

Tav. 1 - Popolazione di Torino alle date dei censimenti dal 1815 al 1971 " 66

Tav. 2 - La dinamica della popolazione di Torino all'epoca del trasferimento della capitale " 67

Tav. 3 - La dinamica della popolazione di Torino a cavallo della II guerra mondiale " 67

Tav. 4 - Stanze e abitazioni: consistenza annua " 71

Tav. 5 - Individuazione delle aree considerate per la costruzione del diagramma di cui alla tav. 4 " 72

Tav. 6 - Popolazione presente e (dal 1961), residente, stanze, famiglie ed alloggi ai censimenti " 75

Tav. 7 - I provvedimenti urbanistici all'interno della cinta daziaria dal 1817 al 1899 " 82

Tab. 4 - Provvedimenti urbanistici interessanti il territorio del Comune di Torino, all'interno della cinta daziaria Pag. 79

Tab. 5 - Provvedimenti urbanistici interessanti il territorio del Comune di Torino all'esterno della cinta daziaria " 81

Tab. 6 - Cronologia del risanamento di via Roma " 83

Tab. 7 - Provvedimenti urbanistici generali del Comune di Torino e principali varianti " 84

Tab. 8 - Principali unità produttive locali esistenti nel Comune di Torino al 1971, con l'indicazione della prima licenza di costruzione per uso industriale " 88

Tav. 8 - Principali unità produttive locali esistenti nel Comune di TOrino al 1971 " 87

Tab. 9 - Sindaci di Torino dal 1848 al 1923 e podestà fino al 1945 " 93

Tab. 10 - Sindaci di Torino e composizione delle Giunte, dal 28 aprile 1945 ad oggi " 94

Tab. 11 - Risultati delle elezioni amministrative nel Comune di Torino dal 1946 al 1975 " 95

Tav. 9 - Risultati delle elezioni amministrative nel Comune di Torino dal 1946 al 1975 " 96

Tab. 12 - COnfronto tra aventi diritto al voto ed elettori dell'Italia e del Piemonte alle elezioni politiche tra il 1861 ed il 1924 " 101

Tab. 13 - Percentuale di analfabeti sul totale della popolazione con più di 6 anni d'età " 102

Tab. 14 - Aventi diritto al voto e votanti del Piemonte alle elezioni politiche (per la Camera dei Deputati) dal 1861 al 1972 " 104

1. PREMESSA

Tra questo testo e la carta dello sviluppo urbano di Torino tra il 1861 e il 1971 pensiamo che esista il rapporto inverso a quello che normalmente si istituisce tra una pagina scritta, che tende a comunicare un messaggio, e l'apparato illustrativo che se non è puramente decorativo, ha la funzione di sintetizzare quel messaggio e di renderlo immediatamente percepibile attraverso il canale della comunicazione visiva.

Qui invece, a nostro parere, la carta è il momento centrale, è la parte più importante, ed il testo ha un ruolo subalterno; esso tende a dare elementi per la giustificazione della costruzione della carta, a mettere in evidenza quali fonti sono state usate per quella costruzione ed a spiegare, quasi come una lunga legenda, cosa la carta dica e quali avvertenze debbano essere usate nel leggerla.

Giustificare la costruzione della carta significa chiedersi:

- quale senso abbia compiere studi di storia urbana e quale ruolo possa avere l'urbanistica, "la disciplina", all'interno di questi studi;
- quale sia il quadro complessivo di ricerca all'interno del quale (a premessa del quale si dovrebbe dire) è collocata la carta;
- ed infine, quale sia l'opportunità, a fini didattici, di pubblicare la carta non ancora collegata alle altre previste operazioni di ricerca.

Sulla costruzione occorre dire:

- quali sono state le fonti;
- e quali limiti abbia la carta.

Quanto alla "legenda":

- specificheremo quali sono le caratteristiche attualmente individuate dei singoli periodi che sono stati presi come base per la costruzione della carta
- e forniremo una serie di dati ed informazioni, non elaborate, che consentano di caratterizzare i periodi considerati anche attraverso categorie diverse dalla crescita fisica dell'aggregato urbano (che è l'unico elemento evidenziato nella carta); taluni di questi dati e informazioni sono stati organizzati anche in una serie di allegati.

2. STORIA URBANA E «DISCIPLINA»

La storia delle trasformazioni urbane e territoriali non ha ancora nel nostro paese una tradizione ed in questo senso, nell'ambito dei primi incontri nazionali sul tema della storia urbana e territoriale (Seminario di Sorrento, 1973; I° Seminario LAU, Venezia 1974; II° Seminario LAU, Gargnano, 1975) , sono state tentate le prime sistematizzazioni ed i primi collegamenti disciplinari (1).

In quelle occasioni è stato sottolineato da più autori la impossibilità di separare la storia delle città e del territorio da quella più generale delle trasformazioni economiche e sociali del paese ("... piuttosto un'empirica ripartizione, utile alla delimitazione delle indagini, che non un'autentica categoria storiografica" (2)) e la forte interdisciplinarità del settore di studio e di ricerca, verso il quale converge - tra le altre discipline - anche l'urbanistica.

E' pertanto in questo filone che si colloca il nostro contributo che vuole essere strettamente limitato al campo della "disciplina", e intende così leggere le trasformazioni fisiche dello spazio costruito. Ad altri spetterà forse di ricucire le ricerche dei demografi, degli urbanisti, degli economisti, degli storici, ecc. in sintesi interpretativa; a noi, crediamo, spetta riconoscere i tipi ed i modi delle trasformazioni fisiche dell'ambiente, gli operatori di quelle trasformazioni ed il ruolo delle istituzioni statali e locali nel favorire certi tipi e modi di trasformazioni. V'è poi da aggiungere che, in modo particolare, riteniamo anche di essere tecnici della rappresentazione

---

(1) CARACCIOLO A., Introduzione, in CARACCIOLO A. (a cura di), Dalla città preindustriale alla città del capitalismo, Mulino, Bologna, 1975; MIONI A., La crescita urbana in Italia nell'età industriale: problemi, ricerche, ipotesi di lavoro, in Archivio di studi urbani e regionali, n. 1/2, 1975; LAU, Relazione al seminario di Gargnano 1975, in corso di stampa; i testi citati sono gli Atti degli anzidetti incontri e seminari ed in essi, accanto a relazioni su specifiche situazioni, compaiono considerazioni generali sugli studi e sullo stato della ricerca.

(2) CARACCIOLO A., Roma capitale, Rinascita, Roma 1956.

grafica e che : "C'è oggi, in diversi rami della scienza, la tendenza ad usare con ampiezza la tecnologia della visualizzazione. E' una tecnologia che può dare sicuramente splendidi servizi in alcune aree della ricerca storica - come ad esempio quelle, di giovane fioritura, della storia urbanistica e della storia agricola - ma che va usata con misura e cautela.

Nella ricerca storica una carta presentata a scala conveniente e con contenuto facile a leggersi, può aiutare la migliore percezione della portata - almeno areale o quantitativa - di molti fenomeni, o consentire di cogliere relazioni che su di una base puramente discorsiva rischiano a volte di rimanere un po' offuscate. Però la carta, per sua natura, rende molto elementari e molto rigidi dei fenomeni come quelli storici, per loro natura invece fluidi e complessi. E per tale ragione essa - a mio parere - può divenire utile in modo particolare là ove descrive o riguarda un evento singolo e bene isolabile, o una situazione dotata di un minimo di stabilità: cioè i fenomeni che si lasciano cogliere per una loro discreta puntualità sia a una certa data o epoca, sia in un certo luogo o zona. In tali casi la carta può effettivamente fornire alla ricerca un soddisfacente elemento integrativo, un fascio di luce in più". (1).

---

(1) GAMBI L., Una geografia per la storia, Torino, 1973, p. 177.

3. PROSPETTIVE DELLA RICERCA

La carta dello sviluppo urbano di Torino dal 1861 al 1971 che presentiamo in questa sede ha una sua pur breve storia.

Una prima formalizzazione cartografica (1) era stata realizzata per dare una documentazione di sostegno a studi sul rinnovamento urbano (2) a Torino presentati in occasione del Seminario sull'area metropolitana torinese avvenuto a Torino nel 1972 (3).

In quel primo lavoro veniva operato un tentativo di ricostruzione dell'età e della distribuzione spaziale per età del patrimonio edilizio torinese. Censimenti di vario tipo avevano permesso di ricostruire la consistenza del patrimonio edilizio per grandi classi di età, mentre il ricorso a fonti cartografiche eterogenee ci aveva messo in grado di stendere una mappa delle età della struttura urbana a cominciare dal 1901.

Il fiorire di stimolanti pubblicazioni di geografia e di storia urbana e soprattutto la pratica del lavoro universitario ci hanno invitato ad allargare quel primo discorso e ad allungare il nostro orizzonte.

Ed in occasione del 2° Seminario LAU di Gargnano (4) abbiamo presentato la carta dello sviluppo di Torino estesa rispetto alla prima redazione, dal 1817 al 1971 (5). Essa fa parte integrante, e costitui

---

(1) MORBELLI G. (in collaborazione con FALCO L.), Comune di Torino; sviluppo urbano dal 1901 al 1961, allegato n. 4 al: OSSERVATORIO URBANISTICO REGIONALE DEL PIEMONTE, Contributi di analisi urbanistica sull'area metropolitana di Torino, Quaderno n. 1, Torino, 1974.

(2) MORBELLI G., Un approccio al problema del rinnovo edilizio a Torino, in OSSERVATORIO..., op. Cit., Torino, 1974.

(3) "Seminario di studi sui problemi urbanistici dell'area metropolitana torinese", Torino, 2/3 dicembre 1972, organizzato dal corso di laurea in urbanistica del l'IUAV.

(4) "Le trasformazioni urbane e territoriali in Italia dalla metà dell'800 ad oggi: rassegna degli studi", Gargnano , novembre 1975, organizzato dal Laboratorio di Analisi Urbana-LAU-dell'INAU e dell'Istituto di Geografia Umana della Statale di Milano.

(5) FALCO L., MORBELLI G., Per uno studio delle trasformazioni urbane dell'area torinese, relazione al Seminario di Gargnano, in corso di stampa.

sce la premessa necessaria di un quadro generale di ricerca poliennale relativo allo studio delle trasformazioni territoriali nell'area metropolitana di Torino a partire dal passaggio almeno nei suoi centri principali dall'economia precapitalistica all'economia basata sullo sviluppo capitalistico.

Il quadro generale può essere definito come una ricerca sugli "spazi adattati nell'area metropolitana di Torino", cioè una ricerca sugli elementi qualitativi e quantitativi degli spazi adattati per tutte quelle attività che appunto di spazi abbisognano (1); infatti, riconoscere il tipo ed i modi dell'uso del suolo, ai fini dell'analisi storica come della progettazione urbanistica, significa pervenire ad una registrazione, ad un momento dato, degli eventi e degli oggetti costituenti e strutturanti il territorio urbanizzato. Tali registrazioni, che prescindono dalle analisi sui dati qualitativi e quantitativi delle attività proprie di altre discipline (economia, demografia, sociologia, statistica applicata, ecc.), costituiscono la serie storica degli usi del suolo della città e dell'area metropolitana di Torino.

E' già stata chiarita la ragione della caratterizzazione storica della ricerca sugli spazi adattati nell'area metropolitana ed il suo carattere strettamente limitato all'interesse disciplinare. Occorre qui accennare al taglio della ricerca chiarendo l'oggetto dell'analisi. E l'oggetto dell'analisi è la città intesa come:

A - concentrazione crescente dei mezzi di consumo collettivo; e

B - modo di agglomerazione specifico dell'insieme dei mezzi di riproduzione (del capitale e della forza lavoro) (2).

Non sembrando sufficiente definire la città capitalistica come agglomerazione dei mezzi di produzione e di scambio (3), dal momento

---

(1) GUTTEMBERG A.Z., Classificazione modale dell'uso del suolo, in Parametro, n° 14, 1972.

(2) LOJKINE J., Contribution à une théorie marxiste de l'urbanisation capitaliste, in Cahiers Internationaux de Sociologie, 1972, vol. LII.

(3) Già Gramsci affermava "In Italia l'urbanismo non è solo, e neppure "specialmente", un fenomeno di sviluppo capitalistico e della grande industria" (Quaderno 10 del Carcere, in GRAMSCI A., Il risorgimento, Einaudi, Torino, 1949, p. 95). E su questa linea si sta sviluppando ora la storia urbana nel nostro paese ("... in Italia i caratteri specificatamente urbani dell'organizzazione territoriale non possono essere semplicemente fatti dipendere (...) dallo sviluppo industriale" MIONI A., op. cit., 1975); per questi motivi non si può accettare completamente la lettura dello sviluppo urbano di Torino che propone il GABERT, facendola derivare quasi essenzialmente dallo sviluppo industriale ./.

che nella stessa città medievale erano concentrate, seppure a scale differenti, attività produttive e commerciali, Lojkine individua nelle due caratteristiche suddette l'essenza della città capitalistica.

Per mezzi di consumo collettivo egli intende l'insieme di supporti materiali delle attività destinate alla riproduzione allargata della forza lavoro, riproduzione che non va confusa nè con la riproduzione semplice dell'esistenza fisiologica, nè con il consumo-distruzione di oggetti materiali da parte dell'individuo.

Le due caratterizzazioni della città capitalistica, con l'obiettivo di riconoscere le modificazioni subite dagli spazi adattati, inducono a riconoscere, in relazione ai periodi storici caratterizzanti la storia dello sviluppo specifico della città, le modificazioni subite

a) dall'istituzione politico-amministrativa, come fornitrice di servizi ed infrastrutture (con riferimento al punto A);
b) dalle diverse zone della città, come caratterizzazioni fisiche della divisione sociale dello spazio (con riferimento al punto B); e
c) dalle localizzazioni delle attività produttive, come elementi fisici dell'organizzazione della produzione (con riferimento al punto B).

Ai tre filoni di interessi tracciati si ricollegano ricerche specifiche che tendono a ricostruire la storia degli spazi adattati nell'area metropolitana torinese. Esse si occupano, o si occuperanno, de:

1) le "virtualità ambientali" (1), come premessa all'industrializzazione dell'area metropolitana (risorse; forme e modi del capitalismo locale, la consistenza e qualificazione della forza lavoro, le infrastrutture viarie, gli insediamenti umani, ecc.);
2) il ruolo dello Stato e degli Enti locali nella fornitura di mezzi di consumo collettivi (le politiche dell'istruzione, della sanità, dei trasporti, della casa, ecc.);
3) il ruolo dello Stato e degli Enti locali nella infrastrutturazione territoriale (ferrovie, viabilità, grandi lavori, ecc.);
4) la rendita fondiaria urbana (in particolare analisi storica della rendita nel periodo post-bellico);

./. e, peraltro, poco argomentandone le caratteristiche: GABERT P., Turin, ville industrielle, P.U.F., Parigi, 1964.

(1) Cfr. GAMBI L., I valori storici dei quadri ambientali, in Storia d'Italia, vol.I, Torino, 1972.

5) il rinnovo urbano come uno degli elementi (causa ed effetto) della emarginazione delle classi sociali a bassi redditi;
6) la conflittualità urbana e la variazione del consenso nelle zone urbane;
7) il degrado ambientale (nocività, condizioni di vita, inquinamenti, carenza di risorse idriche, ecc.).

Lo sviluppo di queste ricerche e di altre che venissero eventualmente avviate o delle quali fossero socializzati i risultati consentirà, secondo noi, di fornire elementi per leggere e giudicare le modificazioni del ruolo della città e della sua area metropolitana; modificazioni che abbiamo già iniziato a registrare mediante la costruzione di carte relative all'uso del suolo ad epoche diverse.

4. FINALIZZAZIONE DIDATTICA

Occorre infine spiegare, in questa sede, perchè anzichè terminare la ricerca secondo le indicazioni di cui al punto precedente abbiamo deciso di pubblicare subito la carta dello sviluppo urbano, la lettura e la comprensione della quale è in tal modo più difficile.

La ragione sta nel fatto che esiste oggi una "richiesta" in sede universitaria, da parte studentesca, di strumenti conoscitivi di base dai quali iniziare le ricerche.

Uno degli effetti positivi di quel sommovimento generale degli studi universitari, noto come"il sessantotto" fu di condurre a una moltiplicazione della domanda di studi applicati alle trasformazioni del territorio in genere e dell'assetto urbano in particolare. Non solo: si voleva, e a volte si imponeva, che questi studi fossero collegati alle esigenze nuove e più circostanziate poste da un movimento operaio in ascesa, le cui conquiste si facevano anche in campo urbanistico sempre più precise e consistenti.

Nel campo disciplinare ciò significava, ad esempio, esaminare più a fondo la struttura fondiaria, il mercato immobiliare, la spesa pubblica in infrastrutture, la politica di investimenti produttivi delle grandi aziende, la localizzazione e rilocalizzazione delle unità produttive, la politica deiservizi nei grandi comuni.

Ovviamentequesta domanda di conoscenza in campo urbanistico ha trovato (in varia misura) una sede propria in quelle Facoltà che prevedevano nei propri piani di studio, se non proprio l'urbanistica, almeno materie in qualche modo affini come ad esempio la sociologia urbana e l'economia spaziale.

Il tipo di rapporti didattico che si è venuto a instaurare in questa fase di profonda revisione del contenuto degli studi e delle discipline è stato del tutto singolare. In alcuni casi il rapporto non esisteva affatto: gruppi di studenti intraprendevano ricerche "sul campo" per proprio conto inventando strada facendo il metodo di lavoro. In altri (rari) si riusciva a far abbracciare teoria e prassi e a far coincidere il lavoro sociale con quello accademico.

Nella maggior parte dei casi gli studenti rovesciavano sui docenti una domanda eterogenea e male espressa di approfondimento dei risvolti territoriali di grandi temi politici e sociali.

Ci sono stati qua e là tentativi di approfondimento da parte docente, ma, dovendo spesso improvvisare (portati fuori dai binari della tradizionale didattica), si è anche assistito con una certa frequenza

a risposte molto generiche tendenti a risolvere tutti i problemi con formule politiche o col ricorso scolastico all'ideologia più a portata di mano.

Dall'altra, cioè da parte degli studenti, un attivismo frenetico, la presunzione di affrontare temi nuovi e la tendenza a ricominciare sempre tutto daccapo hanno bruciato filoni di ricerca anche più che interessanti.

In particolare nelle Facoltà di Architettura si è potuto registrare, negli ultimi anni, fraintendendo il vero significato dell'autonomia di ricerca, una miriade di studi applicati ai fenomeni urbani e territoriali, affrontati alle scale, ai livelli e con le angolazioni disciplinari più diversi: studi di regioni intiere, di aree metropolitane,di valli principali e secondarie, il problema del Mezzogiorno e allo stesso tempo quello di remoti paesetti sull'Appennino, città intiere e gruppi di isolati, il turismo in una regione e il pendolarismo in un'area urbana; tutti problemi che venivano trattati, a seconda dell'attrezzatura metodologica dei docenti interessati, svariando da minuziose indagini conoscitive a grandi abbozzi di economia spaziale o a complicate formalizzazioni matematiche.

Quasi tutti i lavori sono stati intrapresi partendo da raccolte di carte topografiche nonchè di notizie storiche varie e di dati economici e demografici.

Data la vastità e l'importanza dei temi affrontati i gruppi di lavoro, effimeri per loro natura (pochissimi sono durati più di un paio d'anni, la grandissima maggioranza lo spazio di un solo anno accademico) e pressati dalla urgenza di concludere comunque il lavoro, si sono trovati spesso di fronte alla necessità di sacrificare il rigore metodologico alla confezione di un prodotto comunque accettabile in sede d'esame. E le occasioni di elaborazioni sistematiche di materiale, (cartografia con la registrazione di fatti economici e sociali o di trasformazioni fisiche del territorio operate dall'uomo) sono così andate regolarmente perdute.

Ma questa domanda di conoscenza non parte solo dall'interno dei recinti accademici: assistiamo oggi, nell'Università e nel paese, a fenomeni nuovi. Da un lato la richiesta di una didattica nuova, ancorata ai problemi emergenti ed alla condizione di classe che sul territorio si esprime, ma anche più rigorosa ed in una certa misura "formalizzata"; da altro lato, da parte del paese, la necessità di una Università che produca complessivamente prodotti scientificamente accettabili, che

possano passare al dibattito politico e sui quali siano praticabili nuove forme di professionalità. E' poi attuale in questo momento il dibattito sul riutilizzo del patrimonio di edilizia residenziale e di infrastrutture esistente come strumento per una più razionale utilizzazione delle risorse e per una diversa, ed anticapitalistica organizzazione della città.

Per queste ragioni abbiamo rilevato di dover immediatamente pubblicare la nostra prima carta; per andare incontro, in un momento di razionale riorganizzazione degli studi, alle esigenze studentesche di avere materiali già elaborati dai quali iniziare le proprie ricerche e per fornire, nel dibattito sul riutilizzo del patrimonio esistente, elementi conoscitivi sulla consistenza, età ed utilizzabilità di quel patrimonio.

5. LA COSTRUZIONE DELLA CARTA

La carta mostra i successivi sviluppi dell'urbanizzazione di Torino dall'unità d'Italia al 1971 (1). Essa è una carta fondamentale, o meglio è la base per la lettura delle carte dell'uso del suolo alle quali abbiamo fatto riferimento, in quanto offre un'immagine sintetica dell'evolversi nel tempo della "forma" della città sul territorio, dell'estensione quantitativa degli accrescimenti nei singoli periodi considerati e, attraverso la forma dei singoli accrescimenti, delle zone di espansione privilegiate volta per volta. I periodi scelti per rappresentarli sono quelli dei dieci anni intercensuari, parendoci indispensabile poter confrontare, parallelamente ai dati sullo sviluppo fisico della città, anche dati di altro genere (demografici, occupazionali, edilizi, ecc.).

Esistono rilevanti problemi nell'utilizzo dei dati censuari che sono disaggregati a livello comunale e non già ai livelli di popolazione urbana e rurale (valutata sempre con gli stessi parametri (2); pur avendo presenti le difficoltà ed il margine di errore derivante dal loro uso, si è ritenuto di adottare per le carte la cadenza decennale dei censimenti, eventualmente riservandoci di approfondire e disaggregare i dati aggregati.

Con gamme di colori si sono aggregati i decenni sulla base della periodizzazione adottata da Pierre Gabert nella sua storia di Torino industriale (3).

La carta si può quindi leggere come la successione di fotogrammi,

---

(1) Ringraziamo i sigg.i Antonio Cañedo, Franco Gatti, Guido Gorla ed Elda Tapparo della redazione della rivista Urbanistica, ed in particolare Vera Quaranta Grosso, grafica della rivista, per i consigli ed i suggerimenti dati per la realizzazione a stampa.

(2) CAROZZI G., MIONI A., ROZZI R., Processo di crescita in un gruppo di città padane, in CARACCIOLO A., op. cit., 1975.

(3) GABERT P., op. cit., 1964.

corredati da un commento di notizie utili ad integrare l'immediatezza della comunicazione visiva. A causa del mutare, col crescere della città, dell'uso del suolo urbanizzato, poichè le diverse attività fondamentali hanno mutato dimensione o luogo, è diventata subito palese l'impossibilità di rappresentare sulla medesima carta la localizzazione e la quantità di terreno usato dalle attività considerate.

Di qui, la necessità di leggere a fronte della prima carta la serie di carte dell'uso del suolo; esse avrebbero dovuto forse rappresentare l'uso in atto al momento dei censimenti espletati tra il 1861 ed il 1971 (1); abbiamo però scartato per ora questa ipotesi sia per la momentanea impossibilità di reperire tutti i dati utili sia per la mole di lavoro implicita in tale operazione ed abbiamo quindi ripiegato su carte dell'uso del suolo in anni significativi, corrispondenti a momenti chiave della organizzazione produttiva urbana complessiva.

Per la scelta di tali momenti-chiave è stato fatto riferimento al citato testo del Gabert che ha già operato la divisione dello sviluppo industriale di Torino in grandi fasi, che coincidono largamente con le fasi dello sviluppo della FIAT.

I periodi colà individuati sono:

1) dalla fondazione delle prime industrie al 1865, anno del trasferimento della capitale a Firenze;
2) dal 1865 al 1899: dal trasferimento della capitale alla fondazione della FIAT;
3) dal 1898 al 1918: la "rivoluzione elettrica" e la nascita di una solida industria automobilistica, in cui la FIAT incomincia a predominare;
4) dal 1918 al 1945: Torino, tra le due guerre, diventa la città della FIAT;
5) dal 1945 al 1960: l'egemonia della FIAT si consolida, la popolazione raddoppia; Torino assume una dimensione metropolitana e i confini comunali perdono di significato.

---

(1) I censimenti avvengono con regolarità ogni 10 anni dal 1861 al 1881 e dal 1901 al 1931; nel 1936 viene realizzato un altro censimento generale della popolazione (che non si considera); la guerra impedisce nel 1941 di fare il previsto censimento (ciò nonostante abbiamo considerato anche questa data, come le precedenti mancanti); dal 1951 i censimenti riprendono con cadenza decennale.

In coincidenza con la fine di ciascun periodo è stata pertanto redatta una carta dell'uso del suolo che rappresenta l'uso che è stato fatto del territorio urbano - in termini di spazi adattati per le attività - in ciascun periodo. Per la necessità di correlare le carte dell'uso del suolo con quella dello sviluppo urbano e con altri elementi di tipo censuario o statistico disponnibili, od eventualmente elaborabili, s'è provveduto ad adattamenti delle date indicate dal Gabert, scegliendo le seguenti: 1861, 1901, 1921, 1951 e 1971.

Circa la periodizzazione assunta dal Gabert è da rilevare che essa correla strettamente sviluppo urbano e sviluppo della base produttiva della città, facendo in pratica coincidere la storia di Torino, ed i capisaldi di questa storia, con la storia della FIAT; è inoltre da notare come per il Gabert la storia della FIAT sia soprattutto la storia delle sue trasformazioni come struttura produttiva e, pertanto, come un interesse particolare sia rivolto alle trasformazioni tecnologiche, alle crisi nella produzione, all'introduzione di "invenzioni", eccetera.

Assumere invece, per la lettura delle trasformazioni della città, nell'arco storico considerato, le suggestioni che possono emergere dalla lettura dei testi di Castronovo (1) e Spriano (2) significherebbe legare maggiormente la storia della città da un lato alle condizioni economiche generali del paese (ruolo dello Stato nell'economia liberale, crisi bancaria, ecc.) primadella massiccia industrializzazione della città e poi alla FIAT intesa non come "fabbrica" ma come concentrazione monopolistica di capitale, che si scontra nel suo divenire con gli interessi della classe operaia; dall'altro lato consentirebbe di connettere le vicende urbane anche alla nascita ed alla organizzazione della classe nella città.

Queste indicazioni, che potrebbero avere anche importanti riflessi sulla determinazione di momenti chiave dello sviluppo urbano, non sono state assunte in questa fase di lavoro e, come s'è detto, è stata adottata la periodizzazione del Gabert perchè il suo testo è tuttora l'unico riferimento disponibile e completo per una lettura "geografica" di Torino.

---

(1) CASTRONOVO V., Agnelli, Torino, 1973

(2) SPRIANO P., Storia di Torino operaia e socialista, Torino, 1958.

La "base" della carta, è stata fornita da una carta muta in scala 1/15.000 elaborata dagli uffici municipali, databile al 1972. Essa non è una rappresentazione grafica fedele; per comodità di lettura (che si è rivelata tale anche per noi, giovando alla nitidezza della composizione) le strade sono state convenientemente allargate col risultato di restringere gli isolati compresi tra esse.

Conviene tener presente che questa "base" può in parte falsare la lettura dello sviluppo, a causa delle trasformazioni subite dai tracciati stradali; si tratta di variazioni abbastanza lievi, a parte l'apertura delle vie Pietro Micca e 4 Marzo e XX Settembre, attuate adottando la "legge di Napoli", e la trasformazione della zona di via Roma durante il periodo fascista nonchè qualche sventramento per prolungare assi viari attraverso le borgate operaie sviluppatesi fuori della prima cinta daziaria.

E' inoltre da rilevare che nella carta sono indicati con vari tipi di retino a puntini non regolari gli attuali spazi verdi della città, ottenuti in alcuni casi demolendo vecchi edifici che non sono stati indicati (valga per tutti il caso dello stabilimento di carrozzeria (poi automobilistico) della Diatto esistente al di là del Po presso il corso Fiume, ora costituente il sedime del corso Moncalieri e di attrezzature sportive e verdi sulla sponda destra del Po).

Per la redazione di questa prima carta siamo ricorsi a tre ordini di fonti: l'Archivio storico municipale (sezione cartografica), le guide Paravia e l'Archivio edilizio municipale.

Per quanto riguarda il primo, ci siamo valsi delle mappe colà conservate (1).

---

(1) Funziona da quest'anno presso la Biblioteca della Facoltà di Architettura una sezione dedicata ai documenti iconografici di Torino, della quale non ci siamo avvalsi, ma che risulta già ora ricca di documenti, mappe, carte, catasti, ecc. storici e che è intenzione dei responsabili di arricchire con sempre nuovi acquisti:
Qui di seguito sono elencate le carte storiche usate:
Carta geometrica della real città di Torino, 1823;
Pianta regolare della città e borghi di Torino, 1831;
Pianta regolare della città e borghi di Torino, 1834;
Carta topografica della città e del territorio di Torino, giusta la nuova circoscrizione delle parrocchie, 1834;
Pianta della città e borghi di Torino con gl'ingrandimenti dal 1814 al 1837 e progetti da attivarsi, (1837);
Pianta della città di Torino, (1839);
Pianta della città di Torino, 1840;
Pianta regolare della città e borghi di Torino, coll'indicazione dei circondari corrispondenti ai collegi elettorali, 1847;

./.

Di grande utilità sono state le cosiddette "Guide Paravia", ovvero l'iniziativa editoriale dell'omonima casa editrice che pubblicò dal 1829 al 1957 ogni anno una guida di Torino, che all'inizio portò il nome di "guida Marzorati"; fu allegata a essa una carta di Torino che veniva aggiornata anno per anno dei nuovi fabbricati traendo le informazioni dall'Archivio edilizio. Ovviamente, trattandosi di selezionare, interpretare e trascrivere queste indicazioni cartografiche, può essere stato ereditato qualche errore dalle fonti.

Per limitare questo errore al minimo, siamo ancora ricorsi allo Archivio edilizio municipale (1), sul quale abbiamo controllato le da

---

./. Piano regolatore delle nuove fabbricazioni entro la cerchia della cinta daziaria (1852);
Pianta regolare della città di Torino - Suoi borghi ed adiacenze, compilata per cura del Municipio, 1853;
Carta topografica della città e dei sobborghi di Torino coi recenti ingrandimenti, 1856;
Pianta geometrica della città di Torino con tutti gli ingrandimenti eseguiti ed approvati, 1864;
Pianta generale della città di Torino, 1875;
Pianta geometrica della città di TOrino, 1882;
Pianta di Torino in cromografia, con tabella delle principali indicazioni utili per commerci e uffici suddivisa per sezioni, 1882
Pianta geometrica della città di Torino coll'indicazione dei piani regolatori degli ingrandimenti, 1886;
Pianta geometrica della città di Torino con indicazione delle proposte varianti al piano d'ingrandimento, (post 1884);
Piano generale della città di Torino coll'indicazione dei piani Regolatori degli ingrandimenti compilato per cura dell'Ufficio Tecnico Municipale, 1892;
Pianta geometrica della città di Torino coll'indicazione dei P.R. e degli ingrandimenti, 1900;
Pianta geometrica della città di Torino coll'indicazione del piano unico regolatore di ampliamento, 1907;
Pianta di Torino, 1907;
Pianta di Torino, 1911;
Pianta geometrica della città di Torino coll'indicazione del P.R. del 1913 e delle varianti approvate fino al 1915 (1915);
Pianta di Torino coll'indicazione dei due piani regolatori e degli ampliamenti della zona piana e collinare approvati nel 1913 con le varianti fino al 1924, (1924);
Pianta IGM della città di Torino aggiornata al 1952, (1952).

(1) L'Archivio edilizio del Comune di Torino è stato fondato nel 1843, cioè da quando esiste l'obbligo della licenza edilizia, e da allora ha funzionato ininterrottamente fino ad oggi. Ha purtroppo subito danni a causa delle incursioni aeree dell'ultima guerra, e dei fascicoli bruciati è stato redatto, per quanto possibile, un estratto.

tazioni di tutti i fabbricati industriali e di tutti i quartieri di edilizia sovvenzionata.

Tutte le fonti cartografiche, mentre hanno consentito di ricostruire completamente lo sviluppo urbano della parte piana, compresa tra il Po e la Stura, si sono dimostrate assai incerte circa la zona collinare e la regione Barca; le due zone, di frangia, ed inizialmente assai distanti dall'aggregato urbano, sono pertanto incomplete e la datazione degli isolati eventualmente presenti più incerta.

La carta dello sviluppo urbano mostra un tessuto urbano indifferenziato, senza caratterizzazioni d'uso e praticamente senza distinzioni tra edifici e spazi aperti. Rifacendoci all'obiettivo dello studio degli "spazi adattati" secondo quanto è stato prima precisato, occorre introdurre, come base per la sua lettura, il concetto di "urbanizzazione" qui applicato a una scala assai più ridotta di quella di solito sottintesa dalla parola, addirittura alla scala dell'isolato. Infatti, le colorazioni degli isolati corrispondono a una ragionevole ipotesi di fornitura di servizi urbani (strade, allacciamenti tecnici, ecc.) contemporanea o immediatamente successiva a una prima edificazione, anche parziale , ma ragionevolmente estesa , dell'isolato in questione. Nel caso di isolati di notevoli dimensioni, tali che una loro campitura di colore avrebbe snaturato la lettura dello sviluppo urbano (come per esempio nel caso dei grandi stabilimenti industriali o di grandi isolati di edilizia residenziale), abbiamo provveduto caso per caso alla suddivisione suggerita dalla logica.

C. Settore dei servizi:
   1. grandi attività commerciali (depositi inclusi);
   2. edifici scolastici (elem.,medie, università)
   3. edifici ospedalieri;
   4. edifici per il culto;
   5. edifici per uso militare;
   6. edifici speciali (carceri, mattatoi....)

D. Settore del tempo libero:
   1. attrezzature per il tempo libero e la ricreazione.

Nella costruzione della carta si è incorso inevitabilmente in qualche errore . Agli errori nelle fonti abbiamo cercato di ovviare nel modo già descritto, cioè ricorrendo all'Archivio edilizio municipale. A proposito di quest'ultimo bisogna precisare che, poichè non vi

6. LA LETTURA DELLA CARTA

Qui di seguito tenteremo di mettere in evidenza le caratteristiche principali dei periodi che abbiamo considerato ai fini della rappresentazione grafica dello sviluppo urbano.

Si tratta quindi di elementi che tentano, attraverso la sintesi dei materiali etereogenei finora raccolti (pubblicazioni generali e specifiche, tesi di laurea, ricerche di gruppi di studenti e ricerche della docenza, delle quali alcune da noi avviate proprio con gli obiettivi espressi nel capitolo 3° , cartografie storiche, carte dell'uso del suolo, ecc.), di caratterizzare i periodi considerati e che perciò rendono più problematica e suscettibile di approfondimenti ed analisi specifiche la rappresentazione grafica che sarebbe altrimenti troppo deficitaria ed immodificabile.

La parte che segue va quindi letta secondo questa chiave interpretativa e non come conclusione di un lavoro di ricerca ancora in corso.

Schematicamente, i risultati di questa lettura coordinata dei differenti contributi conducono, in sintesi, ad individuare, per i cinque periodi considerati, il ruolo caratteristico che la città ha assunto, in coincidenza con lo sviluppo del capitalismo locale, per le classi dominanti (1):

periodo fino al 1861 (colori nero e grigio): la città è intesa come un sistema complesso da organizzare; l'organizzazione attiene al:

- sistema di governo - funzione dell'Ente locale; strutture del suo governo (eleggibilità su base ristretta e nomina regia del Sindaco) e definizione del ruolo e della funzione dell'Ente locale nella fornitura di infrastrutture urbane;
- sistema sociale - interventi sul costo della vita (mulini, macelli) e fornitura di servizi (scuole);
- sistema economico - imposte di consumo, cinte daziarie, e creazione di una rete di canali per favorire gli insediamenti indu-

(1) Al riguardo cfr.: DE SOLA'-MORALES, M. BUSQUETS, J. FONT, A. GOMEZ-ORDONES,J.L., Barcellona: crescita urbana come investimento fisso, in Città-classe, n°4,1975.

striali;
- sistema fisico - regolamento d'ornato, licenza edilizia ed ufficio tecnico da un lato e infrastrutture a rete dall'altro.

periodo 1861-1901 (colori della gamma del blu): nella città si concentrano gli sforzi per la creazione delle condizioni necessarie per la riproduzione delle formazioni capitalistiche; capitale pubblico e privato concorrono alla soluzione dei problemi (1) relativi a:
- risorse energetiche - forza motrice idraulica prima, elettrica poi;
- accessibilità - esterna alla città (ferrovie) ed interna (trasporti pubblici e modifiche della viabilità);
- forza lavoro - istruzione tecnico/professionale e intervento assistenziale del Comune per abbassare i costi di riproduzione della forza lavoro;
- capitale - organizzazione del sistema finanziario e della ricerca scientifica.

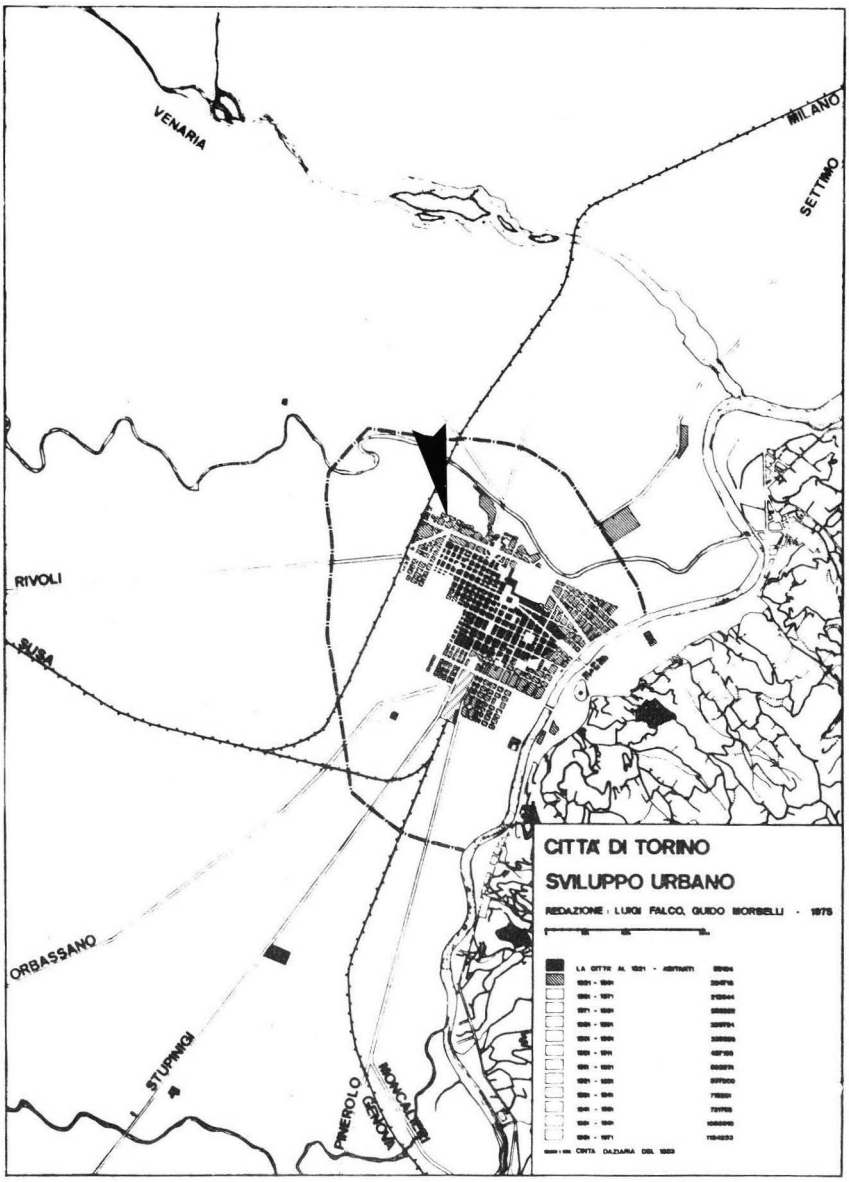
Nella città procede spinto il processo di valorizzazione fondiaria, ma essa è al contempo intesa come importante mercato della forza lavoro; la concentrazione dei mezzi di produzione consente la localizzazione di industrie che, già a partire dall'ultimo decennio del secolo divengono fattori determinanti dello sviluppo.

periodo 1901-1921 (colori della gamma del rosso): la città è il luogo nella quale:
- da un lato si scontrano frazioni del capitale (capitale industriale tendenzialmente monopolistico, capitale industriale di più antica formazione, capitale fondiario);
- dall'altro entrano in conflitto capitale e lavoro.

Sulla, e nella, città sono evidenti i segni di questi processi :

---

(1) Sono questi una parte degli stessi problemi che gli industriali torinesi avanzano alla Commissione, presieduta dal Someiller, "per lo studio dei mezzi atti a promuovere lo sviluppo dell'industria", e dalla quale trarrà indicazioni la Amministrazione comunale per operare per la soluzione dei problemi; cfr.: NOVELLI D., La vocazione monodirezionale di Torino, in Osservatorio Urbanistico Regionale del Piemonte, op. cit., 1974.



Valdocco - Oratorio

TORINO - LA CITTA' AL 1817 (in nero) E LO SVILUPPO FINO AL 1865 (in retino)

la rendita fondiaria, la divisione sociale dello spazio, la logica delle localizzazioni industriali. Il piano urbanistico (che assume ora soltanto la dimensione del territorio comunale), che è inteso come regolatore della crescita urbana, con la sua indeterminatezza non regola nulla al di fuori della rendita all'interno del settore immobiliare.

periodo 1921-1951 (colori della gamma del verde): nella città si assiste al consolidamento dell'industria monopolistica che è in stretta relazione con il potere centrale; allo sfruttamento delle rendite fondiarie (per le quali giocano un ruolo di supporto l'edilizia pubblica, l'infrastrutturazione attuata attraverso la politica delle opere pubbliche e le operazioni di rinnovo urbano nella area centrale); al superamento dei confini comunali nell'organizzazione dei cicli produttivi (soprattutto dell'auto).
Alla città incomincia ad essere affidato il ruolo di area centrale di una regione economico-sociale che si estende ai comuni dell'immediato suo intorno.

periodo 1951-1971 (colori della gamma del giallo): la città assume infine in modo preciso il ruolo di elemento polarizzante rispetto all'area metropolitana; all'interno della città, l'area centrale assume sempre più funzioni terziarie e direzionali. I processi paralleli di espulsione di attività produttive e di residenze delle classi a bassi redditi dalla città verso la prima e seconda cintura di comuni contermini confermano il ruolo che le classi dominanti assegnano alla città: economico ed ideologico insieme. Questi ruoli sono però messi in crisi profonda dal movimento operaio e dalle forze della sinistra che, attorno ai temi di una gestione alternativa dello spazio urbano, sanno esprimere significativi momenti di lotta e di organizzazione (comitati di quartiere, comitati di lotta, consigli di zona sindacali).

POPOLAZIONE PRESENTE NELLA CITTA' DI TORINO AI CENSIMENTI

ANNO	POPOLAZIONE	CENSIMENTO
1800	79.227	Censimento preunitario
1810	67.162	" "
1815	88.287	" "
1820	89.334	" "
1825	109.515	" "
1830	122.424	" "
1835	117.679	" "
1839	127.555	" "
1845	121.405	" "
1858	179.635	" "
1861	204.715	" del Regno 31/XII
1871	212.644	" " "
1881	252.832	" " "
1901	335.656	" " 9/II
1911	427.106	" " 11/VI
1921	502.274	" " 1/XII
1931	597.260	" " 21/IV
1936	637.029	" " "
1951	721.795	" della Repubblica 4/XI
1961	1.050.910	" " 15/X
1971	1.184.223	" " 24/X

FONTE: Comune di Torino

Dei cinque periodi considerati pare di poter dire che il secondo (1861-1901) ed il terzo (1901/1921) sono i più interessanti ed importanti per la storia urbana di Torino; sono questi infatti i decenni della trasformazione radicale del ruolo di Torino da città capitale a grande "città industriale di tipo europeo" quale la definì Gramsci sull'Avanti! il quale in altra occasione scrisse, avendo presenti le trasformazioni di quegli anni, "Torino è città moderna. L'attività capitalistica vi pulsa col fragore immane di officine ciclopiche che addensano in poche migliaia di metri quadrati decine e decine di migliaia di proletari. Torino ha più di mezzo milione di abitanti; l'umanità si è divisa in

due classi con caratteri di distinzione quali non esistono altrove in Italia. Non abbiamo democratici, non abbiamo riformistucci tra i piedi. Abbiamo una borghesia capitalistica audace, spregiudicata, abbiamo organizzazioni poderose, abbiamo un movimento socialista complesso, vario, ricco di impulsi e di bisogni intellettuali" (1). Trasformazioni che avvennero con caratteristiche peculiari in termini di definizione e gestione del potere locale, dei modi e delle forme dello sviluppo fisico, nonchè di formazione di una classe borghese, ricca e imprenditiva, e di una classe popolare ed operaia, cosciente ed antagonistica al potere delle classi dominanti. Su questi periodi è attualmente indirizzato lo interesse di ricercatori di differenti discipline, mentre sul successivo periodo (1921-51) altrettanto importante per comprendere la formazione e la crescita dell'area metropolitana di Torino non consta siano indirizzate particolari ricerche.

Nei paragrafi che seguono cercheremo di analizzare le caratteristiche di ogni singolo periodo, con una più articolata esposizione dei processi che avvengono nella città.

Fino al 1861

Con la demolizione della cinta muraria della città barocca, attuata dopo il settembre 1817, inizia l'espansione urbana (2) e la cresci-

---

(1) GRAMSCI A., Scritti giovanili, Einaudi, Torino, p. 239. Questa immagine, forse troppo influenzata dalla ideologia gramsciana dell'egemonia del proletariato, ci pare comunque importante per caratterizzare il periodo del quale l'autore fu certamente uno dei più acuti testimoni ed interpreti. Per una Storia d'Italia in chiave di rilettura dell'ideologia gramsciana vedi: CAROCCI G., Storia d'Italia dall'Unità ad oggi, Feltrinelli, Milano, 1976.

(2) Il primo episodio della nuova urbanistica torinese, tendente ad integrare la città entro le mura con il suo immediato intorno è la costruzione della piazza Vittorio, del ponte sul Po e della chiesa Gran Madre; attorno a questo progetto, che si sviluppa tra il 1808 (data di un primo progetto voluto dal governo napoleonico) ed il 1828, lavorano alcuni dei più importanti architetti del tempo: Lorenzo e Gaetano Lombardi, Bonsignore, Frizzi. Quel primo progetto "un modello destinato ad essere normativo, fino a competere con il rigore dell'urbanistica barocca a Torino" sarà un esempio per successive architetture e parti della città (cfr.: GRISERI A., e GABETTI R., Architettura dell'eccletismo, Einaudi, Torino, 1973, p.25).Si ricorda qui che l'abbattimento delle mura ha in generale un duplice significato: aprire la città e immettere nuove aree sul mercato, ma le aree delle mura abbattute a Torino furono conservate al demanio comunale.

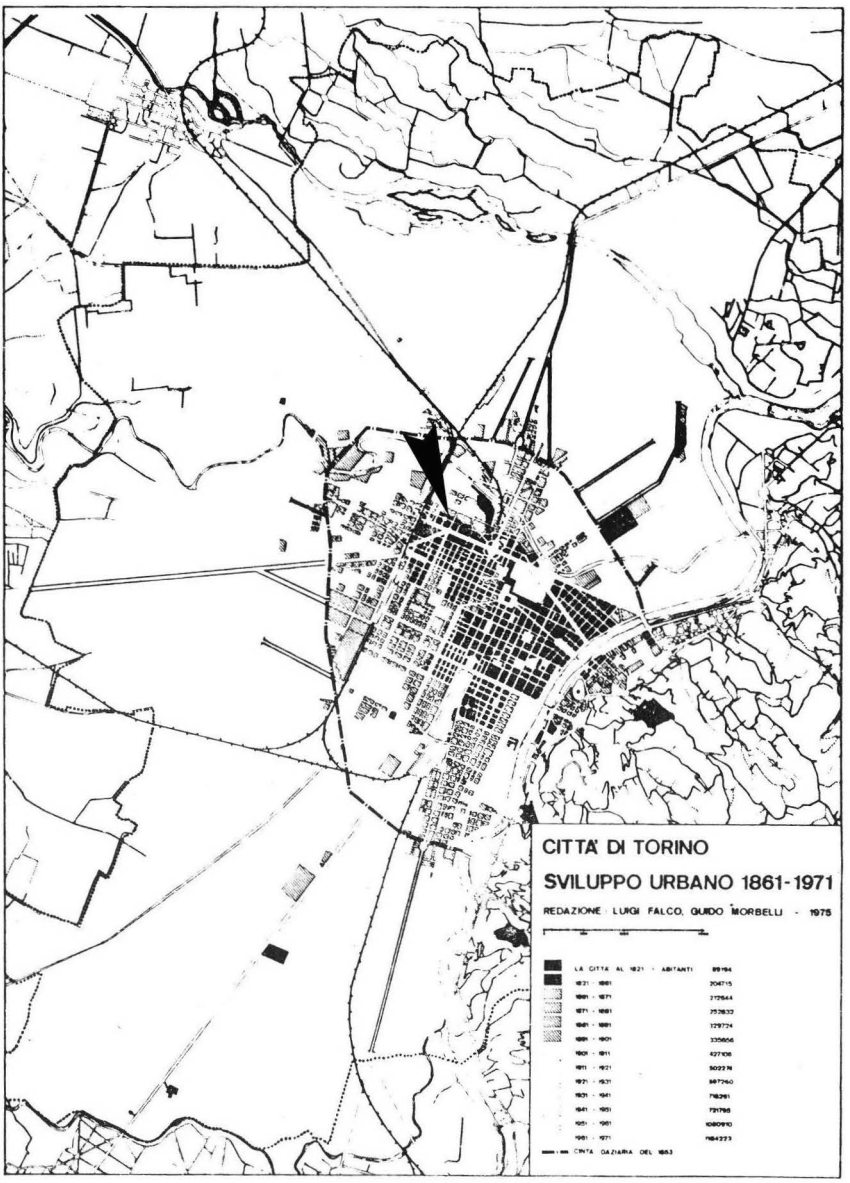
ta demografica della città, allora capitale di uno degli stati preunitari, verso il quale si sviluppava una certa qual migrazione proveniente da altri stati regionali(i profughi rappresentano circa il 20% della popolazione). Gli abitanti che risultavano essere nel 1800 79.000 (cifra attorno alla quale erano oscillati gli abitanti dell'ultima metà del XVIII secolo),sono al 1820 aumentati di circa 10.000 unità; il primo censimento del Regno avvenuto il 1° gennaio 1862, ne conterà nel Comune 205.000.

La base economica è tipica del ruolo che la città ha giocato durante il quarantennio, prima come capitale di uno stato regionale fortemente militaristico e proiettato alla realizzazione di uno stato unitario italiano sotto la guida della dinastia sabauda e del capitalismo settentrionale , e poi come prima capitale del regno;vi sono infatti insediate numerose industrie direttamente legate all'iniziativa economica dello Stato (industrie di armamenti, di vestiario militare, di lavorazione di derrate alimentari, del tabacco, della zecca e della stampa della carta moneta) e connesse alle attività direzionali della città (industrie della stampa, della carrozzeria, ecc.). Cavour in una lettera del 1839 rileva come in Piemonte sia scarso il ruolo dell'industria privata e quanto siano restii i capitali privati ad indirizzarsi verso le attività manifatturiere, tanto che nel periodo non furono infrequenti i casi di guarentigie governative in favore delle attività industriali private.

Ma la guida politica della città e quella dello Stato si pongono problemi di organizzazione della città che soprattutto in quel momento, a fronte delle ben più avanzate condizioni di vita in altre città italiane, ha bisogno di qualificare l'immagine della capitale dello Stato che pretende di avere una egemonia nella guida del processo di unificazione nazionale, come immagine di una città moderna all'altezza del compito che ha di fronte.

In questo senso sono da leggere i tentativi dello stesso Cavour di incentivare attraverso la creazione di un istituto finanziario lo sviluppo dell'industria in Piemonte, i lavori ferroviari, i miglioramenti fondiari agricoli nella parte piana della regione, ed il robusto sforzo statale per consolidare l'industria degli armamenti in Torino.

Sebbene Firenze fosse certamente un centro culturale più vivo di Torino, così come Milano più dinamicamente guidata da una borghesia maggiormente ricca e colta, così come Napoli, unica grande metropoli d'Ita



TORINO - LA CITTA' AL 1865 (in nero) E LO SVILUPPO FINO AL 1901 (in retino)

lia, sede della prima ferrovia italiana e della prima realizzazione di un ponte in metallo, Torino giunge alla metà dell'unità d'Italia con una immagine diversa da quella che era stata la capitale del ducato, con una immagine di città libera, colta ed industriosa che forse non corrispondeva completamente alla realtà (1).

Tutto ciò significa oltre che l'organizzazione del sistema di governo anche la riorganizzazione fisica stessa della città che, demolite le mura, inizia a crescere.

Le industrie, di dimensioni considerevoli per l'epoca, sono prevalentemente localizzate tra la zona centrale barocca ed il corso della Dora in una sorta di zona industriale per la definizione della quale sono stati elementi importanti il canale Michelotti, costruito a partire dal 1814, nonchè la diffusione del gas di città, introdotto a Torino dopo il 1838 dalla "Compagnia di illuminazione a gas", la prima operante in Italia.

Le zone residenziali incominciano ad assumere caratteristiche differenti in relazione all'utenza, e la città si espande attraverso piani di ampliamento che prolungano attorno all'aggregato storico la maglia viaria ortogonale di derivazione romana; la città, non più costretta entro le mura, s'espande teoricamente secondo la scacchiera, ma in realtà fortemente condizionata sia dalla preesistenza delle strade che confluivano verso le porte settecentesche, sia dalla struttura della proprietà fondiaria agricola (2). Per sopperire alle necessità di residenze per classi a bassi redditi appaiono i primi esempi di tipologie edilizie ad isolati chiusi, con cortile centrale relativamente ampio, attorno al quale, ad ogni piano, si sviluppano ballatoi comuni e continui che garantiscono l'accesso alle singole unità residenziali, di ridotte dimensioni. Questa tipologia può essere compresente nelle zone di nuova edificazione con residenze borghesi, dalle maggiori ricercatezze formali e distributive, e caratterizza in tali casi le zone, gli isolati, più interni mentre alle residenze borghesi sono destinati i lotti e gli isolati prospicenti i grandi corsi che nella prima metà del secolo vengono costruiti sull'area dei demoliti bastioni. La rendita (e la divisione di classe nella città) incomincia ad operare a favore

(1) MACK SMITH,D., Storia d'Italia 1861-1969, Laterza, Bari, 1969, vol. I, pp.35/48.

(2) PASSANTI M., Lo sviluppo urbanistico di Torino dalla fondazione all'Unità d'Italia, INU, Torino, 1966.

di ingenti capitali investiti in edilizia e provenienti dall'accumulazione dei privati, dalle banche e da gruppi finanziari italiani e stranieri.

Nel 1847 iniziano i lavori per la prima ferrovia che parte da Torino, la Torino-Genova; nel 1854 è costruita la Torino-Susa e la Torino-Pinerolo, nel 1856 le linee per Biella, Savigliano e Saluzzo, mentre nel 1857 si congiunge la città con Novara, lungo la linea che collegherà poi Torino con Venezia, attraversando tutta l'Italia settentrionale. Il collegamento tra le due stazioni di Porta Susa e Porta Nuova, verrà realizzato soltanto in seguito; è opportuno ricordare che le diverse linee ferroviarie non costituiranno mai a Torino un freno all'urbanizzazione, come successe invece a Milano.

La rete ferroviaria torinese, verrà praticamente conclusa entro la fine del secolo e, per la sua integrazione con la rete ferroviaria nazionale, offrirà numerose opportunità di localizzazioni industriali lungo le sue direttrici e soprattutto, in concomitanza con le risorse energetiche, nella zona nord della città (1).

Nel 1853 viene costruita dal Comune la prima cinta daziaria, che avrà successivamente grande importanza nel determinare certi modi dello sviluppo edilizio; la cinta infatti, imponendo situazioni fiscali, e di conseguenza costi, ben diversi tra materiali edilizi, derrate e materie prime all'esterno ed all'interno di essa, costituirà la causa della nascita di borghi operai esterni, non pianificati. La cinta del 1853, costituita da un muro in muratura, con garitte e porte (2) ove si riscuotevano i dazi, da un fossato e da una strada interna, era notevolmente più esterna dei limiti cui era giunta la città in quel momento e saranno necessari 60 anni di sviluppo urbano a richiederne lo spostamento lungo una linea ancora più esterna.

---

(1) Sull'importanza "territoriale" dell'infrastrutturazione ferroviaria del Paese si veda: CAROZZI C. e MIONI A., L'Italia in formazione, De Donato, Bari, 1970

(2) Nell'ordine, in senso orario e a partire dalla sponda del Po, si incontrano le barriere di Nizza (che è attraversata dalla strada per Moncalieri, Pinerolo e Millefonti), di Stupinigi (stradone di Stupinigi), di Orbassano (strada di Orbassano), di San Paolo, di Francia (strada per Rivoli), di San Rocchetto, del Martinetto, di Lanzo (tra queste (tra queste e la successiva passa la ferrovia di Lanzo e la strada di Rivoli), di Milano, di Abbadia, delle Maddalene; tra la Dora ed il Po vi sono le barriere del Colombano e di Vanchiglia; al di là del Po la barriera di Casale; nella maggior parte dei casi queste barriere hanno dato origine alla formazione di piazze.

Per comprendere il successivo sviluppo della città è importante ricordare che numerose strade carrozzabili convergevano verso Torino attestandosi circa ai limiti della città storica; avevano un andamento radiale rispetto al nucleo centrale, per lo più non assiale con la viabilità urbana; erano le strade verso Rivoli, Moncalieri, Orbassano, Pinerolo, Settimo e Milano (1).

Infine nel periodo considerato viene dato avvio all'organizzazione della città come concentrazione di servizi: illuminazione delle vie, loro pavimentazione, riassetto dei primitivi sistemi di approvvigionamento idrico, costruzione di fognature (la soluzione definitiva delle quali avverrà solo nel 1896), servizi generali (piazza d'armi, caserme, manicomio, edifici pubblici, istituto di correzione, ecc.) ed urbani (macelli, mercati, mulini, chiese, giardini e soprattutto scuole elementari dopo che una legge del Regno del 1848 ha trasferito ai Comuni le attribuzioni circa la educazione scolastica elementare e le competenze sugli edifici scolastici, fino ad allora assunti dall'iniziativa religiosa in modo volontaristico). In questo clima di riassetto del sistema urbano e dei suoi strumenti di governo, che dopo lo Statuto albertino incominciano ad essere elettivi anche se su una base elettorale assai ristretta, si inserisce anche la definizione del primo Regolamento edilizio (che prevede tra l'altro l'obbligo di licenza edilizia per le costruzioni poste entro un limite territoriale abbastanza ampio, e dopo la costruzione della cinta daziaria, entro essa; licenza la cui validità è di un anno) e la creazione di un ufficio tecnico comunale preposto all'edificazione, ai servizi tecnologici, alla viabilità ed allo studio e progettazione dei piani di ampliamento della città.

Periodo 1861-1901

La partenza nel 1865 della capitale del regno da Torino provoca una battuta d'arresto nello sviluppo economico, demografico e fisico della città.

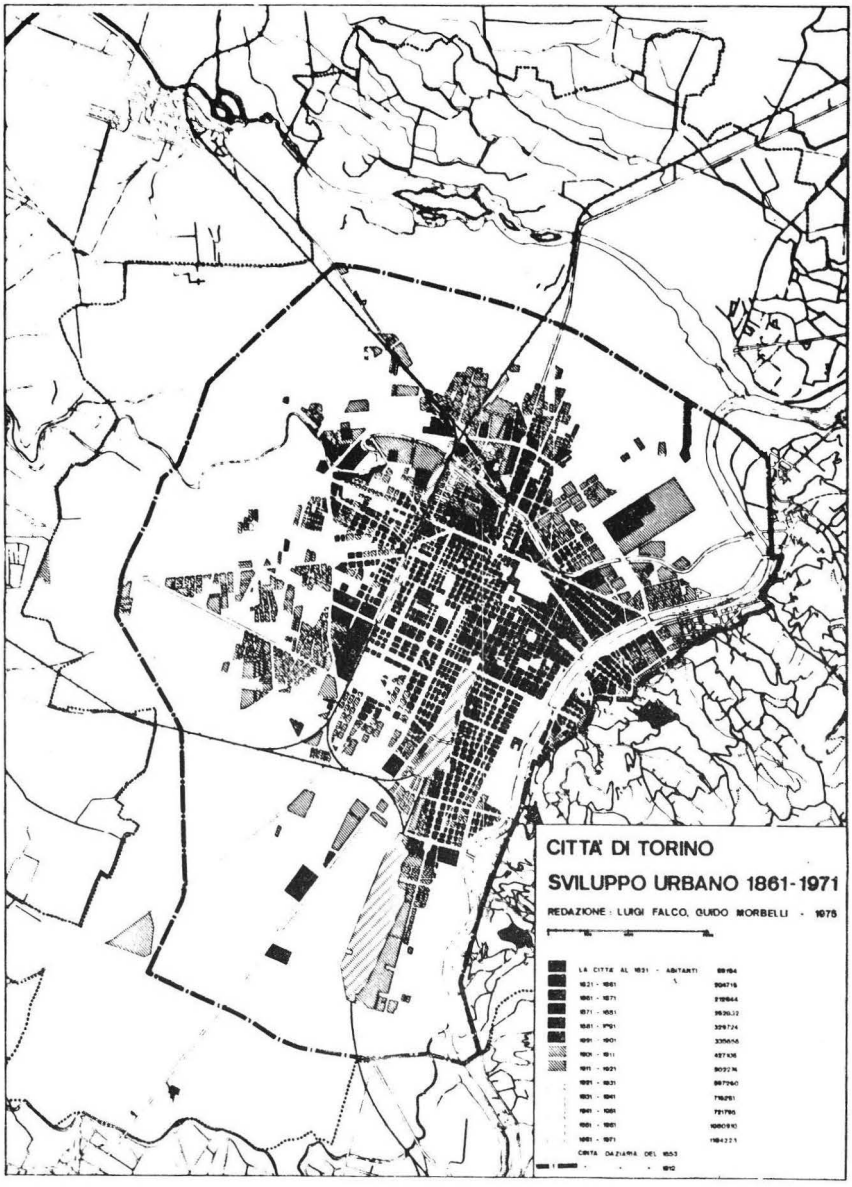
---

(1) PASSANTI M., op. cit., 1966.

Oltre alle questioni di prestigio "urbano", essa subisce un catastrofico tracollo del valore degli immobili ed in due giorni di inattesi disordini rimangono nelle strade della città ventitrè morti e centinaia di feriti. La crescita demografica costante subisce tra il 1861 ed il 1871 un consistente rallentamento, ma alla fine del periodo la città conterà 336.000 abitanti.

Il problema della "riconversione" della base economica della città viene posto dalla municipalità (1) ancor prima del trasferimento del governo e della burocrazia statale e l'Ente locale opera con notevole impegno finanziario per creare condizioni favorevoli allo sviluppo delle attività economiche produttive. Il principale problema è quello della forza motrice che è scarsa, ma per risolvere il quale il Comune si impegna nella costruzione del canale Ceronda; vengono anche risolti altri problemi fondamentali per garantire il decollo industriale, quali il reperimento sul mercato finanziario di capitali, la formazione (attraverso l'istruzione tecnico-professionale) di un ceto operaio qualificato e la diminuzione del costo della vita (per contenere il quale l'Amministrazione aveva già operato nel precedente periodo). Allo sfor

(1) In questo periodo soprattutto la Municipalità torinese elabora piani, assume iniziative economiche e favorisce ed interviene nella esecuzione di progetti volti a creare le condizioni necessarie per la riproduzione delle formazioni capitalistiche: tale fervore di attività, patrocinate dall'Ente locale che, per la base ristretta dalla quale viene eletto, è direttamente portatore degli interessi della classe dominante costituita dalla vecchia nobiltà con interessi fondiari e dalla borghesia con interessi in prospettiva nel settore della produzione, corrisponde alle attività che nello stesso periodo lo Stato unitario esplica per favorire la formazione di un moderno stato industriale. A questi sforzi, come rileva il Romeo, collaborano con massiccio intervento finanziario, i capitali stranieri i quali ovunque in Italia sono attirati sia dalle iniziative nel settore minerario e nell'estrazione di piombo, zinco e zolfo, che nei servizi pubblici, nei trasporti ferroviari e tramviari, nell'illuminazione a gas e negli acquedotti; ed a Torino i capitali stranieri sono infatti impiegati nell'acquedotto, nei trasporti urbani ed in quelli ferroviari: "sono appunto le forme di investimento preferite, come è noto, nei paesi sottosviluppati, nell'intento di fornire materie prime alle industrie manifatturiere dei paesi investitori, vuoi per la maggiore sicurezza e stabilità della domanda che è assicurata alle imprese di servizi pubblici". Cfr.: ROMEO R., Risorgimento e capitalismo, Laterza, Bari, 1972, p. 133; cfr. inoltre LUZZATO G., L'economia italiana dal 1861 al 1894, Einaudi, Torino.



TORINO - LA CITTA' AL 1901 (in nero) E LO SVILUPPO FINO AL 1921 (in retino)

zo di attrarre l'industria nell'area, attraverso la concentrazione di mezzi di consumo collettivi, appartengono anche la fondazione del Politecnico di Torino, che svolge un importante ruolo di ricerca applicata, e le esposizioni, del 1871, del 1884, del 1898, che erano inoltre importanti momenti promozionali.

La "riconversione", assai lentamente, avviene privilegiando il settore metalmeccanico e dell'abbigliamento verso i quali si orientano le capacità professionali e tecniche della classe operaia formatasi nelle aziende belliche. Le prime grandi industrie torinesi nascono però sol-

ADDETTI IN ALCUNI SETTORI INDUSTRIALI AL 1861,1881 e 1898

SETTORE	1861	1881	1898	INCREMENTO % 1861/1898	NOTE
Alimentazione	6.337	5.880	7.010	9,6	(1)Questa cifra è molto lontana dalla realtà!
Legno e mobilio	5.205	7.520	8.016	33	
Chimico	2.616	1.173	--	--	
Costruzioni	369(1)	4.306	7.200	40,2(2)	
Cuoio e pelli	1.357	2.007	2.990	54	
Metalmeccanico	5.925	10.168	14.120	58	
Tessile	2.938	5.532	9.840	70	(2) per il periodo 1881/1898
Vestiario	23.919	26.554	31.730	24	

FONTE: Gabert, op.cit.

tanto verso la fine del periodo; negli anni tra il 1880 ed il 1890 si insediano la Savigliano, la Nebiolo, l'Ansaldo, la Moncenisio, le Ferriere Piemontesi, la Elli-Zerboni e la Emanuel.

I settori urbani nei quali prevalentemente si localizzano le industrie sono ancora quelli a nord della città, dove la possibilità di usufruire della forza motrice idraulica (1) è assicurata dalle inizia-

(1) La presenza di forza motrice idraulica assicurata dalla presenza del Po e di minori torrenti provenienti dalla zona collinare assicura per un certo tempo alla zona immediatamente precollinare tra il Rubatto e la Gran Madre un certo sviluppo di attività produttive. A parte la carrozzeria Diatto (1835) attorno alla metà degli anni '70 si sviluppano attività quali tintorie e lavanderie (Morone 1878, Bauquel) e fonderie (1875 fll. Polla, Frejus); il borgo è inoltre il luogo il luogo privilegiato dai lavandai. La costruzione del ponte in pietra (1907) del corso Vittorio e prima ancora le iniziative urbanistiche del Comune (piano di ampliamento 1886) allontanano le attività produttive di recente impianto, quelle militari, e quelle agricole più antiche, per imprimere alle zona uno sviluppo residenziale per le classi borghesi. Cfr. FOGLINO A., Il Rubatto, tesi laurea Facoltà di Architettura, A.A. 1973/74.

tive assunte dal Comune; ma le industrie metalmeccaniche, meno soggette di altre ai vincoli di una localizzazione in vicinanza di salti d'acqua, incominciano a disperdersi indifferentemente nei quartieri periferici (come avvenne per la grossa officina ferroviaria localizzata nella zona sud, in prossimità della linea ferroviaria, e per la prima officina della FIAT, costruita nel 1898 in prossimità della strada verso Moncalieri) .La cinta daziaria resta comunque per le localizzazioni industriali un confine superato soltanto da pochissime unità produttive di ridotte dimensioni.

Durante il periodo gli spazi aperti tra la città al 1861 e la cinta daziaria vengono quasi completamente saturati in ogni direzione dall'edificazione industriale e residenziale.

Nel 1865 viene approvata la prima legge dello stato unitario con riflessi sulla prassi di progettazione e di gestione della città: la legge attiene alla materia dell'espropriazione per pubblica utilità e pare essenzialmente dettata dalla necessità di procedere, a costi sopportabili, ad una rapida infrastrutturazione ferroviaria del paese (quando infatti si porrà la necessità di operare in un centro urbano, Napoli, una nuova legge dovrà essere approvata, nel 1885).Ciò nonostante in essa esiste una serie di norme più direttamente attinenti lo sviluppo, e la regolazione dello sviluppo delle città: si codifica la possibilità da parte dell'Ente locale di redigere, all'interno dei nuclei urbani i "piani regolatori edilizi" e nelle zone di espansione i "piani d'ampliamento". Detti piani, costituivano dichiarazione di pubblica utilità, ed il "piano regolatore edilizio" era possibile nei comuni nei quali esistesse una popolazione superiore ai 10.000 abitanti; inoltre, per legge, tali piani avevano limitazioni spaziali e temporali (nel decreto di approvazione veniva fissato un termine, non superiore ai 25 anni, per il completamento del piano). Mancava in quella prima legge,e mancherà ancora per molto, il principio di un piano regolatore generale per tutto il territorio comunale, ma con gli strumenti a disposizione avrebbe potuto essere almeno in parte tentata la regolazione dello sviluppo fisico delle città (1).

---

(1) CAROZZI C., MIONI A., op. cit., 1970, pp. 417/458; ANTONINI E., Le "regole del gioco" della crescita urbana in Italia: la normativa urbanistica dal 1865 al 1942, in Archivio di studi urbani e regionali, 1975, n. 1/2.

Nel 1868, il 27 dicembre, viene pubblicato un decreto di approvazione di un piano d'ampliamento che interessa numerosi quartieri urbani (S. Salvario, Borgo Dora, Crocetta) e che appare consistentemente più esteso di ogni precedente ampliamento (242 ettari). Ma durante tutto l'ultimo quarantennio del secolo attraverso altri piani di ampliamento, varianti di quelli già approvati e soprattutto operazioni infrastrutturali ed urbanistiche, l'edificazione raggiunge la cinta urbana del 1853 e gli spazi aperti ad essa interni vengono quasi ovunque occupati da residenze ed industrie (1).

Gli interventi normativi dell'Ente locale si susseguono numerosi e ravvicinati nel tempo sotto la spinta dell'iniziativa immobiliare che fa affluire al settore delle costruzioni capitali considerevoli; mediamente, essi comprendono una superficie di alcune decine di ettari e non sono sorretti da una idea generale di crescita della città. Le norme poste per l'edificazione e le loro caratteristiche di definizione (alcuni sono semplici piani di viabilità che delimita lotti di terreno, con ciò resi adatti all'edificazione) consentono l'innesco di operazioni immobiliari che di volta in volta portano alla formazione di quartieri borghesi, di quartieri popolari e di quartieri dove le

(1) CAROZZI C., MIONI A., op. cit., 1970, pp. 437/439 . Pare però discutibile l'affermazione degli AA che "l'espansione edilizia era stata tenuta costantemente sotto controllo", essendo evidente come se è stata effettivamente controllata nella zona urbana completamente e nella zona extramuraria, lungo le principali direttrici viarie l'edificazione attraverso l'istituto della licenza, l'iniziativa delle operazioni immobiliari è stata sempre lasciata ai privati che hanno avuto, a posteriori, una legittimazione negli strumenti elaborati dall'Ente locale. Inoltre non ci pare corretto giudicare (come fanno gli A.) il citato provvedimento del 1868 come un vero e proprio piano generale dello sviluppo urbano; nonostante le sue caratteristiche dimensionali (la superficie media di 13 precedenti piani di ampliamento è stata di circa 25 ettari, con un massimo nel caso del piano di San Salvario di 67,5 ettari) anche questo è un provvedimento parziale e bisognerà arrivare al 1908 per avere il primo piano regolatore esterno ad una consistente parte del territorio comunale (la parte piana di Torino, esclusa la collina. Sul tema degli strumenti urbanistici di TOrino, cfr. inoltre: GRIBAUDI P., Lo sviluppo edilizio di Torino dall'epoca romana ai giorni nostri, in Rassegna Municipale, Torino, 1930; BOFFA G., Provvedimenti e regolamenti edilizi, in Atti e Rassegna Tecnica della Società degli Ingegneri e degli Architetti in Torino, Torino, 1964; BOFFA G., Sviluppo urbanistico di Torino, in Atti e Rassegna Tecnica ..., Torino, 1975.

residenze di entrambe le classi coesistono, magari insieme ad edifici industriali. Le tipologie urbanistiche, e le destinazioni d'uso più disparate possono essere presenti all'interno di un piano di ampliamento e da qui deriva il carattere che la città ha assunto nel periodo del primo capitalismo; molte volte poi i piani redatti dal Municipio non sono altro che la sanzione istituzionale di iniziative assunte o già iniziate dal potere economico.

La città intanto dà corso ad alcune iniziative per il miglioramento dell'accessibilità alle zone centrali: esse sono la rettifica di alcune strade centrali (via XX settembre, via S. Francesco d'Assisi) ed il taglio di una diagonale, la via P. Micca, tra le piazze Castello e Solferino attraverso il tessuto della città romana. Gli interventi consentono la riqualificazione formale ed igienica di alcune tra le parti più antiche della città (queste furono appunto le giustificazioni portate dall'Ente locale) (1), ma consentono anche di condurre consistenti operazioni speculative da parte di gruppi finanziari legati a banche torinesi e di famiglie nobili proprietarie di grossi patrimoni. La speculazione fondiaria, nella quale interviene direttamente il Comune con l'alienazione di aree demaniali (2), ed edilizia (anche se non assume il parossistico rilievo che ha in Roma), è assai attiva: il crollo finanziario degli anni 80/90 trascina banche e gruppi economici attivi anche nel resto d'Italia e polverizza centinaia di milioni dei risparmiatori (3); l'attività edilizia in città ha in quel momento un

(1) Ricordiamo qui un'osservazione di Gramsci che evidenzia in generale i rapporti tra potere politico cittadino e potere economico: "Convien ricordare che da cinquant'anni in Torino si sono andate concentrando e succedendo in poche mani, e fra gli stessi parentadi, il dominio assoluto della cassa comunale, delle opere pie, degli enti tutti di erogazioni di cariche, di emolumenti, di beneficienza: così che si è consolidata quella camorra, che a torto si volle restringere ad altre regioni in Italia, quale retaggio di servitù borbonica, e che in Torino vive anche maggiormente che colà, e per quanto lervata nelle forme per più squisita abilità di occultamento: questa è la psicologia vera della nostra città". Cfr.: GRAMSCI A., Sotto la mole, Einaudi, Torino, 1971, pp.338/389.

(2) Sull'argomento Bruno Bianco ed Anna Frisa hanno svolto una brillante relazione dal titolo: Il demanio comunale negli sviluppi urbani di Torino, al 2° Seminario LAU di Gargnano, i cui atti sono in corso di stampa.

(3) LUZZATO G., op. cit., 1968.

brusco arresto, con interruzione di cantieri, disoccupazione nel settore e vertiginose cadute dei prezzi dei terreni e degli immobili.

Nel settore della viabilità il Comune interviene con la razionalizzazione del tessuto viario esterno alla città, ampliando e rettificando le strade di importanza regionale convergenti su Torino e regolando l'edificazione attraverso norme che si applicano a striscie di terreno lungo di esse, anche se site al di fuori della cinta daziaria (limite di applicazione del "Regolamento d'ornato"). Le vie urbane, proseguite altre la cinta (c. Peschiera, c. Vittorio, V. Cibrario, c. Principe Oddone, v. Cigna, c. Vercelli, v. Bologna, v. Napione, c. Casale e le strade di Francia e di Genova) saranno gli assi lungo i quali si svilupperà, durante il successivo periodo, l'edificazione.

Per quanto riguarda i trasporti è da notare che nel 1845 inizia il servizio di omnibus limitato a due linee brevi e centrali; nel 1871 viene concessa alla "Società Belga" la prima linea tramviaria su rotaia e nel 1874 vengono attivate le prime linee della "Società Anonima Tramways". La concorrenza tra le due società e l'elevato numero di linee passanti per il centro determinano negli anni attorno al '90 l'inizio della funzione polarizzante del centro cittadino, nel quale si concentrano uffici, studi professionali, banche, società e locali di svago. Nel 1897 viene elettrificata dal Comune tutta la rete tramviaria che a partire da questa data passerà progressivamente alla gestione pubblica attraverso l'ATM (Azienda Tramvie Municipali).

In questo periodo le condizioni di vita dei lavoratori sono particolarmente dure; l'attrezzatura industriale, ancora abbastanza arretrata, e la dimensione ridotta delle unità produttive determinano condizioni ed ambienti di lavoro assai disagevoli, e talvolta terribili come nel caso degli stabilimenti tessili dove donne giovanissime lavorano 10/14 ore al giorno in ambienti dove la umidità raggiunge tassi del 100%; a fronte delle condizioni di lavoro stanno condizioni di vita altrettanto dure per le famiglie operaie, evidenziate in indagini e in relazioni di commissioni e di studiosi dell'epoca. Gina Lombroso conduce una indagine alla Crocetta, allora quartiere popolare ed operaio tra i più poveri, e descrive la condizione operaia che può essere sintetizzata nei termini seguenti: 6 componenti, in media, i membri della famiglia operaia; lavora solo il capofamiglia e, saltuariamente per compensi di fame, la madre ed i figli anche piccoli; l'entrata media giornaliera è di 3 lire contro le 20 di un professore e le 6 di un

modesto mercante; tutto il bilancio familiare è assorbito dalle spese assolutamente necessarie (l'affitto incide per 1/10 per un alloggio di due stanze, e questa è la dimensione media dell'alloggio operaio) e le spese per vestiario sono eccezionali e reputate voluttuarie. "Nei borghi della città, nei popolosi quartieri periferici, vive una massa di uomini, di donne, di bambini, in cui il bisogno resta la legge quotidiana della loro esistenza" (1).

E' su queste condizioni materiali, oltre che sulla difesa del lavoro e sulla lotta agli elevati profitti che dietro la spinta iniziale delle operaie tessili, dei tipografi e degli edili, si formano le prime leghe operaie di resistenza, presto capaci di condurre scioperi coraggiosi e tenaci, e nel 1891 si fonda la Camera del Lavoro di Torino.

Periodo 1901-1921

Nei venti anni considerati la popolazione cresce di 167.000 unità, con un incremento del 50% circa rispetto ai 336.000 abitanti del 1901, passando così a 502.000 abitanti.

E' questo probabilmente uno dei principali risvolti "urbani" del clima generalmente diffuso in Italia negli ultimi anni del precedente periodo e nei primi anni del secolo; essi sono caratterizzati in modo preciso ed evidente dal decollo di una economia industriale, alla quale la stessa città ha contribuito in modo massiccio e deciso. E di questa economia "il tratto di maggior spicco - accanto alla nascita dell'industria elettrica e alla faticosa evoluzione della siderurgia - è certamente quello rappresentato dall'affermazione della meccanica, di un'industria "giovane, aristocratica e non conformista" come venne salutata al suo primo apparire, ma in grado soprattutto di far luogo, per il suo alto valore aggiunto, a consistenti "effetti di ritorno" nel reddito e nella domanda" (2).

---

(1) SPRIANO P ., op. cit., 1958, p. 17. L'indagine della Lombroso è citata nello stesso testo.

(2) CASTRONOVO V., La storia economica, in AA.VV., Storia d'Italia, Einaudi, Torino, 1975, vol. IV-1, p. 160.

Partecipano a questo sforzo di ammodernamento dell'economia generale del paese numerose industrie torinesi; da un lato le industrie di materiale ferroviario che, per effetto della razionalizzazione delle ferrovie avvenuta nel 1905, riescono ad assicurarsi larghe quote di forniture di materiale rotabile; dall'altro le industrie meccaniche e di precisione tra le quali la Nebiolo e le Officine di Savigliano; ma soprattutto la FIAT.

La FIAT, con una disinvolta politica finanziaria, con operazioni in Borsa che le consentono di liquidare la concorrenza di buona parte delle 32 fabbriche automobilistiche esistenti in Torino al 1907, con lo sfruttamento a fini aziendali della politica militarista del Governo, con il massiccio ricorso durante il periodo bellico al lavoro femminile ed a quello maschile militarizzato, con l'introduzione del taylorismo e con l' "organizzazione scientifica della produzione", nonchè con la pronta introduzione di innovazioni tecnologiche (la prima linea di montaggio è del 1913), viene ad assumere il ruolo di predominio nella produzione automobilistica italiana ed un ruolo competitivo sui principali mercati mondiali; con la fondazione dell'IFI nel 1927 la FIAT sanzionerà ufficialmente il ruolo di più importante gruppo finanziario e di pressione italiano, peraltro già giocato durante questo periodo (1).

La stabilizzazione della FIAT significa inoltre per la città la presenza di numerose industrie indotte dalla produzione automobilistica, quali le carrozzerie, le fabbriche di fanali, di pneumatici, ecc.; di riflesso si notano negli altri settori produttivi non connessi al ciclo dell'auto un leggero calo percentuale del peso dei settori tessile e delle costruzioni.

La localizzazione delle unità produttive nel tessuto urbano, essendo intervenuta per opera del comune la massiccia diffusione della forza motrice elettrica (i prezzi della quale saranno a Torino per decenni i più bassi d'Italia) appare meno soggetta alla forza motrice idraulica. Le unità produttive si localizzano così indifferentemente in ogni punto della periferia urbana grazie a quella che il Gabert definisce la "rivoluzione elettrica"; tra queste unità è da ricordare lo stabilimento FIAT del Lingotto noto per la sua caratterizzazione forma

(1) CASTRONOVO V., op. cit., 1973.

le "protorazionalista", per la sua dimensione e per la organizzazione del lavoro (catena di montaggio con conseguenti problemi di ritmi, parcellizzazione e mansioni) sulla base della quale era stato progettato (1).

Nella localizzazione si accentua quella divisione sul territorio urbano delle classi sociali che fu certamente ben presente a Gramsci, allora attivo a Torino, il quale lasciò tracce di interessanti considerazioni in opere giovanili (2).

Attorno alle barriere e alle porte della cinta daziaria del 1853, ormai raggiunta dall'edificazione, e lungo le strade che conducevano a Torino crescono abbastanza disordinatamente, contraddicendo lo schema regolare di crescita per settori urbani tracciati con parallele e perpendicolari, i borghi operai; essi sono dovuti essenzialmente alla iniziativa di speculatori edilizi di modesta capacità operativa, anche se non sono mancati operatori in grado di agire su vasta scala, con notevoli disponibilità economiche ed adottando tecnologie avanzate per il periodo. Per comprendere l'importanza di questi borghi esterni alla cinta daziaria si consideri che nel 1881 la città aveva 253.000 abitanti circa; di questi circa 26.000 risiedevano nei borghi esterni. Il rapporto passa da 1/10 ad 1/4 nel 1911, quando contro 313.000 abitanti entro la cinta ve ne erano 114.000 esterni.

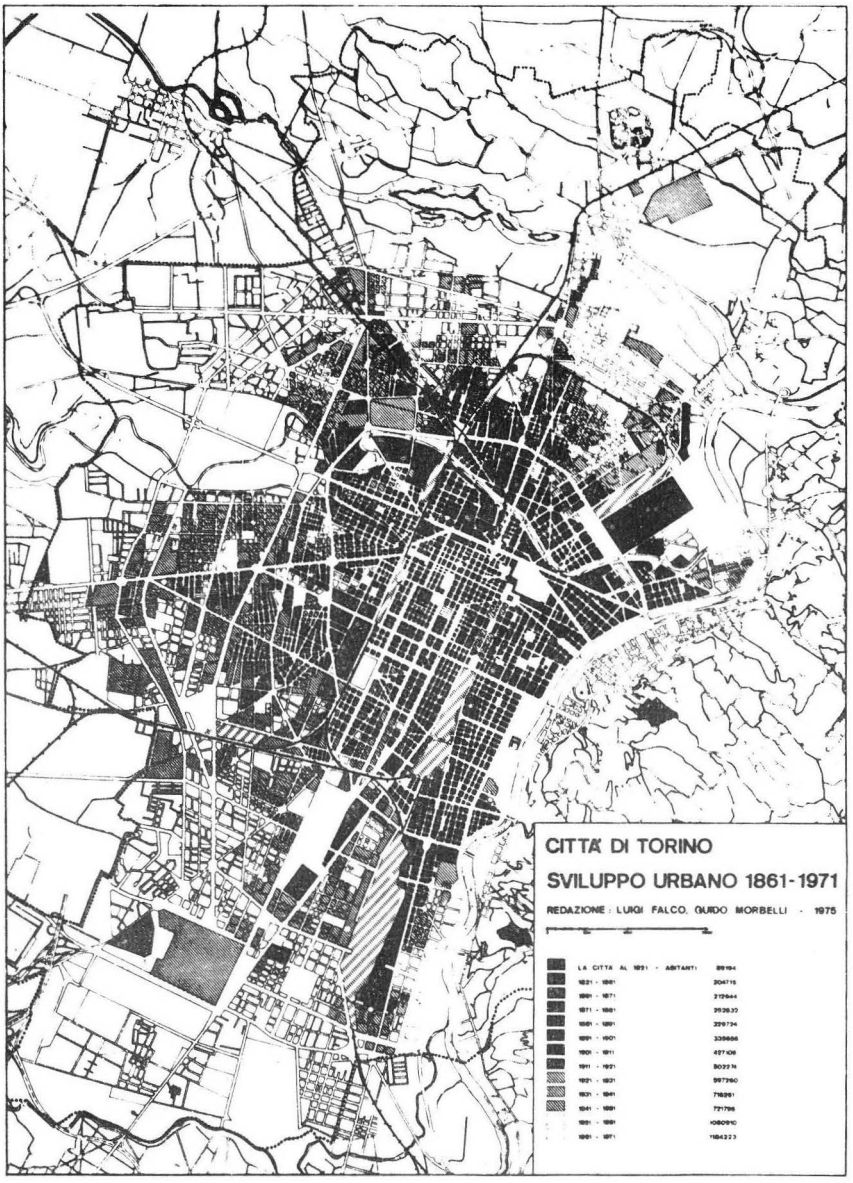
Tra i borghi: Lingotto, San Paolo, Cit Türin, Vittoria, Barriera di Milano, Vanchiglietta, luoghi nei quali durante la guerra presero vita forme organizzate di lotta contro i padroni di case che aumentavano i fitti delle famiglie con combattenti sui fronti e contro le due Società produttrici e distributrici del gas di città che nello stesso periodo tentarono di attuare aumenti delle tariffe, come testimonia il trafiletto gramsciano "Guerra di talpe" pubblicato sull'Avanti! del 12 aprile 1916 (3). Questi furono inoltre i luoghi dello scontro fisico tra classe operaia in lotta e strutture repressive dello Stato durante gli scioperi del '17 e da essi partì nel 19/20 la scintilla per l'occupazione delle grandi fabbriche torinesi che determinò la breve illusione di una radicale modifica dell'assetto istituzionale.

---

(1) Sullo stabilimento del Lingotto cfr.: POZZETTO M., La Fiat-Lingotto: una architettura torinese d'avanguardia, Centro Studi Piemontesi, Torino, 1975.

(2) GRAMSCI A., Sotto la mole, Einaudi, Torino, 1971, pp. 82, 270, 274; Scritti giovanili, Einaudi, Torino, 1971, pp. 34, 37, 298.

(3) GRAMSCI A., Sotto la mole, Einaudi, Torino, 1971, p. 112.



TORINO - LA CITTA' AL 1921 (in nero) E LO SVILUPPO FINO AL 1951 (in retino)

"Riandavamo, ascoltando l'oratrice, ad altre giornate tragiche indimenticabili, Fiori vermigli di sangue erano sbocciati sui selciati rettilinei della nostra città, fatta d'ordine, di tradizione militare, squadrata negli isolati delle sue case monotone, come un reggimento dell'esercito dei suoi vecchi duchi sabaudi" (1).

Una pagina di Augusto Monti (2)ci dà la misura della differenza tra la città borghese e le sue espansioni suburbane: "E settembre era venuto ad impiantar la sua fiera davanti a Porta Susa in piazza San Martino, ch'era sgombra allora di tutto quel cavalcavia: giostre baraconi ballo à salon , la fiera da paese. Schizzinose la evitavano via Cernaia adiacente e corso Vinzaglio, portici e palazzi nuovi sul sito dell'antico dock; ma di là dal trincerone della ferrata, per la passerella della stazione o per il più largo varco di via Santarosa v'accorreva a fiotti la "piccola Torino", 'l cit Türin cresciuto in quegli anni a fungaia sui prati del suburbio, una villetta uno steccato quattro case popolari, lembi di prato isolati coi loro sentieri traversi, un opificio in vista con tetto di vetro e la ciminiera alta in capo.

E la fiera di Porta Susa era la fiera dël cit Türin, la fiera delle ragazze della "piccola Torino" guantaie di Fiorio cioccolataie di Talmone tessitrici di Poma, le fije 'd Bevilacqua della canzone ormai antica, le ôvrière che ricordava Papà, tossicolose e patite uscir entrare nel Fabricôn d'una volta come greggi, quelle ma ben altre oramai le fabricante della "piccola Torino", che si vedevano a ore fisse, prima e dopo quegli urli di sirena, fluire e rifluire per quelle vie, Duchessa Jolanda, via Cibrario, via San Donato, non più in zoccolette e fazzoletto al collo, come a quei tempi, rauche con gli occhi arrossati, ma messe elegantine ....".

Nel 1907, nel quadro della legislazione nazionale sull'edilizia popolare del 1903, si costituisce per volontà del Comune, dell'Istituto Bancario San Paolo e della Cassa di Risparmio, l'Istituto Case Popolari che inizia la propria attività nell'anno successivo e che costruisce entro il 1921 più di 3.000 alloggi (3). La loro localizzazione è

---

(1) GRAMSCI A., Scritti giovanili, Einaudi, Torino, 1971, p. 18.

(2) MONTI A., I Sanssôssi, Einaudi, Torino, 1963, p. 360.

(3) Al riguardo è di notevole interesse un'osservazione di Castronovo il quale di

./.

prevalentemente periferica e, prima del 1912, addirittura esterna alla cinta daziaria costruita nel secolo precedente. L'Istituto opera attraverso interventi digrossa dimensione (mediamente 300 alloggi ogni quartiere) che si ritiene siano stati elementi fondamentali per la valorizzazione di terreni periferici, grazie all'apprestamento di infrastrutture urbane necessarie (scuole da parte del Comune, negozi all'interno degli stessi interventi, trasporti, ecc.).

Altro fondamentale strumento per la formazione e regolazione delle rendite e per la messa in valore di terreni agricoli o marginali è il Piano regolatore approvato nel 1908 (legge n. 141 del 5 aprile) che, secondo la prassi urbanistica corrente (non certo la più aggiornata, neppure in Italia),definisce un reticolo viario uniforme a maglie abbastanza larghe e con ciò individua i lotti edificabili. Insolera notava durante il Colloquio di Sorrento (1) come l' "incontro tra l'industria fondiaria e l'architettura ha un nome famoso: liberty", e come esso fosse "la rinuncia dell 'architettura come organismo auto

---

./. ce: "Il parziale riscatto del 1903 di alcuni servizi (elettricità, trasporti, secondari, demanio comunale) vide larghe convergenze operative nelle grandi città del Nord, a Torino e a Milano soprattutto, fra socialisti e rappresentanze industriali nei consigli municipali, nelle commissioni di studio e dalle colonne di giornali. Lo smantellamento di molte funzioni tradizionali e privilegiate del capitale finanziario straniero, l'erogazione a buon mercato di servizi idroelettrici per cui industriali da parte delle aziende municipalizzate, il miglioramento dell'assetto urbanistico e del sistema scolastico, o ancora lo sviluppo dell'edilizia popolare, vennero rivendicati infatti per rendere possibile una serie di "economie esterne" indispensabili ad una espressione meno disordinata e costosa degli impianti industriali e degli insediamenti di forza lavoro" (CASTRONOVO V., La storia economica, cit., p. 174/175 ; cfr. al riguardo anche CASTRONOVO V., Soggetti pubblici della crescita urbana: gli enti per l'edilizia popolare, 1900/1950, in Archivio di Studi urbani e regionali, 1975, n. 1/2). Sulla base di queste indicazioni risulterebbe infatti interessante leggere i principali interventi progettuali, normativi e finanziari del Comune e la base di consenso sulla quale si reggeva il Governo della città, allora legato alla politica giolittiana dalle relazioni esistenti tra lo statista di Dronero e il conte Teofilo Rossi, Sindaco dal 1909 al 1917. Cfr.: CAROZZI G., op. cit., Feltrinelli, Milano, 1976, p. 129/181. Sulle iniziative dell'IACP Torinese e di altri enti che hanno per obiettivo la fornitura di abitazioni alle classi a più bassi redditi cfr.: ABRIANI A., La "casa per tutti" nella Torino prefascista, in Edilizia popolare, 1974, n. 117.

(1) INSOLERA I., Europa XIX secolo: ipotesi per una nuova definizione della città, in CARACCIOLO A. (a cura di), op. cit., 1975.

nomo e l'accettazione del catasto, della parcellizzazione fondiaria come base per "inventare" la forma dell'edificio". Nel caso specifico diremo che tra liberty, sviluppo edilizio regolato dalle leggi del Piano e, prima ancora, dagli ultimi piani di ampliamento (concepiti anch'essi come puri piani viari), ed industria delle costruzioni l'incontro, non privo di alcuni apprezzabili risultati formali, sia stato particolarmente proficuo ed esteso.

Quel Piano viene rivisto nel 1913 ed adottato in una nuova stesura dal Consiglio Comunale (viene infine approvato con legge dello Stato nel 1920); in esso, a differenza del precedente, viene posto in taluni casi il problema di una destinazione particolare di aree come per il nuovo cimitero (realizzato soltanto di recente) o per i grandi parchi periferici (costruiti, quello della Pellerina nel 1936, e quello Bonaparte nel 1937) in aggiunta all'unico esistente, del Valentino (costruito a partire dal 1850) (1); il piano contiene inoltre previsioni relative ad un porto fluviale da realizzare nell'area nord della città ed ai grandi corsi di scorrimento semicentrali e periferici (anch'essi completamente realizzati soltanto in tempi molto recenti).

Già in questi anni il centro storico incomincia a svolgere la funzione di sede di residenza di classi a bassi redditi, che vengono ospitate nei fabbricati storici dalle precarie condizioni igieniche, statiche e funzionali, tanto che una indagine pubblicata nel 1906 sulla Critica sociale pone il centro storico al livello delle barriere operaie di recente formazione come concentrazione di classi a bassi redditi. AL 1903 datano i primi interessi dell'Amministrazione Comunale sul rinnovamento delle zone centrali, per le quali, ed in piccola parte, si troverà una soluzione radicale in epoca fascista.

Quanto al resto dell'area dei comuni contermini a Torino e che attualmente si individua come area metropolitana di Torino, essa è ancora una realtà distante e scarsamente integrata con la città centrale; l'agricoltura, nonostante i grossi problemi che la travagliano da decenni, è ancora la prevalente attività economica e le attività produttive, pur presenti in molti comuni contermini, ed in taluni fin dal periodo precapitalistico, hanno scarse relazioni funzionali con l'industria torinese; la maggior parte di queste attività appartengono al settore

---

(1) D'ANGELO D., I parchi urbani, tesi di laurea, Facoltà di Architettura, AA.1973/74

tessile.

Periodo 1921-1951

La crescita della popolazione continua costante grazie, quasi completamente, al fenomeno migratorio; gli abitanti che nel 1921 erano poco più di mezzo milione diventano nel 1951 722.000 circa, nonostante le norme fasciste che limitano la mobilità residenziale sul territorio nazionale e le vicende della seconda guerra mondiale che hanno visibilmente influito sui fattori di crescita della popolazione (l'incremento tra il 1921 ed il 1936 è del 127%, contro il 113% del successivo quindicennio).

Dal punto di vista economico la posizione della FIAT si consolida, grazie anche al contributo del regime che persegue l'eliminazione delle strutture organizzate della classe operaia. La fine della guerra e la conseguente crisi della domanda alimentata dalla macchina bellica non colgono impreparata la casa torinese che continua la politica di assorbimento di altre industrie del settore e di consolidamento del tessuto delle industrie indotte; più pesanti attacchi alla condizione operaia in fabbrica, l'attivazione di nuovi settori produttivi quali la produzione di trattori, camions ed autobus ed i modelli automobilistici 501, 505, 509 e 510, destinati a catturare al mezzo di trasporto individuale una nuova e più estesa clientela, sono gli strumenti per il superamento della crisi.

A fronte del processo di consolidamento della FIAT su posizioni di grande industria monopolistica (i suoi interessi sono peraltro già a quel tempo diversificati andando dalla produzione meccanica ai trasporti pubblici su gomma, dal commercio automobilistico agli interessi immobiliari, dalla produzione di prodotti fotografici a quella dei cementi, ecc.) gli altri settori sono in crisi; così per il tessile, lo alimentare, il chimico, se si eccettua la SNIA Viscosa che, attiva nel settore delle fibre sintetiche dal 1923, nel 1927 tra gli stabilimenti di Venaria e Torino conta 7.000 addetti (nella SNIA sono impiegati consistenti capitali FIAT).

La crisi economica, che in misura diversa ha sconquassato l'economia mondiale alla fine degli anni '20, è stata comunque superata dall'economia torinese ed il censimento industriale del 1937 consente di paragonare la struttura economica della città con quella del 1927 (si noti che non si fa distinzione tra industria ed artigianato in nessuno dei due censimenti).

MANODOPERA NEI SETTORI INDUSTRIALI IN TORINO, AL 1927 E 1937

SETTORE	1927		1937	
	v.a.	%	v.a.	%
Estrattive	39	0,03	184	0,10
Alimentare	10.219	7,30	8.371	4,43
Cuoio e pelli	3.342	2,39	6.070	3,22
Tessile	12.521	8,95	13.784	7,29
Vestiario	17.851	12,76	14.225	7,52
Legno	8.264	5,91	5.427	2,87
Carta	1.599	1,14	1.173	0,63
Editoria	4.570	3,27	4.771	2,53
Metallurgia	10.261	7,33	7.979	4,23
Meccanica	44.546	31,83	86.994	45,98
Trasf.met.non metalliferi	2.406	1,72	2.123	1,13
Chimica	7.752	5,54	3.488	1,84
Costr. e inst. imp.	11.184	7,99	20.885	11,04
Elettr. gas acqua	3.273	2,34	2.278	1,22
Varie	2.104	1,50	11.157	5,95
TOTALE	139.931		188.939	

FONTE: GABERT, op. cit.

La crescita urbana privilegia soprattutto il settore ovest, lungo l'asse della strada che congiunge la città con Rivoli, Grugliasco e Collegno, ma le direttrici di Settimo, Venaria, Orbassano e Moncalieri sono interessate da crescite consistenti, indotte anche dagli interventi di edilizia pubblica residenziale.

Non pare, nel caso di Torino, di poter dire che la crescita sia

avvenuta secondo il modello "spontaneo", a macchia d'olio; pare invece che, in ciascun periodo, settori urbani precisi siano stati privilegiati dallo sviluppo (la zona ad est della città murata prima del 1861; un semicerchio da sud-est a nord-ovest tra il 1861 ed il 1901; il nord ed in parte l'ovest nel periodo 1901/1921; l'ovest nel 1921/1951 e tra il 1951 ed il 1971 il sud ed il nord) e tale affermazione ha un riscontro visivo ancora maggiore se si osserva la pianta dello sviluppo per decenni. Questo fatto potrebbe forse essere spiegato, oltre che con la funzione trainante delle localizzazioni industriali, dell'edilizia pubblica (limitatamente al periodo precedente la 2° guerra mondiale) e di taluni servizi di rango superiore, anche con ricerche, quasi tutte da impostare, sulla struttura della proprietà e sugli operatori del settore immobiliare.

Prima della seconda guerra mondiale prende consistenza il disegno della FIAT di superare l'organizzazione della produzione, finora strutturata sul modello dell'unità produttiva multipiani del Lingotto, con la costruzione di un grande stabilimento su un unico piano; la scelta cade su una vasta proprietà, il galoppatoio di Gualino, sito nella zona sud della città, nei pressi dell'antico castello di Mirafiori.La grande concentrazione di manodopera (per ciò criticata da Mussolini) determinerà nel successivo periodo un consistente sviluppo della città.

S'è detto dell'inizio nel periodo precedente del ruolo di località centrale, con concentrazione di funzioni terziarie, del centro storico; nel periodo tutta la zona storica viene aggredita da singole operazioni immobiliari di rinnovo o di "riqualificazione" che espellono funzioni residenziali "povere" per favorire l'insediamento di altre destinazioni d'uso che pagano rendite più elevate; a questa logica appartengono anche i due successivi e consistenti episodi di ricostruzione della via Roma (da piazza Castello a San Carlo prima, e da Piazza San Carlo a Carlo Felice poi) che si inquadrano peraltro perfettamente nella cultura demolitrice e provinciale di cui il fascismo è portatore (1).

---

(1) La demolizione e ricostruzione della via Roma è probabilmente uno dei più rilevanti e completi interventi urbanistici, tra quelli attuati in Torino, in grado di porsi in relazione con numerose delle valenze e relazioni che di norma si istituiscono nei processi di trasformazione territoriale. Intanto è da rilevare che dal punto di vista economico esso è stato un importante mo-

./.

La guerra provoca danni rilevanti al patrimonio edilizio cittadino (il 6,8% delle stanze di abitazione distrutte ed il 30,2 danneggiate: 231.591 locali o stanze destinate alla residenza, su un patrimonio al 1942 di 626.008 unità, 19.454 locali destinati a servizi pubblici e privati e 38.447 locali destinati ad attività produttive o terziarie distrutti o danneggiati) che costituiscono nell'immediato dopoguerra la molla per la costituzione di un "partito della ricostruzione" che aggrega un vasto schieramento di forze politiche, economiche e sociali tra le quali la giunta frontista cittadina (che attua una massiccia sdemanializzazione di aree) e le organizzazioni sindacali per le quali si pongono urgenti problemi di difesa dei livelli occupazionali (la "macchinetta" diventa un mito).

In questo periodo, a partire dagli anni immediatamente successivi alla grande crisi mondiale, si registra l'inizio del processo di formazione di una regione economica comprendente Torino e alcuni comuni della prima cintura; sono i comuni nei quali si installano o consolidano attività produttive che hanno un certo grado di interrelazione con le attività dell'area centrale. Sebbene manchino a tutt'oggi seri studi sulla formazione storica e sulla crescita dell'area metropolitana di Torino (1) che non siano limitati all'ultimo venticinquen-

---

./. mento dell'intervento dello stato, attraverso la politica dei "lavori pubblici", in un momento di recessione economica (successiva alla grande crisi mondiale della fine degli anni '20) e di disoccupazione operaia (500.000 giornate lavorative previste per la realizzazione del primo tratto). Dal punto di vista sociale l'intervento ha consentito l'allontanamento dal centro di numerose famiglie proletarie per far luogo ad operazioni di terziarizzazione (uffici, sedi rappresentative di aziende, ecc.) condotte dagli stessi fornitori in prima persona, come operatori immobiliari (in tutta via Roma hanno operato la Società Anonima Fondiaria e Finanziaria, l'Istituto Nazionale Assicuraz., la Società Reale Mutua di Assicurazioni, la S.A. Isolato di San Vincenzo, la SOcietà anonima Edilizia e la S.A. Edilizia Piemontese - del gruppo FIAT-, lo Istituto Nazionale Fascista Previdenza SOciale, la S.A. Santa Vittoria -gruppo Cinzano -, la Società Assicurazioni Generali, la S.A. Comoglio, oltre a pochi privati - Grasso-Vanone, Engelfeld in Sambuy). Dal punto di vista tecnico e culturale infine attorno alle soluzioni attuate ed alle numerose proposte precedenti si sono scontrati prima degli anni '30 numerosi professionisti e persone di cultura locali (Ceppi, Mollino, Betta, Carpanetto, ecc.), l'Ufficio Tecnico Comunale, la Società degli Ingegneri ed Architetti ed il Circolo degli Artisti, e, dopo l'inizio dei lavori, la cultura razionalista (Pagano, Aloisio, Sottsass sr., Passanti,Perona ecc.) e la cultura del regime (alla quale, in particolare a Piacentini, è dovuta la soluzione attuata per la ricostruzione del secondo tratto). Cfr. in particolare:GABETTI R. e RE L., Via Roma nuova a Torino, in Torino, 1969, n. 4/5.

(1) Se si eccettua il Gabert, sembrerebbe di poter dire che l'impostazione astorica dell'attività di studio e di ricerca dell'IRES abbia fortemente condizionato la cultura urbanistica piemontese nel senso di trascurare le determinanti storiche dei dinamismi sociali, economici e territoriali indagati per definire Ta

nio, è possibile riconoscere il ruolo della cintura rispetto a Torino ed all'area economica attraverso il ruolo che ciascun comune svolge: Settimo tende a diventare, con le fabbriche di vernici, di inchiostri, con la Farmitalia, ecc., il centro regionale dell'industria chimica; la strada verso la Francia induce la localizzazione di unità produttive a Rivoli, Grugliasco, Collegno ed Avigliana; così l'autostrada Torino-Milano provoca nuove localizzazioni a Chivasso e Settimo; nei centri del settore nord-ovest, Venaria, Borgaro, Caselle e Leinì, le antiche attività tessili hanno nuovo sviluppo; il settore sud (Trofarello, Orbassano, Piossasco, fino a Pinerolo) è già interessato dal settore dell'auto che vi induce la localizzazione di officine artigianali e piccole unità industriali; infine i centri di Moncalieri e di Nichelino incominciano ad essere i quartieri dormitorio della forza lavoro impiegata nelle grandi fabbriche torinesi (1).

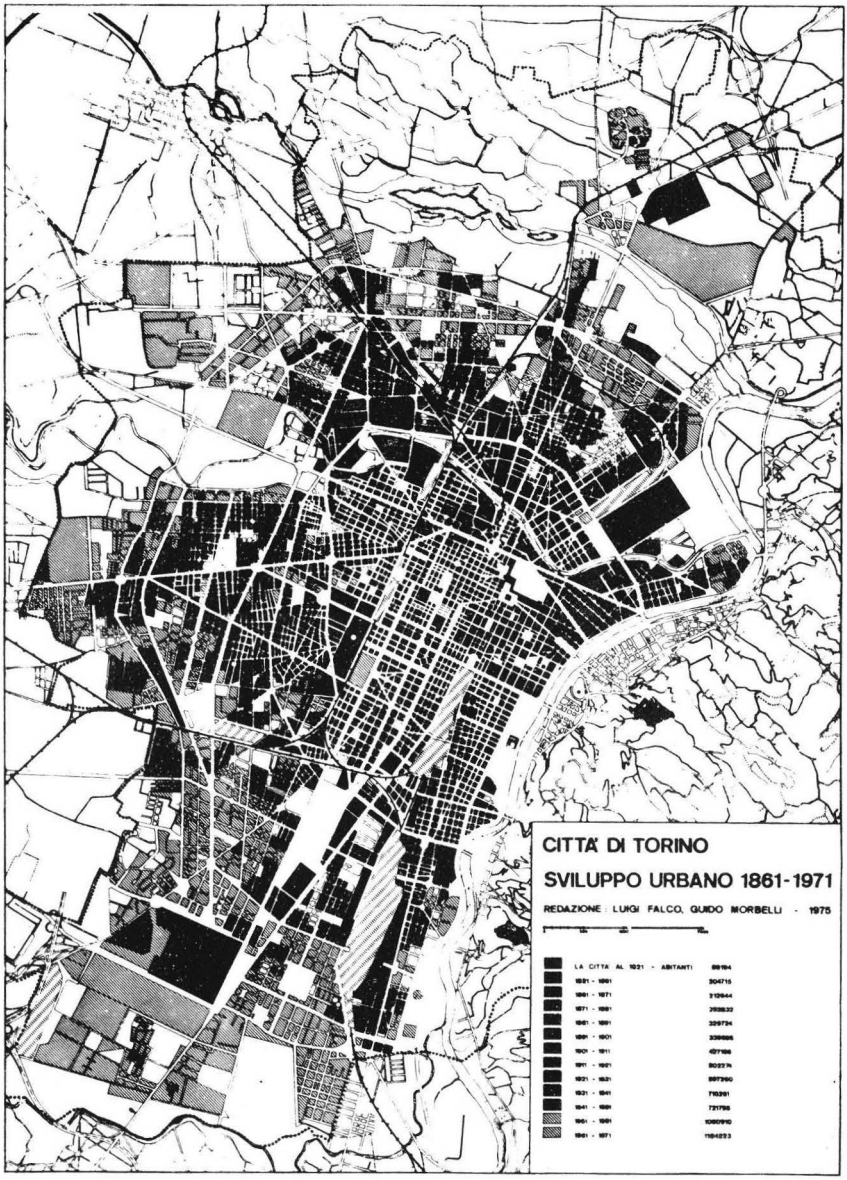
Questo processo non è però un fatto "spontaneo", ma riteniamo che sia proprio la materializzazione dell'interesse delle classi dominanti per la città e per il territorio che la circonda. Al riguardo sono da ricordare tre rilevanti episodi che solo in parte si correlano con la storia urbana di Torino, ma che vedono impegnati i capitali torinesi nel progetto di integrazione di territori metropolitani e regionali con la città e con altre città del nord industrializzato del paese.

Il primo è il progetto TMC del 1923, favorito e sostenuto dai due massimi operatori economici della città, Agnelli e Gualino, per ora soltanto noto attraverso rapidi accenni memorialistici (2). Il progetto avrebbe dovuto consistere nella realizzazione di tre tronchi autostradali, allora una novità assoluta per il nostro paese, di collegamento tra Torino, Milano e Genova; la sede autostradale avrebbe dovuto essere divisa dalla sede di un tracciato ferroviario sul quale treni speciali (vennero addirittura studiate vernici particolari per vincere la resistenza dell'aria) avrebbero dovuto correre ad una velocità di 180 km/h; in tal modo Torino sarebbe stata raggiungibile da Genova

./. area metropolitana di Torino. Al riguardo si confronti: DEMATTEIS G., L'organizzazione territoriale del Piemonte secondo l'IRES, in Boll.Soc.Geogr.1967, p.76.

(1) Si vedano al riguardo: GABERT P., op. cit., 1964; e CEPPI M., GARZENA B., I caratteri dello sviluppo metropolitano di Torino, in CERI P. (a cura di), Casa città e struttura sociale, Ed. Riuniti, 1975.

(2) GURGO SALICE E., Prefazione, in GUALINO R., Frammenti di vita e pagine inedite, Famija Piemonteisa, Roma, 1966. L'autore riferisce del progetto, senza fornire una particolareggiata descrizione di esso, come di una attività alla quale ha personalmente partecipato; lo studio nel quale il progetto è stato elaborato aveva sede in corso Palestro ed era presumibilmente una struttura di progettazione tecnica dipendente dai promotori dell'iniziativa. All'argomento Giovanni Brino, al quale dobbiamo questa segnalazione, sta dedicando il proprio interesse dell'ipotesi di lettura di Torino come "città del capitale di tipo losangeliano".



TORINO - LA CITTA' AL 1951 (in nero) E LO SVILUPPO FINO AL 1971 (in retino).

in 55 minuti e da Milano in 50. Il costo dell'opera, previsto in 1 miliardo e ½, avrebbe dovuto essere sopportato dall'economia privata, che avrebbe tratto però dalla vendita di terreni agricoli, diventati usufruibili per attività in grado di pagare più alte rendite, ulteriori profitti. L'opera, si dice gradita da Mussolini, incontrò l'opposizione della burocrazia statale.

Pare chiaro in questo progetto il ruolo che avrebbero dovuto assumere le tre grandi città di poli di una regione a forte industrializzazione, con una facilità di interscambi ed una elevata mobilità di merci e di mano d'opera; in subordine, l'infrastruttura avrebbe poi dovuto incentivare la rendita fondiaria.

A questo progetto sembrerebbe legata l'iniziativa di Agnelli di sviluppare la stazione sciistica e di turismo invernale di Sestriere che, per l'epoca in cui prese corpo - gli anni '20 -, fu certamente una iniziativa di avanguardia. Il solitario colle del Sestriere, completamente disabitato, sarebbe stato in grado di diventare un centro turistico dotato di attrezzature ricettive e di infrastrutture sciistiche soltanto alle condizioni della massiccia diffusione dell'auto come mezzo di trasporto individuale (e questa svolta caratterizza infatti la politica produttiva della FIAT durante il trentennio) e della rete di infrastrutture viarie in grado di garantirne l'accessibilità dall'area nord-occidentale italiana.

Al progetto TMC si può attribuire la decisione maturata negli anni '30 di costruire l'autostrada Torino-Milano; gli interessi della casa automobilistica sono tutelati attraverso una partecipazione azionaria nella società concessionaria. L'infrastruttura, che ha rilevanza anche nel determinare l'innesco o lo sviluppo di talune attività produttive nel tessuto urbano torinese (es. SNIA Viscosa), diffonde soprattutto sull'hinterland torinese i vantaggi di una localizzazione privilegiata determinando la crescita, cui s'è già accennato, del settore nord-est dell'area metropolitana (Settimo, Chivasso, ecc.).

Periodo 1951-1971

La città raggiunge e supera nel periodo il milione di abitanti, assestandosi attorno alla quota di 1.200.000 unità (720.000 nel 1951, 1.044.000 nel 1961, 1.168.000 nel 1971, 1.203.000 al 1 ° gennaio 1975).

E' certamente questo il periodo studiato sotto tutti i punti di vista nel modo più approfondito; per contro durante questo ventennio i tentativi, falliti (1), di pianificazione territoriale alle varie scale (il PRGC di Torino, gli strumenti urbanistici dei comuni contermini, il PRI, la proposta di variante organica al PRGC, il PEEP di Torino e la proposta di PEEP consortili) e di programmazione economica (l'attività di programmazione centrale, quella locale, del CRPE), l'attività di infrastrutturazione territoriale slegata dagli strumenti di governo del territorio (il sistema autostradale tangenziale, le autostrade convergenti su Torino da Savona, Piacenza e Aosta, l'aereoporto, il nuovo assetto ferroviario), il consistente afflusso di manodopera dal sud, le scelte territoriali della FIAT e delle attività produttive legate al ciclo dell'auto (decentramento nell'area metropolitana nella regione e nel paese), la ventennale permanenza del blocco moderato alla direzione del governo locale (2) e la ramificazione del potere nei centri decisionali, finanziari, dell'informazione, con legami diretti con il potere economico, rendono impossibile sintetizzare un periodo storico così complesso e definire, attraverso poche caratteristiche, il ruolo della città.

---

(1) GABRIELLI B., Formazione e crisi del Piano Intercomunale torinese, in Urbanistica, 1967, n. 50/51.

(2) Dopo la fine della guerra partigiana la carica di sindaco venne ricoperta da Giovanni Roveda (25 aprile 1945/1946), e dopo di lui da due sindaci eletti da giunte frontiste: Negarville e Coggiola (1946/1951). Da questa data inizia il potere democristiano con giunte di centro e centro destra che alterna alla guida della città Peyron (1951/1962), Anselmetti (1962/64) e Tona (pro-sindaco PLI dal 1964 al 1965). Il democristiano Grosso (1965/68) inizia la collaborazione di centro-sinistra che con alterne vicende e gravi crisi tra gli alleati di governo è guidata in seguito da Guglielminetti (1968/1970), Porcellana (1970/1973) e Picco (1973/1975); il socialista Secreto eletto con l'apporto dell'opposizione del PLI governa per circa 7 mesi la città nel 1973 durante una delle più gravi crisi politiche del Comune, della coalizione di Governo e della DC Torinese. Dal 15 giugno del 1975 l'incarico di Sindaco è coperto dal PCI Novelli che è sostenuto da una coalizione di PCI, PSI e Democrazia Operaia alla quale ultimamente hanno dato il loro appoggio il MUIS (ex socialdemocratici) e l'ULD (ex liberali).

Ciò nonostante è possibile individuare all'interno del periodo tre differenti fasi; la prima, che partendo dal 1945 va fino al 1956 (anno dell'adozione del PRGC), durante la quale il laisser faire dell'Amministrazione consente la ricostruzione ed uno sviluppo edilizio ed industriale caotico e disordinato. Forte è il peso degli interessi parassitari (alimentati anche dal capitale finanziario, dalle banche, dalle società di assicurazioni e dalle immobiliari) e monopolistici, sostanzialmente interessati ad operazioni all'interno della città. Questa fase coincide, come s'è detto, con un periodo di grave crisi per la occupazione operaia ed attorno al "partito della ricostruzione" si intrecciano interessi strutturalmente opposti. Il PRGC della città, studiato in questi anni (1), tenta di comporre gli interessi che si affacciano, da parte del capitale, sulla città.

Con l'adozione del PRGC inizia la seconda fase (1956/1967) che può essere considerata di conflitto - che però non esplode - tra gli interessi della rendita, del profitto industriale (che si sta riorganizzando per far fronte all'ingresso dell'economia italiana nell'area del MEC) e di classe. L'istituzione, con gli investimenti in infrastrutture, con la gestione del piano (2), con la politica delle opere pubbli

(1) Sul PRGC di Torino si veda il n. 1 di Urbanistica, 1949 e Atti e Rassegna tecnica della Società Ingegneri ....

(2) Un importante episodio della gestione del PRGC è quello della concezione di 5.000 licenze in contrasto con le previsioni di piano, che ha provocato una drammatica impossibilità di reperire aree per i servizi. Citiamo testualmente la testimonianza di Diego Novelli, allora consigliere comunale dell'opposizione. Dopo l'adozione in consiglio comunale del PRGC nel 1956, "dal 1958 al 1959 la città rimase in totale balia della speculazione: infatti si ritornò di colpo alle norme e ai vincoli del vecchio piano del 1908. Le domande di licenze per costruzione sui terreni vincolati ai servizi dal piano del 1956, fioccarono negli uffici municipali. La burocrazia scoprì di non avere nessuno strumento atto a difendere il P.R. e adottò la procedura del silenzio-rifiuto, cioè non rispondere entro il termine di 60 giorni, come invece impone la legge, dalla presentazione della domanda del permesso edilizio, per motivare le ragioni del rifiuto. Aquando nel 1959 finalmente arrivò il decreto previdenziale che dava valore di legge al nuovo piano regolatore il gioco era fatto. Negli anni successivi, dal 1960 al 1963, un po' per evitare costosissime cause per danni, ma più che altro per una precisa scelta politica a favore della speculazione, venivano rilasciate oltre 5.000 licenze edilizie in contrasto col nuovo piano regolatore. Nel frattempo sorgevano nella nostra città 3.000 costruzioni abusive, cioè prive di permesso edilizio... Laddove dovevano sorgere scuole, asili, giardini, campi gioco, verde, mercati, centri sociali, sono cresciuti giganteschi funghi di cemento, alti dieci piani....". Novelli D., La vocazione monodirezionale di Torino, in Osservatorio, op. cit., 1974, p. 10/11.

che, con la riproposizione di superati modelli abitativi (si pensi al quartiere Vallette), con l'assenza di una politica per il centro storico, con l'evasione della soluzione del nodo dei trasporti pubblici, con il piano della 167 (1) pare oscillare nel supporto, alternativamente, ai primi due interessi. E' questo il periodo ed in particolare negli anni '60/62 che il fenomeno dell'immigrazione assume in Torino, che pure aveva conosciuto fin dagli anni immediatamente successivi alla Restaurazione un costante afflusso di popolazione prima dagli stati nei quali le condizioni politiche non consentivano a taluni strati sociali condizioni di vita possibili e poi, unificata l'Italia dalle campagne piemontesi, dal Veneto e dal Sud) dimensioni eccezionali (2). Lavoratori della terra, non trattenuti al Sud dalla sterile politica industriale della Cassa del Mezzogiorno e più in generale dalla politica governativa che tende a consolidare un processo di crescita duale del paese, risalgono verso le aree sviluppate del Nord ed in particolare verso il triangolo industriale. E Torino, vertice del triangolo, assorbe non senza contrasti e lacerazioni anche nella stessa classe operaia di antica formazione (l' "aristocrazia operaia") nuovi abitanti ai quali è appena in grado di fornire una situazione alloggiativa precaria, priva dei servizi necessari.

Le condizioni di vita della classe operaia in generale peggiorano e sono segnate dall'esiguo intervento dell'edilizia pubblica, dalla carenza quasi totale di servizi, dall'espulsione dal centro storico, dall'espulsione dalla città verso i comuni "rossi" della cintura, dalla esasperata pendolarità di lavoro.

---

(1) Sul piano della 167 in particolare e sul ruolo dell'edilizia pubblica a Torino, cfr.: CONTI S., Sull'urbanizzazione capitalistica: note sullo sviluppo edilizio di Torino, in INDOVINA F. (a cura di), Capitale e Territorio, F. Angeli, Milano, 1976. Non pare però condivisibile allo stato attuale degli studi l'affermazione, che ha largo spazio nello studio, secondo la quale si riscontra a Torino "una tendenza all'alimentazione del meccanismo della rendita, in cui il quartiere sociale diventa parte funzionale dell'urbanizzazione di intere zone della città a vantaggio di possessori di questi terreni circostanti". Cfr. inoltre: Istituto di Programmazione Territoriale e Progettazioni, Facoltà di Arch., Politecnico di Torino, Gli interventi di iniziativa pubblica ed aziendale nella area torinese: il costo reale dell'abitazione, Torino, 1974; ISPES, Il ruolo dell'intervento pubblico dell'edilizia: analisi di alcuni aspetti dell'intervento nel periodo 1908-1970, Torino, 1971; EISS, L'edilizia residenziale di iniziativa pubblica ed aziendale nell'area metropolitana di Torino, Torino, 1973.

(2) FOFI G., L'immigrazione meridionale a Torino, Feltrinelli, Milano, 1964; edizione ampliata, Feltrinelli, Milano, 1975.

Nella fase che inizia nel 1968 e che termina agli effetti di questo studio al 1971 (ma che di fatto ci augureremmo fosse terminata con il 15 giugno dell'altr'anno), le contraddizioni accumulatesi nella città durante le fasi precedenti esplodono, e nello stesso momento in cui s'innescano lotte significative contro i modi di organizzazione capitalistica della città (1) pare entrare in crisi il rapporto tra gli interessi della rendita e quelli del profitto, che nell'area persegue un nuovo modello di organizzazione territoriale della produzione.

Dal punto di vista fisico sono da rilevare lo sviluppo della zona sud della città, la saldatura del tessuto urbano tra diversi centri dell'area metropolitana, il rinnovo urbano, soprattutto consistente nel centro storico ed in talune delle barriere storiche, e la realizzazione di interventi residenziali per la classe media o medio-alta sulle aree lasciate libere dalle unità produttive decentrate: tutti fattori che, insieme all'edilizia pubblica (che dopo il 1945 pare non avere più un ruolo determinante nell'innesco di episodi speculativi), ed alla carenza drammatica dei servizi sociali hanno accentuato la divisione di classe sul territorio.

(1) PIRACCINI G., MUSSO E., ROSCELLI R., Cronaca delle lotte per la casa nei quartieri di Torino, in DAOLIO A. (a cura di), Le lotte per la casa in Italia, Feltrinelli, Milano, 1974; NOVARESE U., Dalla conflittualità urbana alla partecipazione democratica, in CERI P. (a cura di), op. cit., 1975.

7. CONCLUSIONI

Come abbiamo cercato di argomentare in diverse parti di questo scritto, nostra preoccupazione era in questo momento di dare diffusione alla carta dello sviluppo urbano di Torino dal 1861 al 1971 e di accompagnarla con un testo che ne mettesse in evidenza i limiti, connessioni con un ben più vasto lavoro di ricerca che intendiamo condurre, e possibilità di utilizzo da parte di studenti della Facoltà di Architettura e di ricercatori interessati alla storia della città.

Crediamo che la carta ed il testo che l'accompagna, siano perfezionabili e che gli errori che essa contiene (molti dei quali tipografici) non tolgano credibilità alla rappresentazione.

Sperando di poter quanto prima iniziare la pubblicazione delle carte dell'uso del suolo già realizzate, ci auguriamo inoltre di poter ricevere suggerimenti ed integrazioni al nostro lavoro nonchè la indicazione di lavori verificati in ricerche più approfondite in corso.

Ci auguriamo infine proprio perchè è vivo l'interesse per il rinnovo del patrimonio edilizio ed infrastrutturale esistente, che significa un più corretto uso delle risorse ma anche una linea alternativa alla tendenza del capitalismo monopolistico privato e di Stato di intervenire nella città e sul territorio con "progetti speciali" e "sistemi urbani", che sui temi della storia della città e del territorio si ampliino gli studi e si approfondiscano le conoscenze dal momento per il corretto sviluppo di una strategia di cambiamento è necessario anche ricercare nelle radici della storia il primo prodursi di quei fenomeni che oggia agiscono in modi determinanti sul meccanismo dello sviluppo delle città e della società.

ALLEGATI

Gli allegati che seguono si presentano come una raccolta abbastanza eterogenea di materiali diversi, sia generali che specifici, con diversi gradi di elaborazione e di finalizzazione rispetto agli obiettivi sia della ricerca alla quale si fa costantemente riferimento nel testo, sia di questo stesso testo che è un primo risultato, intermedio e molto generale, di quella ricerca.

Il loro significato, e la loro giustificazione nell'economia di questo lavoro è essenzialmente quello d'essere una prima raccolta di materiali documentari che dovranno essere più precisamente elaborati ed, in una certa misura,potranno costituire anche stimoli per l'avvio di altri lavori di ricerca - studenteschi e non - su settori di interesse e di studio direttamente relazionabili con le problematiche dello sviluppo urbano della città di Torino.

I. Dati demografici ai censimenti

II. Ricostruzione della consistenza annua del patrimonio edilizio di Torino dal 1861 al 1971

III. Provvedimenti urbanistici 1817/1975

IV. Localizzazione e data del primitivo insediamento delle principali unità produttive locali esistenti nel Comune al 1971

V. Elementi per la ricostruzione del quadro politico locale

ALLEGATO 1

Dati demografici ai censimenti

TAB. 1 - POPOLAZIONE RESIDENTE E PRESENTE PER SESSO E STATO CIVILE

	1861	1871	1881	(1891)	1901	1911	1921	1931	1936	1951	1961	1971
Pop. residente	172.614	--	249.827	--	329.691	415.667	499.823	590.753	629.115	719.300	1.025.822	1.167.968
di cui M	89.362	--	--	--	--	--	--	--	292.585	338.227	493.674	564.172
F	83.252	--	--	--	--	--	--	--	336.530	381.073	532.148	603.796
Pop. presente	204.715	212.644	252.832	331.180	335.656	427.106	502.274	597.260	637.029	721.795	1.058.242	1.184.223
di cui M	--	107.073	126.696	--	162.404	208.474	245.628	286.277	--	--	--	--
F	--	105.571	126.136	--	173.252	218.632	256.646	310.983	--	--	--	--
" " celibi	--	125.381	148.421	--	196.948	239.565	264.340	289.816	291.756	295.590	421.392	485.583
" " coniug.	--	70.678	84.837	--	112.694	155.032	196.219	260.034	289.685	366.196	530.604	601.336
" " vedovi	--	16.585	19.574	--	26.014	30.277	38.333	44.043	47.556	57.514	73.826	81.049

Fonte: ISTAT

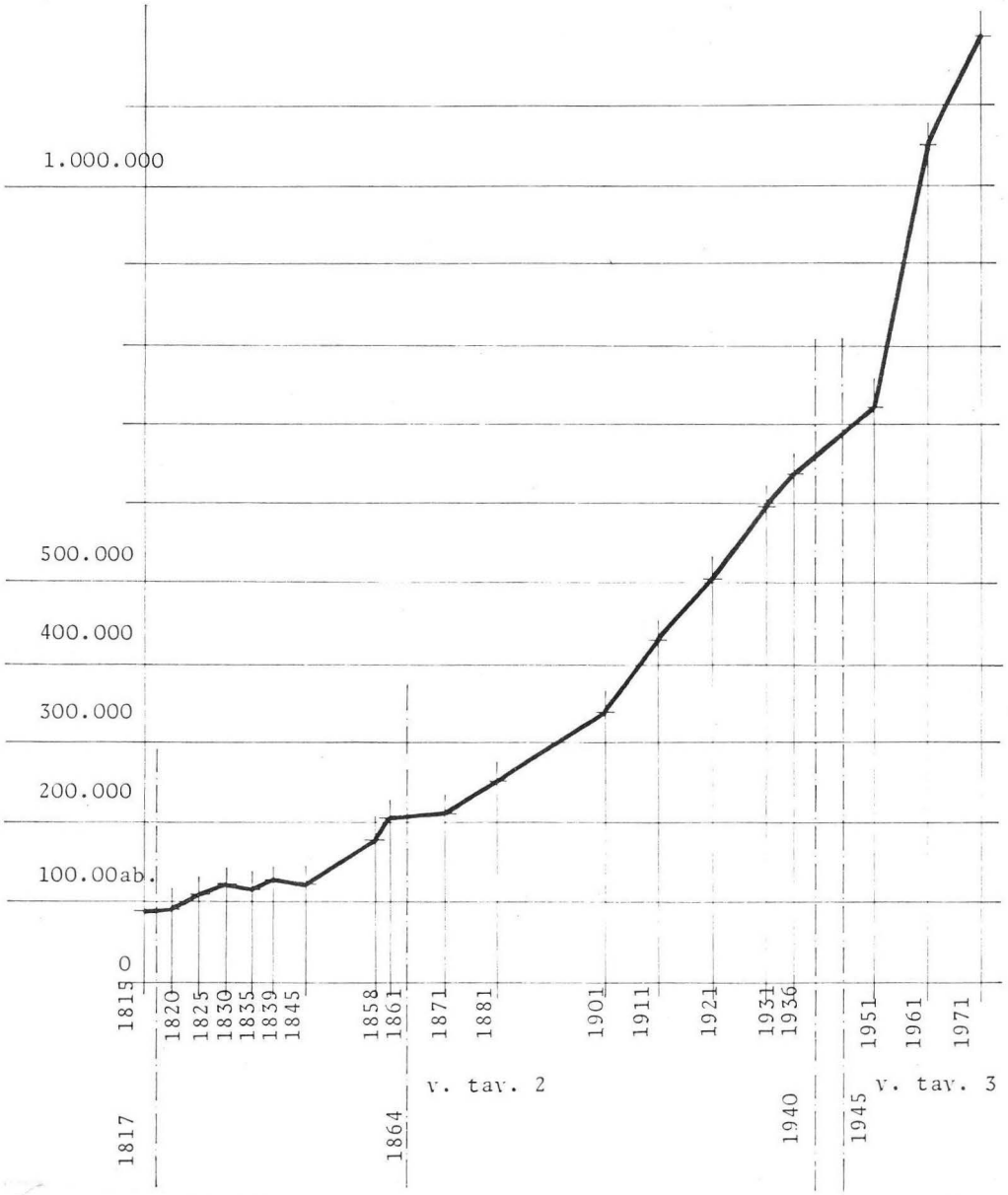
TAB. 2 - POPOLAZIONE PRESENTE E FAMIGLIE, AGGREGATA E SPARSA

	1861	1871	1881	(1891)	1901	1911	1921	1931	1936	1951	1961	1971
Pop. presente	204.715	212.644	252.832	331.180	335.656	427.106	502.274	597.260	637.029	721.795	1.051.242	1.184.223
" aggregata	--	--	230.183 (1)	--	282.753	310.722 (1)	343.318 (1)	--	619.202	713.046 (2)	1.022.314	1.166.558 (2)
" sparsa	--	--	22.649	--	52.903	117.011	158.956	--	9.913	6.254 (3)	3.508 (3)	1.410 (3)
" facente parte di famiglie	--	--	228.728	--	304.656	400.944	458.746	546.982	598.416	699.347	1.003.430	1.148.899
Famiglie in totale	--	--	65.040	--	90.133	115.288	142.509	183.399	201.260	246.839	360.306	435.478
Famiglie della pop. aggregata	--	--	--	--	78.064 (1)	85.747 (1)	99.131 (1)	--	--	--	--	--
Famiglie della pop. sparsa	--	--	--	--	12.069	29.541	43.725	--	--	--	--	--

(1) nel centro principale
(2) residente nei centri
(3) residente nei nuclei e nelle case sparse

FONTE: ISTAT

Nota bene: La suddivisione della popolazione aggregata e sparsa è avvenuta ai diversi censimenti sulla base di criteri non omogenei e non esplicitati.

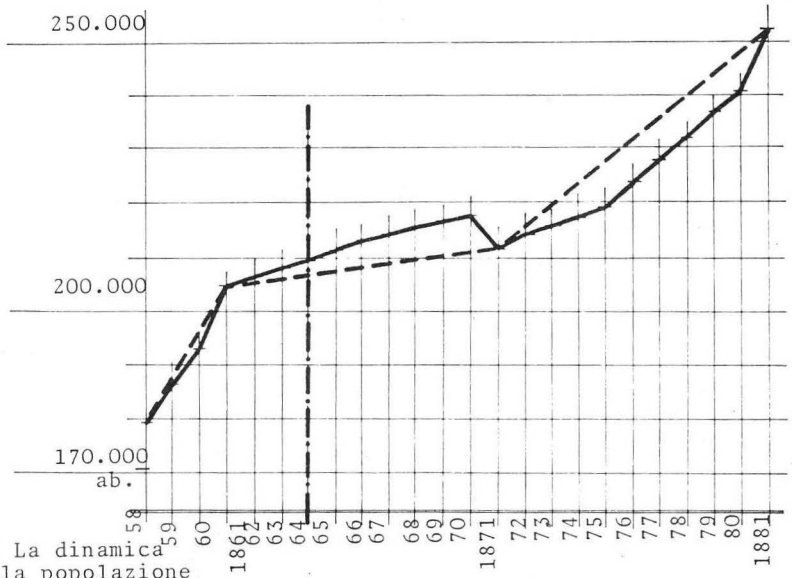


TAV. 1 - POPOLAZIONE DI TORINO ALLE DATE DEI CENSIMENTI DAL 1815 AL 1971 4Fonte: ANNUARI STATISTICI DEL COMUNE)

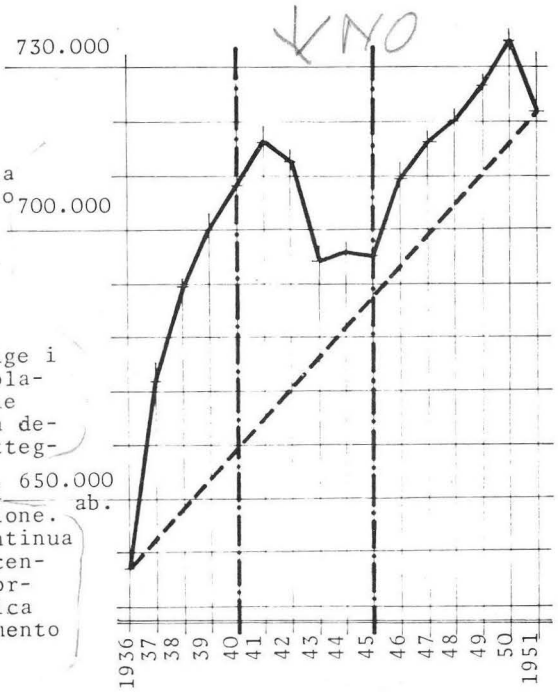
TAB. 3 - ALFABETI E ANALFABETI SUL TOTALE DELLA POPOLAZIONE PRESENTE MAGGIORE DI 6 ANNI

	1861	1871	1881	(1891)	1901	1911	1921	1931	1936	1951	1961	1971
Alfabeti maggiori di 6 anni	--	149.497	194.329	--	279.017	370.682	459.900	545.579	--	668.139	931.077	1.046.781
Analfabeti maggiori di 6 anni	--	48.348	37.817	--	25.514	20.045	15.780	10.874	--	9.837	15.902	16.833
TOTALE MAGGIORI DI 6 ANNI	--	197.845	232.146	--	304.531	390.727	475.680	556.453	--	677.976	946.979	1.063.614

FONTE: ISTAT



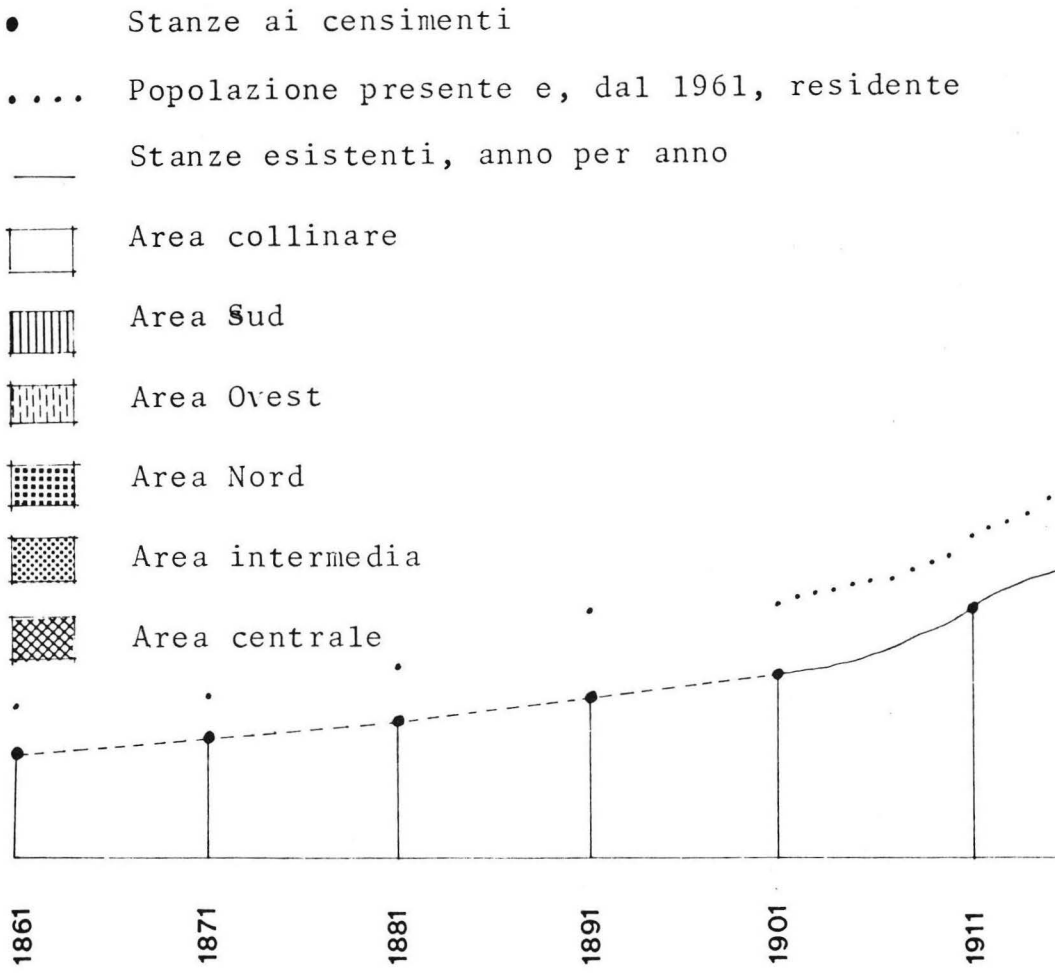
TAV. 2 - La dinamica della popolazione di Torino all'epoca del trasferimento della capitale (dati generali comunali)



TAV. 3 - La dinamica della popolazione di Torino a cavallo della II guerra mondiale (dagli annuari comunali)

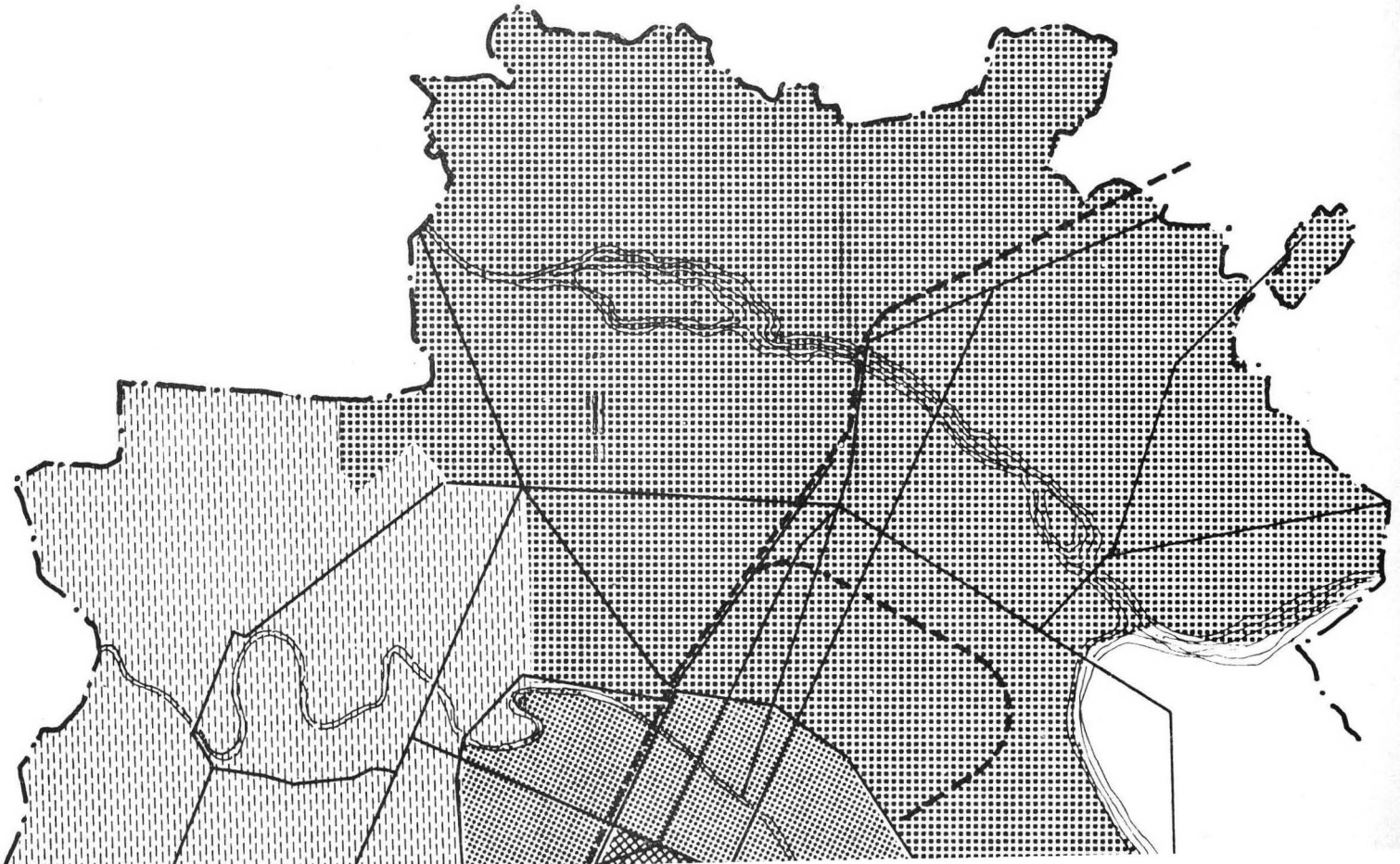
La linea continua congiunge i valori annuali della popolazione calcolati dal Comune sulla base della dinamica demografica; la linea tratteggiata congiunge i valori rilevati in occasione dei censimenti della popolazione. La caduta della linea continua nell'anno precedente il censimento rappresenta la correzione della serie storica comunale e il suo adeguamento ai valori censuari.

TAV. 4 - STANZE E ABITANTI:



ISTENZA ANNUA





ALLEGATO II

Ricostruzione della consistenza annua del patrimonio edilizio di Torino dal 1861 al 1971

In questa tavola abbiamo costruito un diagramma che tenta di rappresentare la consistenza annua del patrimonio edilizio di Torino nel periodo 1861 ÷ 1971, da noi considerato. Sull'asse delle ascisse sono computati gli anni, e su quello delle ordinate i vani abitabili.

E' evidente la suddivisione del periodo considerato in tre parti: nella prima, antecedente al 1942, viene riportata la consistenza globale dei vani; nella seconda, posteriore a questa data, la consistenza globale è stata ulteriormente suddivisa in sei grandi fasce (area centrale, area intermedia, corona nord, corona ovest, corona sud e area collinare) ottenute unendo alcuni raggruppamenti statistici. Ciò è stato reso possibile dalla introduzione della suddivisione del territorio urbano a fini statistici adottata nel 1936 e la cui prima applicazione pratica utile ai nostri fini fu il censimento comunale delle abitazioni per l'applicazione della tassa sulle spazzature, eseguito nel 1942, anno che divenne quindi il punto di partenza di una ricostruzione per grandi aree territoriali della consistenza - nel tempo - del patrimonio edilizio abitativo.

Per quanto riguarda il periodo precedente al 1942, occorre fare un'ulteriore suddivisione tra il periodo 1861-1902 e quello 1902-1942. Nel primo caso dobbiamo basarci esclusivamente sui dati dei censimenti, e poichè il primo che oltre alle case e agli appartamenti abbia computato le stanze è quello del 1881, abbiamo espresso per il 1861 e il 1871 un'indicazione congetturale basata sull'ipotesi di una proporzionalità costante tra il numero delle stanze e il numero delle case nel periodo 1861-1881.

Per il 1891, non essendo stato condotto alcun censimento, questo dato viene semplicemente espresso come media aritmetica tra quelli del 1881 e del 1901 (1).

Dal 1902, con l'istituzione dell'Annuario Statistico Municipale, inizia la pubblicazione regolare di informazioni annue sulle costruzioni e (non sempre) sulle demolizioni di vani abitabili,che permette di costruire una serie storica annua. Questa si interrompe purtroppo col 1925 quando, a causa dello scioglimento dell'Ufficio statistico municipale centrale, cessa anche la pubblicazione dell'omonimo Annuario che riprenderà solo nel 1936. In questo periodo, frammentariamente, vengono riportati dati sulla rivista "Torino", ma la loro attendibilità non è rigorosamente certa.

Di grande aiuto per colmare questa lacuna è il censimento del 1931, il primo grande censimento organico delle abitazioni italiane,utile anche a fornire tutta

---

(1) Per questa e altre informazioni sulle abitazioni torinesi desunte dai censimenti si veda: G. MELANO e C.E. PESATI, Le abitazioni di Torino attraverso i censimenti (1861-1942), Annuario Statistico Municipale, 1942.

una serie di notizie (grado di affollamento, dotazione di servizi, grandezza degli alloggi, ecc.) sul patrimonio edilizio torinese a quell'epoca.

Passiamo ora all'esame dei dati posteriori al 1942. I danni provocati dalle incursioni aeree del periodo bellico (56 incursioni in tutto tra il 1940 e il 1945) sono evidenziati dalla caduta repentina del diagramma: furono distrutte 42.417 stanze in tutto, di cui 16.473 nella zona centrale. Successivamente al 1945, il diagramma continua a flettersi per effetto del grande numero di demolizioni di vani sinistrati per arrestarsi nel 1949/50 e incominciare di qui una rapida ascesa.

Si noterà come, alle date dei censimenti, il diagramma presenta scalini verso l'alto, ad eccezione del 1971 quando il diagramma costruito sulla base dei dati municipali supera il dato censuario.

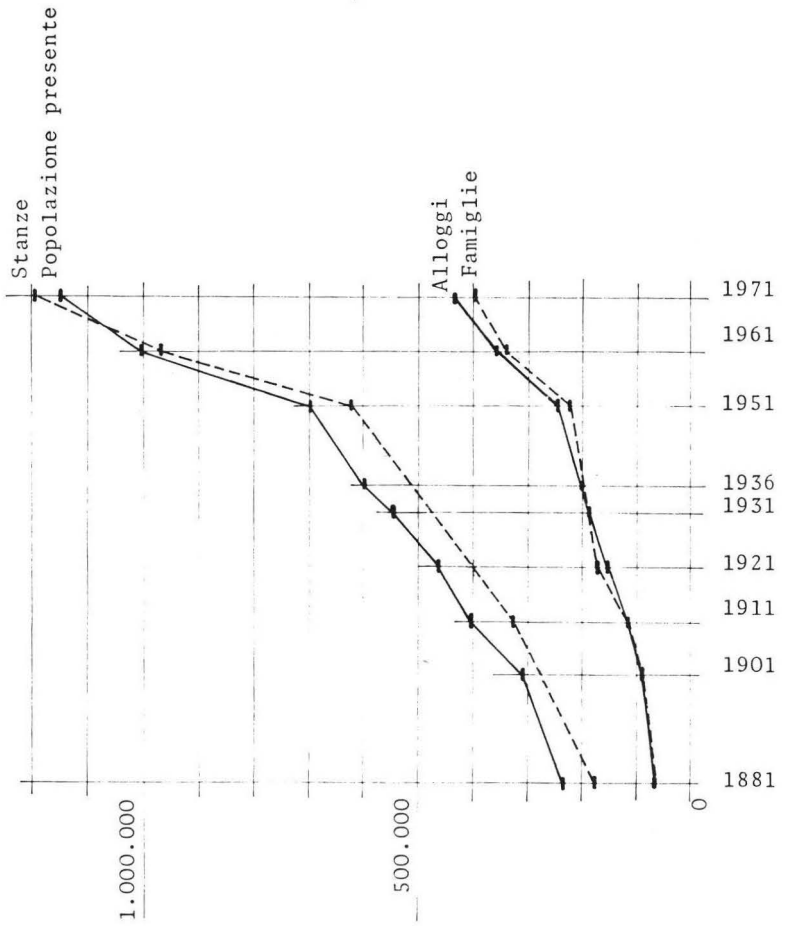
Queste disparità tra le serie "costruzioni-demolizioni"fornite dall'Annuario Statistico e i dati dei censimenti sono attribuibili per il 1951, il 1956 (2° censimento per l'applicazione della tassa sulle spazzature) e il 1961 a carenze ed errori - da parte degli intestatari delle licenze - nella compilazione dei moduli per il Comune, oltre che (in minima parte) da incrementi di vani conseguenti a operazioni di frazionamento di grandi alloggi. Per il 1971 può invece trattarsi della cosiddetta "terziarizzazione strisciante" ovvero della trasformazione - nel decennio 1961-1971 - di alloggi per abitazione in uffici, soprattutto nella parte centrale e semicentrale della città.

La suddivisione del diagramma in sei fasce consente una visione immediata degli andamenti dello stock nelle diverse aree della città (i valori vanno letti come una serie di segmenti riportati l'uno sull'altro fino a dare, anno per anno, il totale dello stock abitativo) L'adozione di questa convenzione grafica rende evidente lo sviluppo delle zone periferiche, in particolare quello della corona sud della città.

Per un confronto immediato tra stanze e popolazione presente, utile a una percezione immediata del fabbisogno, abbiamo sovrapposto a questo diagramma quello dell'incremento della popolazione.

Non possiamo non segnalare che i diversi criteri adottati nei censimenti, il trasparente errore costante dei dati forniti alla Ripartizione Statistica Municipale e da questa pubblicati sull'Annuario, la non assoluta affidabilità del personale addetto ai censimenti (reclutato per l'occasione, a differenza di quello permanente degli Uffici Municipali) non garantiscono un'immagine rigorosamente fedele della consistenza annua dello stock edilizio torinese. Il che è puntualmente espresso dal nostro diagramma.

TAV. 6 - POPOLAZIONE, PRESENTE E(DAL 1961) RESIDENTE, STANZE, FAMIGLIE ED ALLOGGI AI CENSIMENTI



ALLEGATO III

Provvedimenti urbanistici
1817/1975

TAB. 4 - PROVVEDIMENTI URBANISTICI INTERESSANTI IL TERRITORIO DEL COMUNE ALL'INTERNO DELLA CINTURA DAZIARIA DI TORINO

DATA	RIF.CARTOGRAF. TAV. 5	LOCALITA'	PROVVEDIMENTO	SUP.PROV. ha
1817	1817	Osp.psich.v. Giulio	Catasto	10,0
15.9.1818	1818	P. Vittorio Emanuele I	R.B.	16,0
19.2.1819	-	"	R.E.	"
8. 3.1825 e 29.3.1825	-	"	R.P.	"
21.5.1825	-	"	R.P.	"
14.10.1825 e 17.10.1826	-	"	R.P.	"
27.10.1826	-	"	R.B.	"
30.4.1822	1822	Borgo Nuovo	Ordinato	18,0
24.2.1823	1823	P. Carlo Felice	R.B.	1,5
1.4.1823	1823	P. Gran Madre	R.D.	6,0
19.7.1825	1825	Isolati al Ponte Mosca	R.P.	5,0
20.1.1826	1826	Isolato macello p. Repubblica	R.B.	2,0
20.1.1826	1826 A	Isolato macello v. Verdi	R.B.	(0,5)
13.9.1834	1834	Borgo Nuovo	Editto	16,0
7.8.1846	46+54	S. Salvario	R.P.	44,0
12.9.1846 e 27.11.1852	1846	Vanchiglia	R.P.	53,00
13.3.1851	1851	S. Salvario,p.Carlo Felice, V.Sacchi	R.D.	67,5
11.8.1851	1851A	Ferrovia Valdocco,v.Boucheron, M.Ausiliatrice	R.D.	33,0
16.1.1853	46	Nizza, Marconi, Ormea, Vittorio	R.D.	(36,5)
10.4.1854	1854	D'Azeglio, Marconi, Ormea, Vittorio	R.D.	(7,5)
5.4.1857	1857	Cittadella	R.D.	64,5
25.3.1859	1859	Stati Uniti,Sacchi,Legnano,Re Umberto	R.D.	(7,5)
1860/1865	60/65	Cittadella	Catasto	(8,0)
27.9.1863	63	Cittadella	R.B.	(8,0
28.1.1864	1864	Piazza Statuto	R.D.	(8,0)
10.8.1865	65	Borgo Rubatto	R.D.	3,0
27.12.1868	1868	S. Salvario	R.D.	48,0
27.12.1868	1868 B	Ferrovia, v.Palmieri, v.Vagnone	R.D.	66,0
27.12.1868	1868 A	Borgo Dora	R.D.	70,07(6,5)
27.12.1868	1868 C	Crocetta	R.D.	58,04(8,0)

31.3.1872	1872	Giardino dei ripari	R.D.	6,0
11.6.1872	1872	C. Vittorio Emanuele	lott.	35,0
21.6.1872	-	ex p. d'Armi	Catasto	14,0
29.6.1873	1873	Dora, Cinta daziaria, v. Aosta	R.D.	72,0
29.6.1873	1873A	San Salvario	R.D.	(10,0)
29.6.1873	1873	V. Magione, v. Po	R.D.	19,0+(8,5)
29.6.1873	1873A	C. Someiller, c. Montevecchio	R.D.	19,0+(18,0)
20.10.1876	1876	C. Francia,ferrovia, v. Cavalli	R.D.	47,0+(26,0)
24.8.1877	1877	Cinta daziaria,ferrovia, c. Raffaello	R.D.	100,0+(11,0)
16.2.1877	1877	C. XI Febbraio, Dora	R.D.	(8,0)
26.5.1878	1878	Cittadella	R.D.	(5,0)
30.8.1878	1878	C.Vittorio,c.Vinzaglio,c.Montevecchio ferrovia	R.D.	11,0
13.9.1878	1878A	C.Valdocco,ferrovia, v.Sassari	R.D.	19,0+(13,0)
13.9.1878	1878B	C. Francia, Martinetto	R.D.	130,0 +(33,0)
7.7.1881	1881	Regione Dora	R.D.	220,0+(76,5)
1881/1924	81/924	Spianata artigleria	Catasto	(3,0)
2.2.1882	1882	Collina nord	R.D.	49,0+(3,5)
22.4.1883	1883	Crocetta	R.D.	74,0+(4,0)
27.12.1885	1885	C.Einaudi, ferrovia	R.D.	135,0+(74,0)
11.4.1886	1886	Martinetto	R.D.	(7,0)
3.11.1886	1886	Collina sud	R.D.	54,0+(5,5)
13.3.1887	1887	V. Sassari, Dora, ferrovia	R.D.	25,0+(10,0)
18.8.1887	87	C.Ferrucci, V. Bixio	R.D.	8,0
7.7.1889	1889	C. Umbria, Dora	R.D.	96,0+(59,0)
29.6.1899	1899	C. Lepanto, ferrovia, C. Tirreno	R.D.	48,5
31.3.1901		Espansione fuori cinta ad ovest	R.D.	

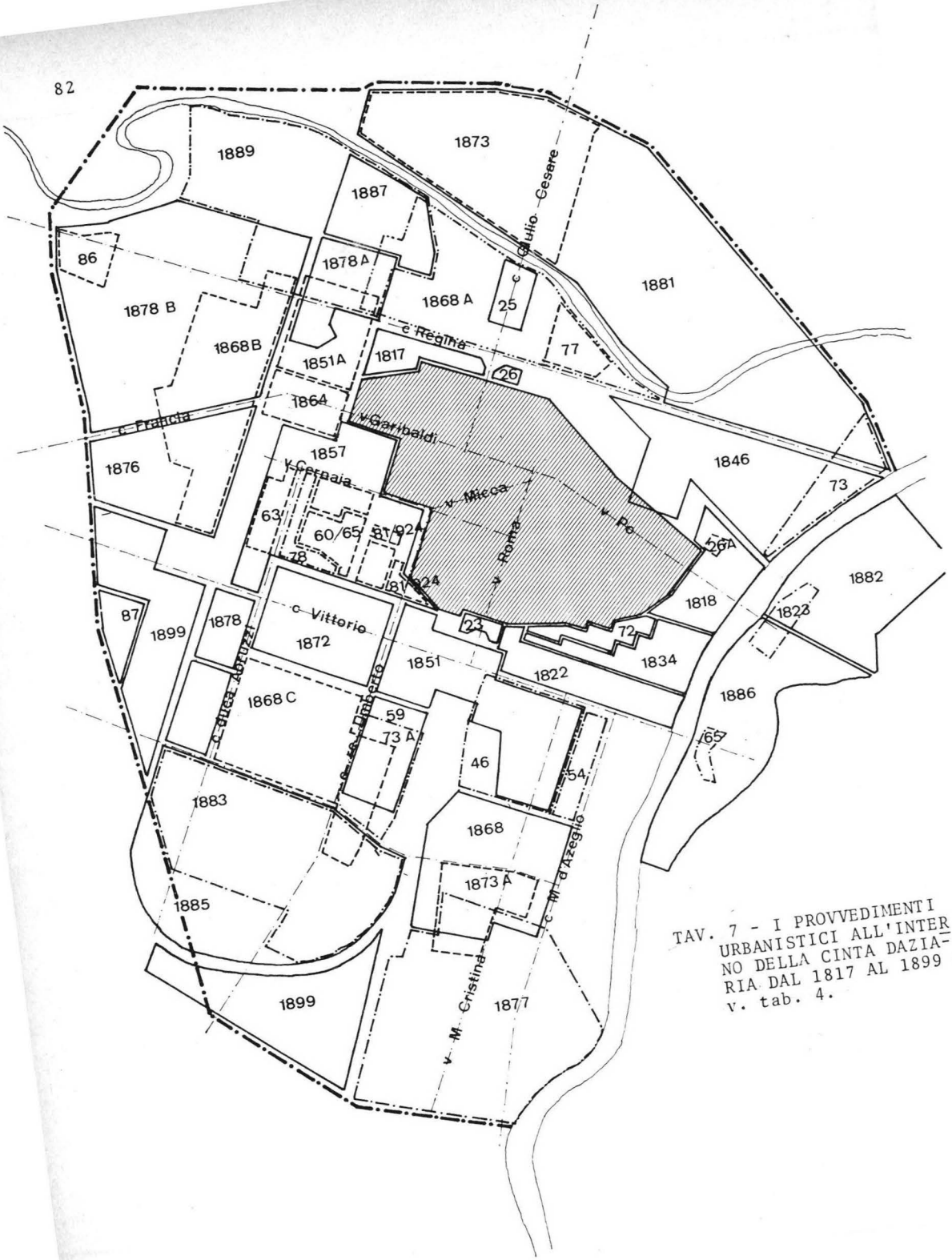
FONTE: BOFFA G., Lo sviluppo urbanistico di Torino, Atti e rassegna tecnica 1975.

Il n° tra parentesi indica la superficie interessata da un precedente provvedimento

TAB. 5 - PROVVEDIMENTI URBANISTICI INTERESSANTI IL TERRITORIO DEL COMUNE DI TORINO ALL'ESTERNO DELLA CINTA DAZIARIA

23.1.1899	CC.	Ampliamento nella zona San Paolo ovest a cavallo dei corsi Peschiera, Vittorio e Francia	R.D. 31.3.1901
12.5.1899	CC	Ampliamento nella zona nord a cavallo delle ferrovie di Milano e Lanzo	--
28.5.1900	CC	Ampliamento nella zona sud tra le vie Tripoli, Passo Buole, v.Po e cinta daziaria	--
16.10.1901	CC	Vanchiglietta	—
16.10.1901	CC	Parte sinistra del Po fino a Madonna del Pilone	--

FONTE: BOFFA G., op. cit.



TAV. 7 - I PROVVEDIMENTI URBANISTICI ALL'INTERNO DELLA CINTA DAZIARIA DAL 1817 AL 1899 - v. tab. 4.

TAB. 6 - CRONOLOGIA DEL RISANAMENTO DI VIA ROMA

18.6.1903	Nomina di una Commissione della Soc. Ing. e Arch. per la valutazione del progetto dell'ing. Mollino, 1° tratto.
31.3.1904	La Commissione relaziona su 3 progetti presentati; auspicio di intervento da parte del Comune
18.12.1907	La Giunta Municipale nomina una Commissione per riferire sulle condizioni igienico sanitarie del 1° tratto di via Roma
11.1908	L'Ufficiale Sanitario dichiara urgente intervenire per le condizioni igieniche carenti
24.4.1911	Progetto ing. Moretta-Colli per la sistemazione di via Roma 1° tratto
6.8.1913	La Giunta nomina una Commissione di studio sul "risanamento e allargamento di via Roma"
9-25.3.1914	Il Consiglio Comunale esamina 12 progetti presentati
27.4.1914	Il Consiglio Comunale delibera l'inclusione nel nuovo piano di ampliamento della città degli allineamenti del 1° tratto di via Roma per una larghezza di m. 14,80
2.7.1919	Nuovo intervento del Consiglio che modifica le norme di costruzione per via Roma
15.1.1920	Approvazione del piano di ampliamento con R. Decreto
27.1.1922	Parere favorevole del Consiglio superiore LL.PP. ad una deroga in altezza degli edifici in via Roma
30.4.1926	Approvazione da parte del Commissario prefettizio di un nuovo progetto
3.7.1930	Decreto legge relativo al progetto del 1926
18.5.1931	Inizio delle demolizioni del 1° tratto di via Roma
20.2.1933	Concorso nazionale per il 2° tratto di via Roma
3.8.1935	Il Podestà approva il progetto redatto dall'Ufficio tecnico comunale coadiuvato dall'arch. Piacentini
3.8.1935	Iniziano i lavori di demolizione
1937	Termina la costruzione del 2° tratto di via Roma e la vicenda è conclusa.

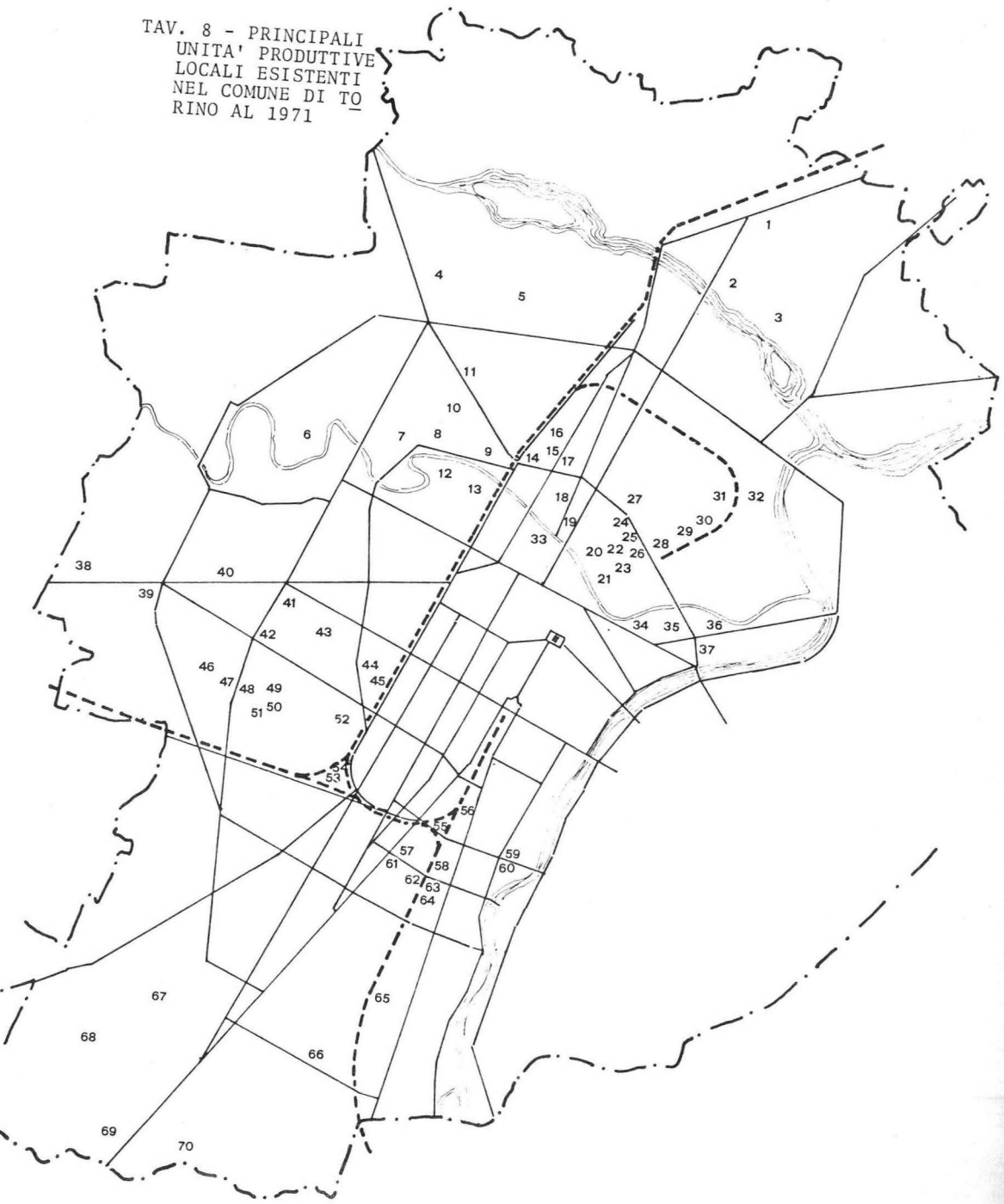
TAB. 7 - PROVVEDIMENTI URBANISTICI GENERALI DEL COMUNE DI TORINO E PRINCIPALI VARIANTI

ADOZIONE	APPROVAZIONE	CONTESTO
24.10.1906	5.4.1908	Piano Regolatore unico del Comune di Torino
30.5.1913	15.1.1920	Piano regolatore di ampliamento variante al precedente
7.4.1956	6.10.1959	Piano Regolatore Generale Comunale
9.1.1963	16.6.1963	PEEP ex legge 167
21.4.1970	2.8.1972	Variante 13 di integrazione della NUEA con i contenuti della legge 765 e limiti all'edificazione in collina
8.11.1973	decaduta con adozione v.17	Variante 19 modifiche alla v. 13
8.4.1974	idem	Variante 20 modifiche alla v. 13 per consentire piccole operazioni edilizie di immediata necessità
1.4.1974	1975	Variante 17 adeguamento del PRGC del DM 1444 2 aprile 1968
13.12.1974	ancora da approvare	Variante 23 integrazione della v. 17 per aree di edilizia scolastica
14.1.1975	idem	Piani particolareggiati del centro storico

ALLEGATO IV

Localizzazione e data del primitivo insediamento delle principali unità produttive locali esistenti nel Comune al 1971

TAV. 8 - PRINCIPALI UNITA' PRODUTTIVE LOCALI ESISTENTI NEL COMUNE DI TORINO AL 1971



TAB. 8 - PRINCIPALI UNITA' PRODUTTIVE LOCALI ESISTENTI NEL COMUNE DI TORINO AL 1971, (tra parentesi l'intestatario originario, v. tav. 6) CON L'INDICAZIONE DELLA PRIMA LICENZA DI COSTRUZIONE PER USO INDUSTRIALE

Fonte: Archivio Edilizio Municipale

1. SNIA Viscosa, 1925
2. FIAT, 1957
3. FIAT, 1967
4. Pirelli, FRIGT (Industria della Gomma, Bergognan-Tedeschi) 1927
5. Paracchi - SIIPAVE, 1972
6. FIAT Ferriere Bonafous, 1962
7. FIAT, 1947
8. FIAT Ferriere, 1922
9. Savigliano, 1890
10. FRIGT (Walter e Martiny), 1915
11. Concerie Riunite, 1905
12. Michelin, 1906
13. FIAT Ferriere (Società Officine e Fonderie Torinesi) 1906
14. FIAT (Fonderie Poccardi) 1906
15. SIP, 1929
16. FIAT (Società Industrie Metallurgiche) , 1906
17. Tedeschi, 1909
18. FIAT Grandi Motori, (Ansaldo 1909)
19. Gruppo Finanziario tessile (Bass e Abrate), 1879
20. ENEL (SIP), 1897
21. CEAT (Ballada e Rollini), 1878
22. Fabbriche Riunite Biscotti, 1909
23. Ballada & C., Fonderia (Soc. Fonderie e Smalterie), 1906
24. Nebiolo (Fonderie Subalpine), 1967
25. S.I.O. (Società Italiana Ossigeno e altri gas), 1920
26. Fautrero, 1921
27. CEAT, 1942
28. Montecatini (Fabbrica Torinese Colla e Concimi), 1894
29. ENEL (Società Italiana per il Catrame), 1909
30. SAIT, 1925

31. Società Stabilimenti Industrie tessili (Filatura di Tollegno), 1909
32. Manifattura Tabacchi
33. Arsenale militare
34. Italgas (STIGE) 1880
35. ATM, 1924
36. FIAT-AGES (Società Fabbricazione Automobili Aquila Italiana), 1906
37. Michelin, Magneti Marelli (S.A. Filatura di TOrino), 1916
38. Aeritalia, 1916
39. Venchi Unica (Talmone), 1920
40. F.I.T.M., 1926
41. S.A. Tulpizzo, 1905
42. Cotonificio Valle Susa, Peugeot & Croizat (Società Ligure-Piemontese Automobili), 1927
43. A.E.M. (Carrozzeria Rossi e Bussolotti), 1906
44. Westinghouse (Società Elettrotecnica Italiana), 1897
45. Officine Ferroviarie, 1883
46. UTET (Foto ARS), 1925
47. ATM, 1927
48. SACAUTO, Elli e Zerboni (S.A. Fabbrica Italiana Eliche), 1930
49. Lancia (Fides), 1906
50. Lancia, 1917
51. ITALGAS (STIGE), 1938
52. S.P.A. (Ansaldi), 1906
53. FIAT (Diatto), 1906
54. FIAT (Diatto), 1914
55. S.A. Laminati, Garrone (Gaia Garrone & C.), 1908
56. S.A. Generale Italiana Vetro (F.lli Rachetti), 1885
57. FIAT (S.A. Fabbrica Automobili Standard), 1906
58. Magazzini Generali Docks Piemontesi, 1911
59. FIAT, 1899
60. FIAT, 1904
61. ILTE (S.A. Carrozze Automobili Alessio), 1906
62. FIAT (Stabilimenti BIAK), 1918
63. ATM, 1881
64. Officine di Villar Perosa (Rapid), 1902
65. FIAT Lingotto (Antoniazzi, Cerutti),1908
66. ILCAT (Morando), 1944
67. FIAT Mirafiori Sud, 1956
68. FIAT Mirafiori Sud, 1956
69. Carello, 1942
70. Aspera Motors, 1960

Questa cartina di Torino mostra la localizzazione delle principali unità produttive locali ancora esistenti nel comune di Torino al 1971.

In taluni casi ad un numero corrispondono più unità produttive locali; la numerazione prosegue in linea di massima dall'alto in basso e da sinistra a destra.

Non sempre gli edifici con destinazione industriale sono stati di proprietà della stessa azienda fin dalla prima licenza; in molti casi sono passati attraverso diversi proprietari. Abbiamo ritenuto opportuno in questa sede indicare tra parentesi almeno la prima azienda che abbia ottenuta una licenza di costruzione per edificio industriale sul sito.

Sarebbe assai interessante ricostruire a varie date la situazione completa di tutti gli stabilimenti industriali costruiti nel periodo considerato e dei relativi trapassi di proprietà; essa sarebbe una valida integrazione agli studi finalizzati al riconoscimento, anche a livello territoriale, della differenziazione funzionale e dimensionale della struttura industriale alle diverse epoche, i vari tipi di riconversione avvenuti nonchè la logica delle grandi concentrazioni.

Nell'ambito di questo studio abbiamo ritenuto sufficiente dare una visione sintetica delle principali localizzazioni industriali, tra l'altro necessariamente selettiva anche per ragioni grafiche.

Anche in questo modo ridotto è già possibile notare il fenomeno di assorbimento di stabilimenti di aziende metallurgiche e automobilistiche da parte della FIAT.

Questa cartina può essere utilmente confrontata con quelle pubblicate in: GABERT P., Turin ville industrielle, PUF, Parigi, 1964.

ALLEGATO V

Elementi per la ricostruzione del quadro politico locale.

TAB. 9 - SINDACI DI TORINO DAL 1848 AL 1923 E PODESTA' FINO AL 1945

	PERIODO	
Demargherita barone Francesco	1848-49	
Pinchia avv. Carlo	1849-50	
Bellomo avv. Giorgio	1850-52	
Mota avv. Giovan Battista	1852-60	
Momis di Conilia conte Augusto	1860-61	Sindaci per nomina regia
Luserna di Rorà marchese Emanuele	1861-65	
Galvagno avv. Filippo	1866-69	
Valperga di Masino conte Cesare	1869-70	
Rignon conte Felice	1870-77	
Ferraris conte avv. Luigi	1878-82	
Pernati di Momo conte Alessandro	1882-83	
Balbo Bertone di Sambuy conte Ernesto	1883-86	
Voli avv. Melchiorre	1887-94	Sindaco
Fontana avv. Leone	1894-95	Pro-sindaco
Rignon conte Felice (predetto)	1895-96	Sindaco
Fontana avv. Leone (predetto)	1896-96	Regio Commissario
Rignon conte Felice (predetto)	1896-98	Sindaco
Casana conte ing. Severino	1898-02	Sindaco
Badini Confalonieri avv. Alfonso	1902-03	Sindaco
Frola conte avv. Secondo	1903-09	Sindaco
Rossi conte avv. Teofilo	1909-17	Sindaco
Usseglio avv. Leopoldo	1917-17	Sindaco
Frola conte avv. Secondo	1917-19	Sindaco
Olgiati conte avv. Filiberto	1919-20	Regio Commissario
Cattaneo avv. Riccardo	1920-23	Sindaco
La Via di Sant'Agrippina nob. dott.Lorenzo	1923-25	Comm.prefettizio
Etna gen. Donato	1925-26	Comm.prefettizio
Balbo Bertone di Sambery nob.ammir.Luigi	1926-28	Podestà
Ricci dott. Umberto	1928-29	Comm.prefettizio
Thaon di Revel nob.dott.Paolo	1929-35	Podestà
Sartirana ing. Ugo	1935-38	Podestà
Giovana dott. Cesare	1938-39	Podestà
Bonino rag. Matteo	1939-43	Podestà
Villabruna avv. Bruno	1943-43	Podestà
Bonino rag. Matteo (predetto)	1943-44	Comm.prefettizio
Fassio Michele	1944-45	Podestà

FONTE: Annuari statistici del Comune di Torino

TAB. 1 0 - SINDACI DI TORINO E COMPOSIZIONE DELLE GIUNTE, DAL 28 APRILE 1945 AD OGGI

PERIODO	SINDACO (PARTITO)	GIUNTA
aprile 45/dicembre 46	Roveda (PCI)	--
dicembre 46/aprile 48	Negarville (PCI)	PCI - PSI
maggio 48/luglio 51	Coggiola (PCI)	PCI - PSI
luglio 51/febbraio 55	Peyron (DC)	DC - PLI - PSDI
febbraio 55/luglio 56	Peyron (DC)	DC - PLI - PSDI
luglio 56/aprile 59	Peyron (DC)	DC - PSDI
aprile 59/dicembre 60	Peyron (DC)	DC - PSDI
dicembre 60/marzo 62	Peyron (DC)	DC - PLI - PSDI
marzo 62/luglio 64	Anselmetti (DC)	DC - PLI - PSDI
luglio 64/ottobre 64	Anselmetti (DC)	DC - PLI - PSDI
(ottobre 64/febbraio 65)	(Jona PLI, Prosindaco)	DC - PLI - PSDI
febbraio 65/ottobre 66	Grosso (DC)	DC - PLI - PSDI
ottobre 66/settembre 68	Grosso (DC)	DC - PSU (PSI+PSDI)
settembre 68/luglio 70	Guglielminetti (DC)	DC - PSU (PSI + PSDI)
luglio 70/marzo 73	Porcellana (DC)	DC - PSI - PSDI - PRI
aprile 73/dicembre 73	Secreto (PSI)	Dimissionaria DC
dicembre 73/luglio 75	Picco (DC)	DC - PSDI
luglio 75	Novelli (PCI)	PCI - PSI

FONTE: Annuari statistici del comune di Torino.

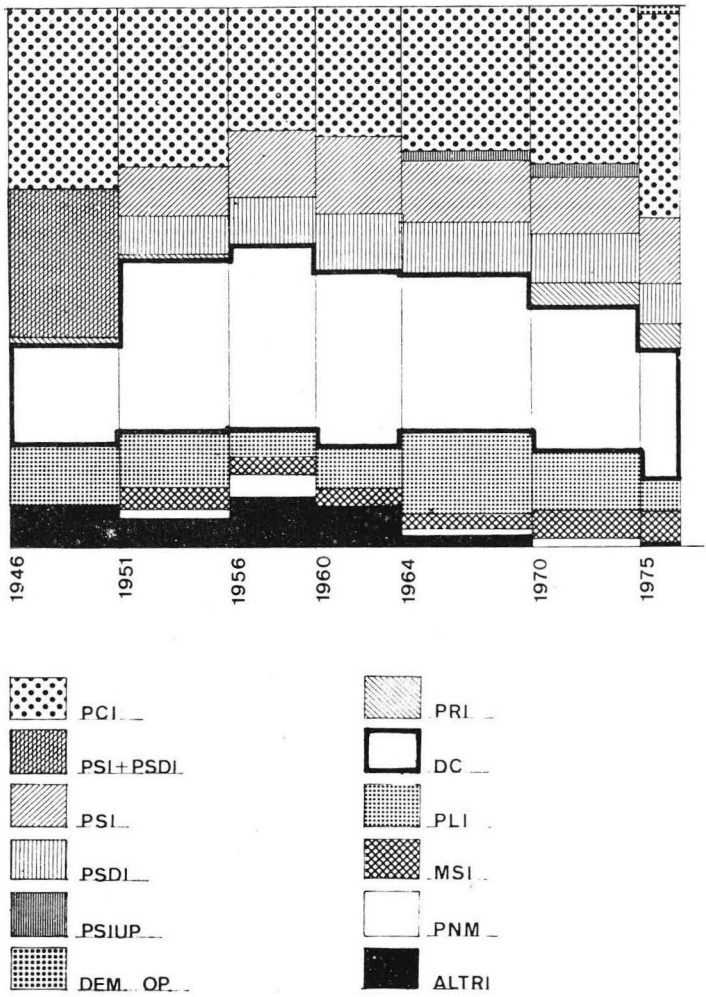
TAB. 11 - RISULTATI DELLE ELEZIONI AMMINISTRATIVE NEL COMUNE DI TORINO DAL 1946 AL 1975
(valori % sui voti validi ottenuti; seggi attribuiti)

	1946		1951		1956		1960		1964		1970		1975	
	%	s.a.	%	s.a.	%	s.a.	%	s.a.	%	s.a.	%	s.a.	%	s.a.
PCI	33,24	27	29,44	16	22,89	19	24,07	20	26;87	23	28;90	24	37,84	31
PSIUP	-		-		-		-		1,94	1	2,70	2	-	
PSI	27,07(1)	22	8,93	5	12,18	10	14,19	12	11,22	9	10,52	8	12,37	10
PSDI			7,18(3)	8	8,18	7	10,37	8	9,15	7	9,00(8)	7	7,45	6
PRI	0,97	-	0,57	1	-		-		-		4,02	3	4,52	3
DC	18,59	15	32,34	34	34,80	29	32,87	27	29,80	25	27,89	23	24,10	20
PLI	10,72	9	10,00	10	4,76	4	7,32	6	14,64	12	10,82	8	5,55	4
MSI	-		4,04	2	3,19	2	3,38	2	2,87	2	4,90	4	6,09	5
PNM	-		1,37	1	3,69	3	-		1,36	1	1,25(9)	1	-	
MARP	-		-		5,79	4	3,02	2	1,02	-	-		-	
Dem. Operaia	-		-		-		-		-		-		1,30	1
Altri	9,45(2)	7	5,50(4)	3	4,52(5)	2	4,78(6)	3	1,13(7)	-	-		0,40(10)	-

NOTE: (1) con la denominazione PSIUP; (2) Uomo qualunque 8,38 - M.Com. d'It. 0,10-Partito d'Azione 0,97; (3) con la den. PSLI; (4) Indip. Civitas 0,51 - Ex Combatt. 0,38 - PSU 4,61; (5) Combatt.e reduci 0,43 - Rim.Dem. 2,06 -Mov.comunità 1,58 - PMP 0,24 - Part. contad. 0,21; (6) Torino nuova 1,66 - PDI 2,94 - Scopa 0,18; (7) Nuova dem. indip. 0,98- Lista civica 0,15; (8) con la den. PSU; (9) con la den. PDIUM; (10) lavorare per la città 0,40.

FONTE: Annuari statistici del Comune di Torino.

TAV. 9 - RISULTATI DELLE ELEZIONI AMMINISTRATIVE NEL COMUNE DI TORINO DAL 1946 AL 1975 (valori % sui voti validi ottenuti)



Nelle tabelle 9, 10 e 11 sono stati elencati i sindaci di Torino dal 1848 alla fine del periodo fascista e dal sindaco insediato dal CNL all'attuale, nonchè i risultati elettorali dei principali partiti politici nelle elezioni amministrative dell'Italia repubblicana (si veda anche la tav. 9). Attraverso questi elementi non è ancora evidentemente possibile tracciare una storia amministrativa del Comune di Torino e scoprire le relazioni che nei vari periodi sono esistite tra i detentori del potere politico e le classi che hanno determinato i modi e le forme dello sviluppo economico, e fisico, di Torino (si veda al riguardo il passo di Gramsci, già citato, in Sotto la mole, pp. 338/339).

Riteniamo utile però richiamare qui alcuni primi elementi generali relativi al governo locale (Mancano ora a noi elementi per esaminare i modi della formazione della base del consenso a livello comunale; è però da sottolineare che, rispetto ai dati riferiti relativamente alle elezioni politiche circa la base elettorale, a livello locale, questa era un po' più allargata).

Gli organi del governo locale sono il Consiglio Comunale, la Giunta Comunale ed il Sindaco. Nello Statuto Regio piemontese (1848) il Consiglio Comunale, principale organo del governo dell'ente locale, era stato configurato come elettivo per suffragio diretto del corpo elettorale; le norme piemontesi vennero estese alle altre regioni annesse e venne quindi, tra l'altro, affermato ovunque il principio della formazione del Consiglio Comunale attraverso la elettività dei suoi membri, anche in quei luoghi dove non era mai esistita una tradizione di questo tipo. Di fatto pertanto il Consiglio Comunale finì per essere espressione locale del blocco moderato di potere espresso a livello nazionale nella Camera dei Deputati essendo abbastanza simili ed omogenei i criteri della formazione della base elettorale.

Il conferimento della Presidenza del Consiglio Comunale spettava però al Re il quale sceglieva tra i consiglieri quello che avrebbe dovuto essere il Sindaco; nel 1889, e limitatamente ai comuni con più di 10.000 abitanti la nomina del Sindaco fu attribuita per legge al Consiglio Comunale e nel 1898 venne abolita la nomina regia in tutti i Comuni.

Questa apparente vittoria della democrazia venne però immediatamente minata dalla stessa Sinistra (sinistra borghese, non marxista), che l'aveva proposta, con l'istituto del controllo da parte di organi burocratici dello Stato quindi non elettivi, sugli atti del Consiglio Comunale: controllo di legittimità da parte del Prefetto e di tutela da parte della Giunta Provinciale Amministrativa (questi controlli, ora unificati, vengono svolti dai Comitati Regionali di Controllo, CO.RE.CO, eletti dai Consigli Regionali, e pertanto da considerare come elettivi).

Il fascismo determinò importanti modificazioni, di chiara marca autoritaria, nella struttura operativa dell'Ente locale a partire dal 1926; sostituì il Sindaco

con il Podestà, carica non elettiva, ed eliminò il Consiglio e la Giunta, affidando in casi particolari ad una Consulta non elettiva compiti di consulenza nei confronti del Podestà. La precedente struttura del governo dell'Ente locale è passata inalterata alla Repubblica e la Costituzione repubblicana ha confermato compiti e funzioni dei tre organi di governo così come stabiliti nel T.U. della Legge comunale e provinciale del 1915 e, successivamente, del 1934 (salvo modifica di quelle parti fasciste che avevano cancellato la rappresentatività degli organi di governo intervenuta con la legge 530 del 9.VI.1947).

Subito dopo la caduta del fascismo il governo podestariale venne sostituito da forme di potere delegate dai CLN, e con la Costituzione repubblicana e il D.L. 7.1.1946 è stata ripresa la pratica dell'elezione diretta del Consiglio Comunale, col suffragio universale finalmente esteso anche all'elettorato femminile.

E' da ricordare che tra il 1880 ed il 1890, nel dibattito politico precedente la legge del 1889, furono avanzate dai socialisti numerose e pressanti richieste nel senso di rendere maggiormente partecipata la vita politica degli Enti Locali; in questo senso venivano richieste le elezioni a suffragio universale e la riforma in senso autonomistico della legge comunale e provinciale; in un ordine del giorno, votato da numerosi rappresentanti di associazioni socialiste e mazziniane d'Italia, al termine di un comizio tenuto ad Imola nel 1883 da Andrea Costa, si richiedeva tra l'altro "la partecipazione diretta dei cittadini agli interessi generali del Comune". Su questi temi, e con questi obiettivi rivendicativi, oggi i quartieri urbani chiedono di poter essere resi maggiormente partecipi alla gestione della amministrazione locale ed in particolar modo del territorio, al di là ed al di sopra di una delega quinquennale data ad un Consiglio Comunale.

Proprio per le connessioni, evidenziate, tra le forme ed i modi della formazione della base del consenso locale con quella nazionale, riteniamo di dover fornire anche alcuni elementi generali relativi ai rapporti esistenti a livello politico generale tra detentori del potere politico e classi sociali per il periodo che va fino alla presa del potere da parte del fascismo.

Caratteristiche della struttura del potere nello stato unitario furono da un lato il blocco moderato espresso dalle classi dominanti e dall'altro la frattura tragica ed incolmabile tra classi che detenevano il potere e più larghi strati popolari, di classe operaia e contadina, e di sottoproletariato urbano, che per diverso tempo furono completamente esclusi dai fondamentali momenti di presa delle decisioni politiche.

Il blocco moderato, di centro, creato da Cavour, e stabilizzato dai suoi successori della destra liberale (1), comprendeva i proprietari terrieri, i nobili (la

(1) Si vedano al riguardo le osservazioni di Carocci il quale riconosce la destra

./.

aristocrazia borbonica, latifondista, che, ad esempio, concesse il suo incondizionato appoggio ai governi centrali non appena abbattuto il regno borbonico) e soprattutto la classe media, di commercianti, di artigiani e di professionisti, nonchè quei pochi industriali che, pur contradditoriamente, stavano ricercando le vie della stabilizzazione del loro potere economico; questo blocco comprendeva clericali ed anticlericali, teorizzatori dell'accentramento burocratico e sostenitori delle autonomie regionaliste e, di volta in volta, si scindeva e riaggregava su singoli e specifici problemi, risucchiando nel suo interno ora i rappresentanti più reazionari della destra ora quelli della sinistra. In uno stato nel quale destra e sinistra borghese non costituivano alternative reali al blocco di potere, chi avesse inteso entrare nell'area di governo non avrebbe potuto far altro che scivolare verso le posizioni del blocco moderato, non avrebbe potuto far altro che "trasformarsi"; ed il trasformismo, divenuto prassi nel regime parlamentare, caratterizzò i detentori del potere per troppi anni. Anche la sinistra, con Depretis al potere, dovette accettare la logica del trasformismo e, a parte una diversa impostazione teorica del problema del bilancio dello Stato, ed un diverso atteggiamento nei confronti del capitalismo industriale, le sue posizioni, un tempo progressiste, tesero a spostarsi verso quelle del centro, all'interno della ideologia e della prassi del blocco moderato.

La frattura tra detentori del potere e classi popolari e proletarie, problema strettamente interrelato a quello della persistenza del blocco moderato, tese ad essere sempre acuita nonostante i tentativi di allargamento della base elettorale;questa frattura, alla quale di volta in volta fecero riferimento tentativi di autonomismo regionale, interessi dei Borboni o della Chiesa meridionale, per un rovesciamento dello Stato sabaudo, ideologie anarchiche di matrice bakuniniana, lotte sindacali od interessi corporativi, venne costantemente affrontata non come un fatto sociale di fondamentale importanza, ma come momento di sediziosità e, come tale, fu combattuta manu militari; un corpo di spedizioni di 150.000 uomini, il 50% dell'esercito nazionale, tentò di stroncare il "banditismo meridionale"; i "fasci siciliani" vennero combattuti con una repressione feroce, e contro intellettuali e militanti della sinistra marxista si scatenarono processi e persecuzioni; in Lunigiana, in Emilia, a Torino per il trasferimento della capitale, e contro i contadini del nord e gli operai delle città in sciopero si sparò, persino con i cannoni.

Il sistema elettorale è il referente preciso di questi due aspetti della ge-

---

./. storica come la classe di politici più colta che abbia governato il paese. CAROCCI G., Storia d'Italia dall'Unità ad oggi, Feltrinelli, Milano, 1976.

stione del potere; strumento tipico degli stati liberali europei per combattere con la eleggibilità della Camera lo strapotere delle monarchie assolutiste, il sistema elettorale aveva la sua forza nell'essere a base elettorale ristretta: tanto ristretta che nel 1861 ebbero diritto al voto solo 418.696 italiani, pari all' 1,9% della popolazione, ma di questi soltanto il 57,2% esercitarono il proprio diritto abbassando così la percentuale di cittadini che erano direttamente partecipi alla formazione degli organi istituzionalmente gestori del potere a poco più di un cittadino ogni cento (1,1%).

Nella tabella 12 sono posti a confronto i dati nazionali relativi alle consultazioni politiche avvenute tra il 1861 ed il 1924 con quelli del Piemonte (per il quale sono stati messi a confronto anche dati generali sulla popolazione e su alcune caratteristiche di questa: sesso e gradi di istruzione).

Dal confronto dei dati risulta che le percentuali di piemontesi aventi diritto al voto ed elettori effettivi sono superiori ai valori medi nazionali; ciò perchè al Nord, ed in Piemonte in particolare, i livelli di reddito, di istruzione e di partecipazione alla vita politica erano superiori di quelli registrabili nelle altre zone del paese; ed i primi due elementi, reddito ed istruzione, erano determinanti per l'accesso al voto; per valutare il peso dell'istruzione nelle diverse regioni si confrontino i dati della tabella 13 (si veda anche la tab. 3 dell'allegato I).

TAB. 12 - CONFRONTO TRA AVENTI DIRITTO AL VOTO ED ELETTORI DELL'ITALIA E DEL PIEMONTE ALLE ELEZIONI POLITICHE DAL 1861 AL 1924

	ELETTORI N°	VOTANTI(1) % elettori su abit.	VOTANTI(1) % votanti su abit.	POP. ALLE DATE DEI CENSIMENTI	MASCHI(2) N°	MASCHI(2) % su abitanti	MASCHI ALFABETI(2) N°	MASCHI ALFABETI(2) % sugli abit.	ELETTORI N°	VOTANTI (1) % sugli abit.	VOTANTI (1) % sugli abit.
1861	418.696	1,9	1,1	2.847.416	661.621	23,2	357.562	12,5	62.747	2,2	1,2
1865	504.263	2,0	1,1	--	--	-	--	--	75.274	2,6	1,5
1867	498.208	1,9	1,0	--	--	--	--	--	73.879	2,5	1,3
1870	530.018	2,0	0,9	--	--	--	--	--	75.738	2,5	1,3
1871	--	--	--	3.014.645	718.652	23,8	474.940	15,7	--	--	--
1874	571.939	2,1	1,2	--	--	--	--	--	81.000	2,6	1,5
1876	605.007	2,2	1,3	--	--	--	--	--	84.125	2,7	1,7
1880	621.896	2,2	1,3	--	--	--	--	--	84.384	2,7	1,7
1881	--	--	--	3.179.323	748.768	23,6	543.413	17,1	--	--	--
1882	2.017.829	6,9	4,2	--	--	--	--	--	304.112	9,5	5,9
1886	2.420.327	8,1	4,7	--	--	--	--	--	379.792	11,7	6,1
1890	2.752.658	9,0	4,8	--	--	--	--	--	443.303	13,5	6,3
1892	2.934.445	9,4	5,2	--	--	--	--	--	477.333	14,4	7,6
1895	2.120.185	6,7	4,0	--	--	--	--	--	342.507	10,3	6,2
1897	2.120.909	6,6	3,9	--	--	--	--	--	338.994	10,1	6,1
1900	2.248.509	6,9	4,0	--	--	--	--	--	357.928	10,5	6,3
1901	--	--	--	3.407.493	900.128	26,4	749.703	22,0	--	--	--
1904	2.541.327	7,5	4,7	--	--	--	--	--	402.690	11,7	7,6
1909	2.930.473	8,3	5,4	--	--	--	--	--	460.582	13,2	8,7
1911	--	--	--	3.501.280	954.215	27,3	856.246	24,5	--	--	--
1913	8.443.205	23,2	14,0	--	--	--	--	--	893.522	25,4	16,8
1919	10.239.326	27,3	15,5	--	--	--	--	--	1.051.094	29,9	19,2
1921	11.477.210	28,7	16,8	3.527.847	--	--	--	--	1.138.282	32,3	19,4
1924	11.939.452	29,0	18,5	--	--	--	--	--	1.187.653	33,4	21,0

(1) Somma dei voti validi e non validi espressi;
(2) sono considerati fino al censimento del 1871 compreso i maschi con più di 25 anni, nei successivi invece quelli con più di 21 anni.

TAB. 13 - PERCENTUALE DI ANALFABETI SUL TOTALE DELLA POPOLAZIONE CON PIU' DI 6 ANNI DI ETA'

	1861	1871	1901	1911	1921
Piemonte, Valle d'Aosta	54,2(1)	42,3	17,7	11,0	6,8
Liguria	--	56,3	26,5	17,0	9,9
Lombardia	53,7	45,2	21,6	13,4	8,6
Trentino, Alto Adige	--	--	--	--	2,5
Veneto	--	64,7	35,4	25,2	15,0
Friuli, Venezia Giulia	--	--	--	--	2,2
Emilia-Romagna	77,6	71,9	46,3	32,7	21,1
Marche	83,0	79,0	62,5	50,7	35,1
Toscana	74,0	68,1	48,2	37,4	28,2
Umbria	83,8	80,1	60,3	48,6	37,2
Lazio	--	67,7	43,8	33,2	26,0
Province meridionali (2)	86,3	--	--	--	--
Abruzzi e Molise	--	84,8	69,8	57,6	38,3
Campania	--	80,0	65,1	53,7	40,9
Puglia	--	84,5	69,5	59,4	49,2
Lucania	--	88,0	75,4	65,3	52,3
Calabria	--	87,0	78,7	69,6	53,4
Sicilia	88,6	85,3	70,9	58,0	49,0
Sardegna	89,7	86,1	68,3	58,0	48,8
ITALIA	74,7	68,8	48,7	37,9	27,3

(1) la cifra percentuale comprende anche la Liguria;

(2) comprendenti: Abruzzo e Molise, Campania, Puglia, Lucania e Calabria.

FONTE: ISTAT.

Successivi, modesti allargamenti della base elettorale, un allargamento di maggiori dimensioni nel 1882 quando andò al potere la Sinistra, e l'introduzione nel 1913 del suffragio universale maschile tentarono di rendere sempre più consistente la forza contrattuale della Camera dei deputati nei confronti del Re, tradizionalmente unico responsabile della politica estera dello Stato, e nei confronti del Senato, di nomina regia e per consuetudine attestato su posizioni fortemente conservatrici. Ciò nonostante nel 1924, alle ultime elezioni libere prima che il fascismo eliminasse anche le ultime parvenze della democrazia parlamentare, soltanto meno di un italiano ogni cinque partecipava direttamente alla scelta della linea politica del paese, attraverso l'elezione dei propri rappresentanti; ciò sia perchè dal voto erano ancora escluse le donne, sia perchè la reale partecipazione al voto dei maschi aventi diritto si manteneva ancora attorno al 60%. La tabella 14 consente di avere una idea di come sia progressivamente aumentata la base elettorale e la effettiva partecipazione della popolazione del Piemonte all'esercizio nel corso degli ultimi 110 anni del diritto di voto.

TAB. 14 - AVENTI DIRITTO AL VOTO E VOTANTI DEL PIEMONTE ALLE ELEZIONI POLITICHE (PER LA CAMERA DEI DEPUTATI) DAL 1861 AL 1972

ELEZIONI	% AVENTI DIRITTO AL VOTO SUGLI ABIT. DEL PIEMONTE	VOTANTI (VOTI VALIDI E NON)		TIPO DI ELEZIONI
		% sugli aventi diritto al voto	% sul totale degli abit.	
1861	2,2	54,2	1,2	a suffragio ristretto maschile
1865	2,6	59,6	1,5	
1867	2,5	53,2	1,3	
1870	2,5	51,5	1,3	
1874	2,6	58,4	1,5	
1876	2,7	61,6	1,7	
1880	2,7	62,0	1,7	
1882	9,5	61,7	5,9	a suffragio allargato maschile
1886	11,7	52,3	6,1	
1890	13,5	46,8	6,3	
1892	14,4	52,7	7,6	
1895	10,3	60,0	6,2	
1897	10,1	60,6	6,1	
1900	10,5	59,8	6,3	
1904	11,7	65,3	7,6	
1909	13,2	65,6	8,6	
1913	25,4	66,0	16,8	a suffragio universale maschile
1919	29,9	64,3	19,2	
1921	32,3	60,1	19,4	
1924	33,4	63,0	21,0	
—	-	-	-	PERIODO FASCISTA
1946 (0)	72,66	90,60	65,8	a suffragio universale femminile e maschile
1948	72,25	93,10	67,3	
1953	74,44	94,28	70,2	
1958	73,99	95,54	70,7	
1963	73,99	95,55	70,7	
1968	72,46	95,40	69,1	
1972	72,78	95,72	69,7	

(0) Elezioni per la Costituente

FONTE: Elaborazione da CONS.REG.PIEM. e UN.REG.PROV.PIEM., Cento anni di voto in Piemonte, Torino, s.d.

finito di stampare nel mese di maggio 1976
presso la litografia cislaghi
via molise 2 - rozzano - (mi)