



CAMERA DI COMMERCIO  
INDUSTRIA ARTIGIANATO E AGRICOLTURA  
DI TORINO



## **Borgo Vittoria, un quartiere operaio**

**A cura di Enrico Miletto, Fondazione Vera Nocentini e  
Donatella Sasso, Istituto di studi storici Gaetano Salvemini**



# Il quartiere

Il quartiere deriva il proprio nome dall'ultima battaglia dell'assedio 1706 svoltasi nella zona sud del borgo e conclusasi con la **vittoria delle truppe austriache e sabaude contro l'esercito francese**. A fine Ottocento il borgo si presenta come gran parte delle altre periferie cittadine, con uno scenario rurale caratterizzato da campi e cascine.

Tra la fine dell'Ottocento e il primo decennio del Novecento lo scenario cambia radicalmente. Infatti grazie alla vicinanza delle acque della Dora l'area vede nascere **importanti industrie siderurgiche, metalmeccaniche e chimiche**, tra le quali spiccano insieme alla Fiat Ferriere e alla Michelin, anche le Officine Savigliano e la Superga.



# Società Nazionale Officine di Savigliano



La storia della Società Nazionale delle Officine di Savigliano, affonda le sue radici nel **processo di rinnovamento della rete infrastrutturale sabauda** avviato da Cavour. Sarà lo stesso ministro, supportato da un gruppo di banchieri, a dare l'impulso decisivo alla costituzione di una società anonima volta a realizzare la costruzione, nel 1850, della linea ferroviaria Torino - Savigliano, prolungandola, successivamente, fino a Cuneo.

Savigliano, dopo la diramazione, nel 1855, dell'arteria Savigliano - Saluzzo, diventa così uno snodo centrale della linea ferroviaria che taglia il Piemonte orientale. Una centralità certificata anche dall'apertura, nel 1859, di una grande officina per la riparazione di materiale rotabile e ferroviario. Nel 1864, una manciata di anni dopo l'unificazione del paese, la rete ferroviaria piemontese viene ceduta alla Società Ferrovie Alta Italia, che chiude i reparti delle officine di Savigliano, dislocando i macchinari e i circa 460 dipendenti negli stabilimenti di Verona e Torino, di cui è proprietaria. Lo spostamento produce ripercussioni negative sull'economia del centro della provincia cuneese. Un malessere del quale si fanno portavoce i rappresentanti politici savigliesi, che intercedono a più riprese con il governo centrale per la riapertura delle officine, soprattutto dopo l'assorbimento da parte dello Stato, nel 1876, della Società Ferrovie Alta Italia.

## Costituzione SNOS (rinascita 1881)

Nel 1879 l'amministrazione di Savigliano ottiene dalla Società Ferrovie Alta Italia un contratto di affitto della durata di trent'anni per l'intera area sulla quale sorgono i capannoni industriali delle vecchie officine. L'obiettivo è il ripristino dell'attività produttiva. A scendere in campo è direttamente la Giunta, che inizia la ricerca di imprenditori interessati a partecipare alla rinascita dello stabilimento, di cui diventa uno dei principali azionisti di riferimento. All'appello risponde **Ernest Rollin**, industriale belga, a capo dell'omonima impresa specializzata nella produzione di materiale ferroviario. Dopo essersi impegnata a mantenere in funzione i reparti per l'intera durata del contratto, impiegando una forza lavoro non inferiore alle 400 unità giornaliere, la società belga riceve l'appoggio del Municipio, sia attraverso un contributo economico, sia mediante l'esenzione sui dazi doganali per le materie prime e il combustibile.



## Costituzione SNOS (rinascita 1881)

Sono così poste le basi per l'avvio della **nuova attività**, che inizia ufficialmente il 17 luglio 1880, giorno che segna l'atto costitutivo della Società Nazionale Officine di Savigliano. La fabbrica orienta inizialmente la produzione verso la **fabbricazione di materiale rotabile**, attraversando un periodo di floridità, che la porta ben presto a una diversificazione delle lavorazioni eseguite dai circa 670 dipendenti, impegnati, in Italia e all'estero, nell'allestimento di gazometri, tettoie, armamenti di cupole (dalla nuova aula del Parlamento alla biblioteca Vallianos di Atene, dalla stazione di Zurigo a un ponte sul Danubio) e strutture in ferro, tra le quali spicca il ponte di Paderno sull'Adda che, realizzato tra il 1887 e il 1888, rappresenta con la sua arcata di 150 metri, il vanto e l'orgoglio dell'azienda.



# Stabilimento di Torino

A un decennio dalla sua fondazione, la SNOS incrocia le proprie vicende con quelle della **Società anonima italiana ausiliare di strade ferrate, tramvie e lavori pubblici**, azienda torinese in gran parte a capitale belga, con la quale erano già stati avviati rapporti di collaborazione.

Nel 1889 il sodalizio viene assorbito dalla SNOS, che eredita gli impianti e gli immobili dello stabilimento di Torino, un corpo di circa 30.000 metri quadrati allungato sulle sponde della Dora, nel quartiere di Borgo Vittoria, culla e cuore pulsante della Torino industriale. Un passaggio cruciale, vero e proprio punto di svolta, che porta l'azienda ad assumere una doppia fisionomia: nello stabilimento di Torino viene concentrata la produzione di macchinari elettrici, costruzioni impiantistiche ed elettromeccaniche, e quello di Savigliano continua a essere adibito alla costruzione di materiale ferroviario. Sono anni di **grande espansione**, che portano a un aumento del capitale sociale, al consolidamento del marchio e alla crescita della forza lavoro sia nello stabilimento torinese, che impiega circa 700 lavoratori, sia in quello di Savigliano, dove nel 1905 lavorano 824 dipendenti.

# La prima guerra mondiale

Tra il 1912 e il 1915 le rendite della Snos diminuiscono in maniera significativa, prima a causa del calo delle ordinazioni da parte delle Ferrovie dello Stato, poi dai rincari delle maestranze e, soprattutto, delle materie prime generati dallo scoppio della Grande Guerra. Tuttavia, l'ingresso dell'Italia nel conflitto nel maggio 1915, rappresenta per la Snos un'opportunità per migliorare i profitti: l'ingente mole di **commesse militari** da parte del governo consente il pieno sfruttamento delle potenzialità degli impianti. La Snos diventa così un'azienda che lavora per la guerra. Dai cancelli degli stabilimenti di Torino e Savigliano escono **ordigni, attrezzature belliche, motori navali e aerei**, ma anche per aeroplani e biplani direttamente collaudati sul campo di aviazione del complesso di Savigliano. Il conflitto bellico, dipinto dalla propaganda interventista come un evento di breve durata destinato a coinvolgere soltanto i lontani campi di battaglia, irrompe nelle consuetudini del popolo italiano che si vede proiettare davanti agli occhi combattimenti sempre più sanguinosi. L'assenza di molti uomini chiamati a imbracciare le armi, provoca delle conseguenze evidenti soprattutto a livello sociale: il ruolo dei contadini e degli operai all'interno del nucleo familiare viene acquisito e supportato dalle **donne** che, dal 1915 in poi, sono destinate a partecipare attivamente alle sorti del conflitto.

# La SNOS nella prima guerra mondiale

Abbandonano così il ruolo di angeli del focolare domestico, per misurarsi con lavori nuovi, prima declinati esclusivamente al maschile: guidano autobus e tram, consegnano la posta e spazzano le strade.

Munite di cuffie e grembiule nero, **centinaia di lavoratrici varcano ogni giorno le soglie degli stabilimenti metalmeccanici** per azionare torni e pialle, oppure saldare e montare apparati meccanici. La Snos non fa eccezione: i suo stabilimenti conoscono infatti un'impennata della manodopera femminile, che aumenta a ritmi vertiginosi parallelamente all'incedere del conflitto. Un trend manifestatosi anche a livello nazionale, dove le donne impiegate nel settore metalmeccanico passano dalle poche migliaia censite all'inizio della guerra, alle 23.000 del 1915, fino ad arrivare alle 89.000 del 1916, alle 175.000 del 1917 e alle circa 200.000 del 1918.

## La SNOS tra le due guerre

Al termine del primo conflitto mondiale l'azienda si trova a fare i conti con le problematiche legate alla riconversione della produzione. Le iniziali difficoltà sono progressivamente superate in primo luogo grazie alle **vendite all'estero**, soprattutto in Unione Sovietica dove la SNOS riesce a penetrare sulla scia dei primi accordi commerciali stretti dalla Fiat e, in secondo luogo, con la guerra di Etiopia, alla quale partecipa attivamente attraverso la fornitura di aviorimesse, antenne, radiotrasmittenti, motori per velivoli, compressori stradali, serbatoi e altro materiale a uso militare. Durante la campagna in Africa Orientale vennero inoltre inaugurati numerosi cantieri di lavoro per la costruzione di hangars per velivoli che consentono alla Società di chiudere in positivo i bilanci. La Snos non rinuncia però alla sua vocazione ferroviaria. Il governo italiano affida infatti all'azienda la costruzione di una vasta gamma di locomotori con l'intenzione di modernizzare l'intera rete ferroviaria nazionale. Una lavorazione alla quale si affianca, nel corso di tutti gli anni Venti la realizzazione di opere di carpenteria metallica, edilizia portuale, condotte idrauliche e impianti idroelettrici.

# La SNOS nella seconda guerra mondiale

Alla vigilia della seconda guerra mondiale, la SNOS è una realtà produttiva consolidata, pronta a sostenere gli ingenti sforzi richiesti dal coinvolgimento in un nuovo conflitto.

A partire dal **1941** è necessario ricorrere all'assunzione di una manodopera straordinaria per sostenere ritmi lavorativi incessanti e garantire la produzione di cilindri, porta siluri, granate, trattori, telefoni militari da campo, apparecchi radio.

Nel **1943** è dichiarata **industria ausiliaria** e viene sottoposta al costante controllo dei militari tedeschi che impongono una rigida disciplina tra i reparti.



## Scioperi del 1943 - 1944

Nel marzo 1943, il Piemonte conosce un **vastissimo movimento di protesta** che, partendo dalle fabbriche metal meccaniche torinesi, si irradia a tutti i settori industriali riportando lo sciopero a diventare uno strumento di ribellione che vent'anni di regime sembravano aver cancellato dalla scena sociale italiana.

Dopo una prima fase scattata nell'estate 1942, all'inizio del marzo 1943 la protesta diventa più ampia ed estesa. La scintilla scatta dopo l'emanazione di un provvedimento di indennità straordinaria per i lavoratori sfollati (concessione di 192 ore di paga), provocando la reazione di quelli non sfollati che chiedono l'assegnazione delle 192 ore per tutti. Alle 10 in punto di ogni mattina, nelle fabbriche torinesi, risuona la sirena della prova di allarme antiaereo. È questo il segnale di inizio delle agitazioni dei lavoratori che, insieme alla concessione dell'indennità di sfollamento, chiedono anche l'aumento del salario e del razionamento. Il 1° marzo uno sciopero programmato alla Fiat Mirafiori fallisce senza riuscire a generalizzare la protesta. Il 5 marzo, ancora alla Fiat Mirafiori, la direzione ordina di non azionare la sirena; un gesto che non impedisce la fermata di alcuni reparti. Lo stesso giorno un'altra agitazione scoppia alle Officine Rasetti, propagandosi nelle altre fabbriche cittadine.

## Scioperi del 1943 - 1944 alla SNOS

È il primo atto degli **scioperi del marzo 1943, per il pane, la pace e la libertà**, che tra il 5 e il 17 marzo coinvolgono oltre 100.000 operai. La repressione, 850 arresti, il ritiro di centinaia di esonerati, e l'apertura alle principali rivendicazioni degli scioperanti fanno riprendere il lavoro giovedì 18 marzo. Da Torino, gli scioperi si estendono in tutto il Piemonte e nelle fabbriche delle principali città del Nord. Le giornate del marzo 1943 rappresentano una svolta, poiché dietro alle richieste economiche si cela una precisa volontà politica, e cioè la fine della guerra e il crollo del fascismo. L'8 marzo nello stabilimento torinese della Snos si astengono dal lavoro operai e impiegati, suscitando la dura reazione dei militari che bloccano completamente corso Mortara costringendo gli scioperanti a rientrare nello stabilimento che però non riprese il lavoro. La risposta della direzione non si fa attendere ed è sintetizzata in una lettera che un gruppo di lavoratori invia al Cln aziendale, a Liberazione avvenuta, per denunciare il comportamento di un caporeparto che «schiaffeggia il personale per invitarlo a riprendere il lavoro in caso di sciopero», prassi seguita anche «da un ufficiale dell'esercito che si piazza davanti a un tornitore intimandogli la ripresa del lavoro e puntandogli la pistola davanti alla faccia. Il tornitore – si legge ancora nel documento – non si muove. Allora il lo schiaffeggia gridandogli di riprendere il lavoro, ma lui niente, non si muove, e nemmeno in mezzo al reparto nessuno lavorava».

## Scioperi del 1943 - 1944 alla SNOS

L'ondata si propaga anche tra i reparti di Savigliano, dove il 15 marzo 1.200 lavoratori sui 1.800 assunti decidono di astenersi dal lavoro. Le loro richieste sono molto simili a quelle dei dipendenti delle fabbriche torinesi: l'estensione delle 192 ore per tutti, il pagamento di una settimana lavorativa intera quale indennità di «carovita», l'aumento delle razioni dei generi alimentari. Dopo circa un'ora molti lavoratori riprendono regolarmente la loro attività e solo 220 persone continuano a protestare per tutta la giornata. Di questo gruppo, venti vengono arrestati e trasferiti nel carcere di Cuneo, e altri tre, in licenza speciale dal fronte, vengono immediatamente rimandati ai rispettivi corpi di appartenenza. Una situazione di totale astensione dal lavoro si ripete anche l'anno seguente, il 1° marzo 1944, quando le maestranze dell'azienda partecipano allo sciopero generale in maniera compatta senza incappare, questa volta, in nessun tipo di ritorsione né da parte della direzione né da parte del regime. Alcune testimonianze di partigiani ed ex lavoratori ricordano come l'adesione fu totale e vide la partecipazione compatta di impiegati e operai.

# La Resistenza alla SNOS

Fulcro di agitazioni operaie, la Snos costituì anche un importante avamposto della lotta antifascista: in fabbrica operano cellule partigiane che organizzano la lotta clandestina. Enzo Pettini, comandante dell'**VIII Brigata Sap Alasonatti**, attiva in borgo Vittoria e dipendente alla Snos, ricorda come «ci vedevamo all'interno di un tunnel dove erano contenuti i disegni che collegava un reparto ad un altro. Con la scusa di andare a vedere dei disegni, ti trovavi là dentro per discutere, anche se molte altre volte ci trovavamo fuori. Anche perchè dentro non sempre potevi, dovevi stare attento perché ci poteva essere quello che allungava l'occhio, che poteva andare a riportare». **Nella primavera del 1945, la svolta:** la sera del 25 aprile gli operai occupano la fabbrica e iniziano la difesa armata dello stabilimento. Il mattino del 26 la prima azione partigiana: all'angolo tra corso Mortara e via Livorno, è assaltato con una molotov un autocarro sul quale viaggiano quattro tedeschi che sono presi in ostaggio e spogliati delle loro armi. Nel pomeriggio dello stesso giorno, i nazifascisti con le colonne corazzate che escono dalle caserme del centro iniziano a puntare sempre più frequentemente sullo stabilimento, che subisce ingenti danni e che resta sotto il fuoco nemico fino alla sera.

# La Resistenza alla SNOS

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

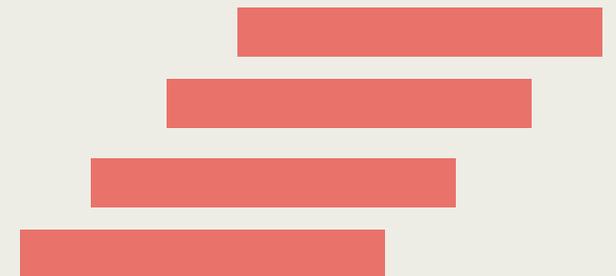
# La SNOS nel dopoguerra e anni Cinquanta

Al termine del periodo bellico l'intero complesso porta ancora, **marcati, i segni dei combattimenti**: le mine fatte esplodere dai guastatori tedeschi e gli scontri dei giorni insurrezionali hanno danneggiato interi reparti. Malgrado ciò la ripresa è estremamente rapida e nel maggio 1945, le Ferrovie dello Stato consegnano alla SNOS una commessa di quattro locomotori elettrici danneggiati da ricostruire. Allo stesso tempo lo stabilimento interviene nella ricostruzione di ponti ferroviari in ferro che possono finalmente ritornare a esercitare la loro indispensabile funzione di collegamento. **Tra il 1945 e il 1948 i lavoratori delle Officine di Savigliano si occupano della ricostruzione**, tra gli altri, del ponte Santhià- Arona sul fiume Elvo, dell' Acqui- Nizza sul fiume Belbo, del Torino-Modane sulla Dora Riparia, del Torino- Chivasso sul torrente Malone, del Milano Genova sul fiume Po all'altezza di Mezzana Corti e del Pavia-Stradella presso Becca sul Po e soprattutto il Ponte sul Po a Piacenza. A partire dal 1949, quando raggiunge il più elevato livello occupazionale con i suoi complessivi 4.557 dipendenti, la SNOS porta a termine opere di primaria importanza come la costruzione di cinque gru girevoli nel porto di Genova e quella di alternatori nella centrale del Mera (Chiavenna) per conto della Società Edison di elettricità.

# La SNOS nel dopoguerra e anni Cinquanta

Nel 1950 però in seguito a irregolarità finanziarie commesse dal consiglio di amministrazione, l'azienda sprofonda in una **grave crisi**. Scioperi, tensioni e agitazioni sindacali fanno da sfondo a questo periodo che vede la SNOS fare i conti con gli umori confusi di un mercato sempre meno solido.

Le opportunità offerte da un lato dalla ricostruzione post-bellica e, dall'altro, dal miracolo economico, sembrano gettare le basi per il superamento della crisi: alla fine degli anni Cinquanta l'azienda ritorna ad aumentare i suoi profitti ampliando gli organici in entrambi gli stabilimenti arrivando a impiegare, complessivamente, circa 4.000 lavoratori impegnati in una produzione sempre più diversificata che va dalle costruzioni metalliche agli impianti idraulici, dai tralicci alle costruzioni elettriche, dai trattori cingolati alle costruzioni ferroviarie e tranviarie. Da sottolineare inoltre come nel 1957 fu la Snos a eseguire su progetto dell'ingegner Aristide Antoldi la costruzione della stella della Mole Antonelliana, la cui guglia si era staccata a seguito di un fulmine nel 1953.



## Passaggio alla FIAT e chiusura

Tra gli anni **Sessanta** e gli anni **Settanta** la SNOS riprenderà a crescere, ma la manodopera non raggiungerà più i numeri dell'immediato dopoguerra. Noti per l'**elevato tasso di sindacalizzazione**, gli operai dello stabilimento partecipano attivamente all'autunno caldo e soprattutto alle manifestazioni del 1969. Tuttavia, lo smembramento della SNOS nello stabilimento di Savigliano, passato in mano alla FIAT, è ormai alle porte. D'ora in poi gli stabilimenti di Torino e Savigliano avranno vita separata: la sede di Torino viene rilevata dalla General Eletttric che lo destina alla fornitura di assistenza tecnica e riparazioni elettromeccaniche. Nel 1999 lo stabilimento è venduto; attualmente la manica di Corso Mortara, esempio di edilizia industriale del XX secolo, restaurata e rifunzionalizzata nell'ambito della trasformazione del comprensorio Savigliano della Spina 3, ospita uffici e attività commerciali.

# Michelin - L'azienda francese apre la prima sede in Italia

L'azienda francese di **Clermont-Ferrand Michelin**, fondata nel 1889 e produttrice di copertoni e camere d'aria, apre la sua prima sede italiana a Torino nel 1906. La scelta pare quasi obbligata: la città è in forte espansione e **l'industria automobilistica non dà segni di involuzione**.

A tal fine è costruito appositamente uno stabilimento; è acquisita l'area dell'attuale via Livorno, lungo il fiume Dora, per la vicinanza sia alla centrale elettrica cittadina sia allo scalo ferroviario Valdocco, lungo la linea Torino-Milano. Nel 1907 la Michelin produce il primo pneumatico torinese, arrivando a impiegare circa un migliaio di dipendenti. La maggior parte della lavorazione è ancora di tipo manuale.

Fino agli anni cinquanta rappresenta **lo stabilimento italiano più importante per la produzione di ogni tipo di pneumatici** destinati ad automobili, biciclette, moto, mezzi pesanti, agricoli e aerei. Si caratterizza e afferma a livello nazionale anche per particolarità del brevetto dei pneumatici Michelin, dotati di un intreccio di fili d'acciaio che ne garantisce robustezza e durata. Nel corso del tempo sarà acquistato nel tempo da tutti i produttori del settore.

# Michelin - Ampliamento strutturale e welfare aziendale

Durante la **prima guerra mondiale** lo stabilimento lungo la Dora è soggetto a una serie di ampliamenti e ammodernamenti dovuti alle esigenze produttive belliche. Arriva così a raggiungere una superficie complessiva di 150.000 metri quadrati. A guerra finita l'azienda non solo non subisce contraccolpi dovuti alla riconversione produttiva, ma vede aumentata la produzione. A quel punto, però, il piccolo cotonificio interno, che produce la tela necessaria alle lavorazioni, risulta ormai inadeguato e, nel 1927 la Michelin ne sposta la produzione a Trento, approfittando della legge destinata a "favorire l'incremento industriale nelle regioni redente".

Nel corso degli **anni trenta** la direzione della Michelin, su richiesta di alcuni dipendenti, decide di investire nella realizzazione di spazi destinati ad attività ricreative. Nel 1937, su progetto dell'ingegner Giuseppe Canestri, sono pertanto costruiti i locali che si affacciano su corso Umbria. La struttura, in stile razionalista, si presenta fin da subito multifunzionale e particolarmente accogliente. Annovera impianti per diverse specialità sportive e artistiche: bocce, tennis, basket, pallavolo e danza classica, accanto ai quali sorgono a una biblioteca con un'ampia sala lettura, un teatro con 680 posti, dotato sia di palcoscenico sia di cabina di proiezione cinematografica, un locale dedicato all'insegnamento musicale. Nel 1956 è costruita una nuova palestra attrezzata, all'epoca la più grande di tutto il Piemonte.

# Michelin - La crisi durante la seconda guerra mondiale e la ricostruzione

Allo scoppio della seconda guerra mondiale la Michelin torinese occupa circa mille dipendenti. Poco prima della dichiarazione di guerra alla Francia da parte dell'Italia, la direzione fa trasferire tutti i macchinari speciali in patria. L'irritazione presso i vertici del fascismo è immediata, tanto che l'intero impianto produttivo è messo sotto sequestro e la gestione è affidata alla Pirelli, che fornisce il materiale necessario alle lavorazioni. La produzione risulta sensibilmente ridimensionata, destinata esclusivamente alla **fabbricazione di gomme per biciclette e mezzi militari**. Nel 1942 i bombardamenti alleati lesionano considerevolmente lo stabilimento, anche se non in modo irreparabile.

A causa di tutte queste problematiche, i primi tempi del dopoguerra risultano particolarmente gravosi. La direzione francese ritorna in possesso dei locali, che sono ripristinati; particolare impegno è dedicato alla formazione della nuova manodopera. A tal fine l'azienda sigla un accordo con l'istituto professionale Casa di Carità e Mestieri, in base al quale è offerto ai figli dei dipendenti un ciclo triennale di studi, che li prepara all'inserimento nell'organico aziendale.

# Michelin - Dal boom economico alla chiusura

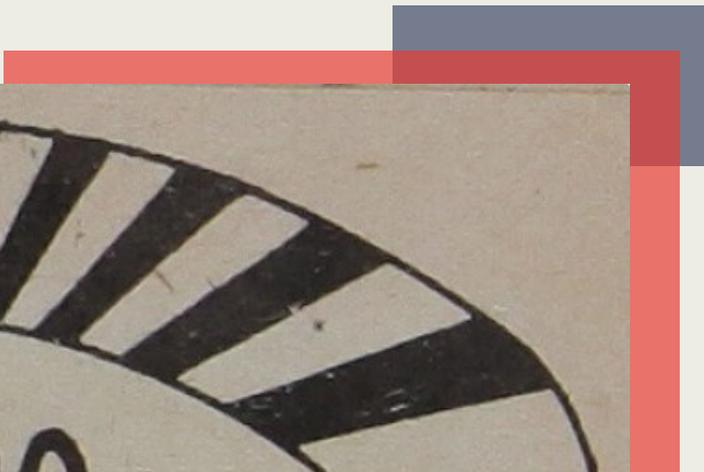
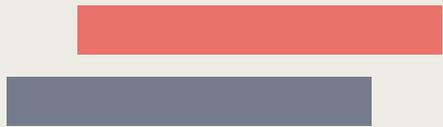
Anche la Michelin, come la quasi totalità delle industrie torinesi e nazionali, gode dei frutti del boom economico e nella seconda metà degli anni cinquanta la produzione riprende a pieno ritmo. La direzione acquisisce un edificio del Cotonificio Valle Susa di corso Umbria, potendo così impiegare più di 4.000 dipendenti. Tra il 1963 ai primi anni settanta apre nuovi stabilimenti in Piemonte, a Cuneo, Alessandria, Torino Stura e Fossano, i cui moderni macchinari rendono progressivamente obsoleta la produzione torinese.

Nel 1982 un **nuovo stabilimento** di 10.000 metri quadrati è costruito a Torino Stura: da questo momento diventa evidente l'irreversibile declino degli impianti lungo la Dora, che chiudono definitivamente nel 1998. Una parte dell'area è abbattuta e destinata alla costruzione dell'ipermercato della Coop; rimangono invece intatti il complesso del dopolavoro, alcuni uffici e l'antica ciminiera, a memoria dei tempi passati. Nel 2004, nell'ex edificio 37, che ospitava una sede dei vigili del fuoco, interna alla Michelin, e la mensa aziendale, è inaugurato il museo A come Ambiente.

## Superga - Le origini

Nata nel 1916 la Superga fa parte del complesso industriale della F.R.I.G.T. (**Fabbriche Riunite Industria Gomma Torinese**), comprendente anche lo stabilimento della Borgognan, con sede nella vicina via Lanzo, la cui produzione è orientata verso articoli in gomma per auto (i maggiori committenti della fabbrica sono la Fiat, la Lancia e la OM di Milano), autocarri, motociclette e materiale ferroviario. La Superga affianca alla produzione di camere d'aria per bicicletta e di altro materiale in gomma, lavorazioni di tipo calzaturiero (stivali in gomma, soles e tacchi per calzature di cuoio, pantofole in panno) tra le quali spicca il modello 2750, **la scarpa da tennis in tela con la suola in gomma** diventata, negli anni, l'emblema del marchio Superga. La sua produzione iniziata negli anni Trenta, è portata avanti ancora oggi, contribuendo a dare lustro al nome dell'azienda che unisce alla lavorazione industriale una forte vocazione commerciale. Una tendenza che porterà la Superga ad aprire oltre a uno spaccio interno alla fabbrica deputato alla vendita di prodotti all'ingrosso, anche un'agenzia di vendita in piazza Solferino 1, nel pieno centro cittadino.





# Superga - La seconda guerra mondiale

Nel giugno del 1940, in seguito alla partecipazione dell'Italia al secondo conflitto mondiale, l'azienda è al centro di una fase di riorganizzazione che fa registrare un **rinnovamento della produzione** (viene iniziata la lavorazione di maschere antigas e di copertoni per camion) e l'ingresso della fabbrica tra le industrie ausiliarie impegnate nelle lavorazioni belliche. Le bombe che si abbattono su Torino e sui suoi apparati produttivi, non risparmiando gli edifici di via Orvieto che, colpiti a più riprese, riportano danni a strutture, macchinari e materiale. Danneggiamenti che, iniziati la notte del 20 novembre 1942, terminano nell'estate successiva, nella notte tra il 12 e il 13 luglio 1943, quando – come si legge da un rapporto dell'Intendenza di Finanza di Torino - «numerosi spezzoni incendiari e bombe dirompenti cadute nelle più o meno immediate vicinanze» provocano danni al «magazzino materie prime, alla dispensa contenente prodotti destinati alla vendita, allo spaccio aziendale e alla mensa degli impiegati».

Negli anni del fascismo la direzione dell'azienda, come si legge in una lettera inviata dalla Federazione dei Fasci di Combattimento di Torino al direttore dello stabilimento in data 9 dicembre 1936, sembra dare «più volte prova di comprensione fascista».

# Superga - Il dopoguerra

Un discorso al quale sono estranee le maestranze dello stabilimento, che rivestono un ruolo decisivo nella Resistenza torinese, dando un contributo fondamentale alla liberazione della città: il 27 aprile 1945 la fabbrica è teatro di un sanguinoso combattimento nel corso del quale cade il sappista Corrado Prassuit colpito a morte durante una sparatoria ingaggiata con una camionetta tedesca in transito in via Lanzo. Allo stesso modo muoiono anche i partigiani Francesco Marengo e Luigi Grassi. I primi anni del dopoguerra sono segnati dalla continuazione nei settori produttivi in cui l'azienda era impegnata. Lo stabilimento di via Orvieto, riesce a intensificare la sua produzione e a raggiungere nuovamente profitti di buon livello.

Il processo di ristrutturazione aziendale è segnato, nel 1951, da un avvenimento che costituirà, negli anni, una tappa decisiva per la storia della Superga: il 2 agosto la fabbrica è acquistata dalla **Pirelli**, che diventa così proprietaria del marchio torinese orientandone, nel tempo, programmi e strategie.

## Superga - Gli anni '60

L'attività della Superga, decisamente diretta alla produzione di calzature in pelle e in gomma, stivali e pantofole di vario genere, ha oramai raggiunto livelli produttivi significativi. Una condizione di floridità suggellata dall'apertura del nuovo complesso produttivo di Triggiano (Bari), inaugurato il 20 novembre del 1964, alla presenza del Presidente del Consiglio Aldo Moro e dell'ingegner Leopoldo Pirelli.

Alla fine del decennio l'azienda torinese può dunque contare su una forza lavoro di 1.800 dipendenti 1.371 dei quali dislocati nello stabilimento di via Verolengo (dove lavorano 1.210 operai, 161 impiegati e 9 dirigenti) e 439 in quello di Triggiano.

Questo **periodo di espansione** subisce una netta incrinatura a partire dalla fine degli anni Sessanta quando inizia un **periodo di crisi** che comporta diminuzione della manodopera impiegata nel complesso di Torino (quello di Triggiano è invece ampliato nel 1970 grazie ai contributi della Cassa del Mezzogiorno), passato dalle 1.371 unità del 1969 alle 1.234 del 1970, fino ad arrivare ai 1.148 dipendenti del 1971. A diminuire è solamente la componente operaia poiché, come dimostra una nota della direzione, per tutto il triennio gli impiegati e i   
  
  
dirigenti rimarranno, rispettivamente, «161 e 9.»

## Superga - Gli anni '70

Una situazione di decadenza progressiva ed inarrestabile, che tocca il proprio apice nel 1975, anno in cui l'azienda piomba in una crisi dalla quale non riuscirà più a risollevarsi veramente. A seguito di questa situazione la direzione elabora un **piano di ristrutturazione** destinato ad avere effetti diretti sulla manodopera del complesso subalpino, che nel 1975 impiega 1.140 lavoratori, il 70% dei quali costituito da maestranza femminile (800 operaie, 200 operai e 140 impiegati). Nel 1976 la Pirelli pensa a una **strategia di rilancio**, con l'obiettivo di risolvere la crisi abbattutasi sul marchio torinese che porta però ad una consistente riduzione della manodopera impiegata, passata a 805 unità nello stabilimento di Triggiano e a 751 addetti in quello di Torino (121 tra impiegati e dirigenti e 630 operai). Si tratta di una linea di condotta che intende procedere attraverso una **diversificazione della produzione**, sostituendo antiche lavorazioni come stivali e pantofole con calzature per sport e tempo libero che, nei piani della direzione, devono diventare il punto di forza della gamma produttiva della società.



## Superga - Gli anni '80

La ristrutturazione passa però anche attraverso un rinnovamento degli stabilimenti e delle linee produttive consistente nella chiusura di alcuni reparti nel complesso di Torino e nel trasferimento in quello di Triggiano di linee per la fabbricazione delle calzature per sport e tempo libero.

Il piano di ristrutturazione sembra dare buoni frutti se è vero che nel 1978 il bilancio della fabbrica (che occupa 520 operai) si chiude attivamente. Un **trend favorevole** sul quale incide la decisione di concentrare la produzione aziendale nel settore sportivo, un ambito che riceve nuova linfa nel 1979 grazie alla firma con il Torino Calcio di un contratto per la sponsorizzazione. Per la Superga si tratta di un'importante operazione di mercato.

Questo periodo di floridità ha però vita breve a causa della concorrenza estera proveniente dalla Cina, dalla Corea del Sud e dalla Jugoslavia.

Nel 1985 chiude il complesso di Triggiano (che occupa circa 150 dipendenti) mentre l'anno successivo, per tentare una ripresa, i vertici aziendali decidono di ampliare il processo di terziarizzazione della produzione (che aveva conosciuto la sua prima stagione intorno ai primi anni Ottanta con l'affidamento delle lavorazioni ad alcune aziende terziste in Corea del Sud) assegnando le lavorazioni ad imprese dislocate soprattutto in Asia (Indonesia, Malesia, Taiwan, Sri Lanka e Cina) e nell'Est Europeo (Jugoslavia e Cecoslovacchia).

## Da Superga a Basic Net

Nel 1992, la Superga è rilevata da una società di venture capital, la **Sopaf**. Un passo che non serve a scongiurare l'apertura di un nuovo periodo di crisi che raggiunge il livello più elevato nel 1995. L'anno dopo il gruppo Sopaf, annuncia la volontà di trasferire all'estero il totale delle produzioni (Vietnam, Sri Lanka, Malesia, Cina Europa dell'Est), mentre a Torino resta la sede dell'azienda e le lavorazioni più particolareggiate.

Una strategia che mette a repentaglio l'occupazione dei lavoratori, obbligando le organizzazioni sindacali a concordare con la direzione aziendale un piano di gestione degli esuberanti e di rilancio del marchio.

Un processo che porta a una **diminuzione del personale** (ridotto nel 1997 a 150 dipendenti) ma che permette di salvare le funzioni amministrative e direzionali dell'azienda.

Nel 1998 l'azienda attraversa un nuovo periodo di crisi che rende indispensabile la vendita del patrimonio immobiliare dell'area di via Verolengo e il trasferimento a Rivoli dell'attività produttiva.

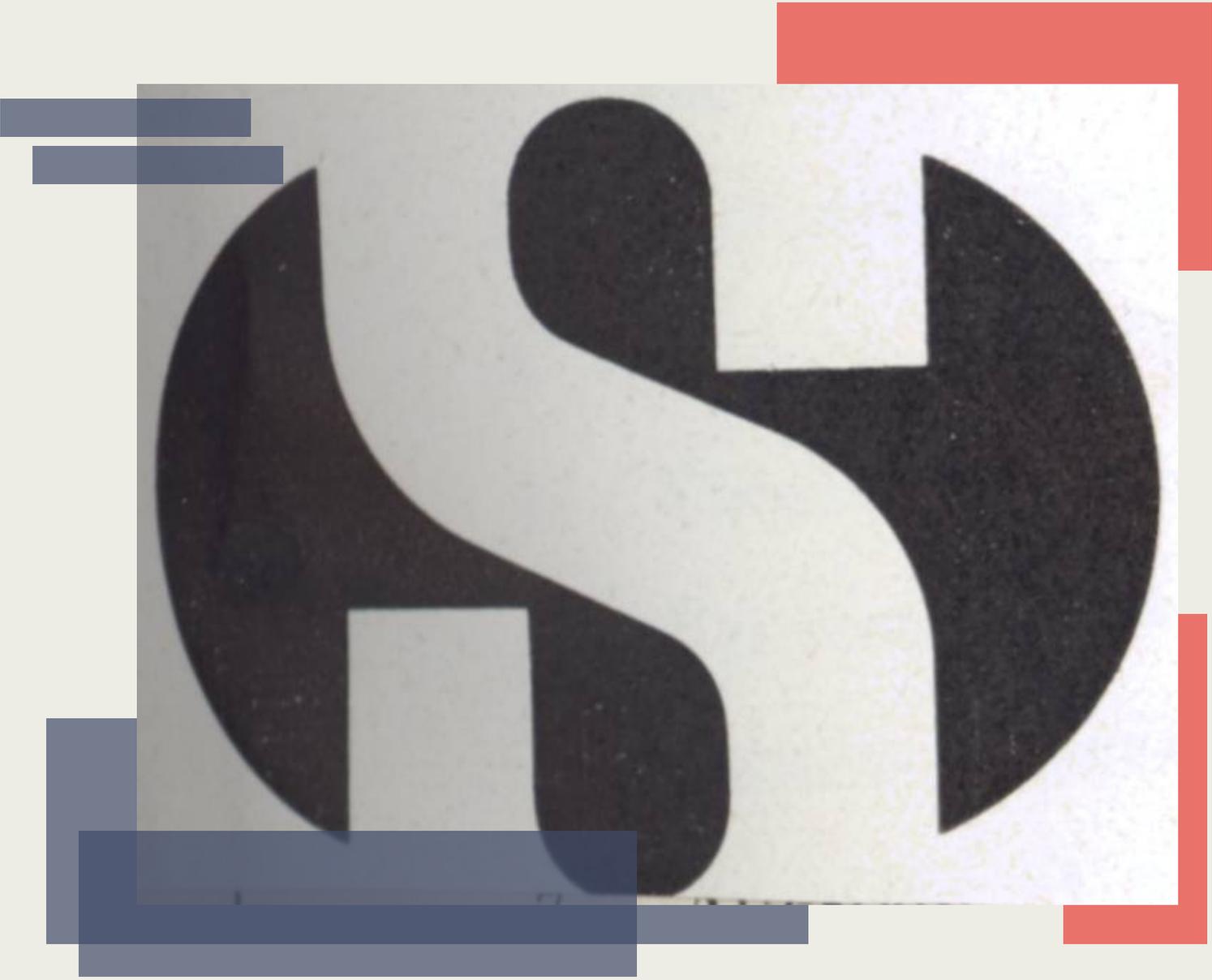
Dopo la crisi degli anni Novanta, l'ultimo capitolo dell'azienda si scrive nel 2004, quando a febbraio il gruppo **Basic Net** acquista la licenza mondiale per produrre e distribuire i prodotti Superga, contribuendo in maniera significativa al rilancio dello storico marchio torinese.

## Superga - La forza lavoro

Alla Superga il lavoro si declina al **femminile**: la preponderanza di donne rispetto agli uomini è infatti un tratto distintivo dell'azienda, che accompagnerà la sua intera parabola, facendo di quella tracciata dallo stabilimento di via Orvieto una storia di donne. **Gli uomini, al contrario, sono pochi.** Sono addetti al controllo della disciplina e della produzione (capi reparto, cronometristi e figure simili), sono meccanici o tecnici destinati alla manutenzione dei macchinari e quindi non direttamente legati alla produzione delle calzature oppure sono inquadrati tra il personale deputato a svolgere i lavori più pesanti. Oltre a cucire le lavoratrici svolgono anche mansioni più pesanti come, ad esempio, quella di spostare con le loro braccia per otto – nove ore le tomaie bollenti dal nastro trasportatore ai carrelli. Alcune fasi della lavorazione esigono un elevato livello di specializzazione, altre invece sono affidate a lavoratrici meno qualificate. La differenza tra personale maschile e femminile si traduce a diversità legate non solo ai comportamenti e all'abbigliamento (ad esempio, i vertici aziendali accordano ai soli uomini il permesso di fumare all'interno dello stabilimento, così come è loro concesso indossare vestiti differenti rispetto al grembiule che invece le donne sono obbligate a portare durante l'orario di lavoro), ma anche al salario, alla possibilità di carriera e alle modalità di assunzione. Inquadrati a un livello contrattuale più alto, gli uomini non solo tendono a ricoprire il più delle volte i ruoli più elevati nella scala gerarchica professionale (compiti dirigenziali e di responsabilità), ma percepiscono anche uno stipendio più alto rispetto alle colleghe, che invece devono guadagnarsi la giornata inseguendo un cottimo scarsamente remunerato.

## Superga - Lavoratori e il territorio

Un altro aspetto interessante riguarda il rapporto tra i lavoratori e il quartiere circostante. La fabbrica con la sua presenza segna profondamente le vicende della zona e dei suoi abitanti, molti dei quali, per vivere, produrranno scarpe proprio nei reparti di via Orvieto. Infatti tra i dipendenti appare minima la percentuale di coloro che provengono da altri spazi cittadini rispetto a quelli residenti nei quartieri limitrofi, sottolineando il forte legame instaurato dalla Superga con l'area urbana in cui è inserita. Una ricerca condotta sulla fabbrica nel 2007 che ha utilizzato come principale fonte di indagine i fascicoli del personale evidenzia come il 60% della manodopera impiegata risieda in aree limitrofe alla fabbrica tra le quali spiccano Borgo Vittoria (27,9%), Madonna di Campagna (7,5%) e Lucento (9,5%), cui seguono quartieri cittadini (è il caso di Barriera di Milano) e Comuni della prima cintura torinese (Venaria-Druento) non lontani dallo stabilimento. Sarebbe dunque che il territorio circostante costituisca per l'azienda un importante bacino di reclutamento della manodopera. Un'ultima riflessione va infine dedicata all'area di provenienza della forza lavoro reclutata dall'azienda. L'analisi ha incrociato i dati relativi all'area di nascita con quelli inerenti il periodo di assunzione in azienda, facendo emergere un aumento dei dipendenti provenienti dalle regioni del sud passati dal 18% del 1943 al 40% del 1971. Da sottolineare inoltre come sul totale dei dipendenti provenienti dal sud Italia, il 73% venga assunto a partire dal 1960. Si tratta di un dato interessante in linea con quanto avviene nel resto della città dove a partire dalla fine degli anni Cinquanta i nuovi immigrati giunti dal sud prendono il sopravvento su quelli provenienti dal nord del paese, fino ad allora in maggioranza.



# Superga - Welfare aziendale

L'azienda si presenta come una realtà produttiva dotata di un vero e proprio sistema di welfare aziendale. Sono molti i simboli dello stato sociale targato Superga: lo spaccio interno, dove si vendono a prezzi ridotti i prodotti che ogni giorno escono dalle linee di via Orvieto, l'asilo, che accoglie i figli dei dipendenti dalle prime ore del mattino fino alla fine del turno, il dopolavoro a (frequentazione quasi esclusivamente maschile) dove si gioca a carte, a biliardo ma anche a tennis, e le gite fuori porta, di cui è rimasta traccia nelle molte fotografie conservate presso l'archivio aziendale.

All'interno di questo panorama si inserisce anche il tassello più importante, e cioè la casa. Assegnata con condizioni di **locazione vantaggiose** e con **patto di riscatto ai dipendenti** che ne hanno maggiore necessità, **l'abitazione costituisce il punto più alto del legame tra il territorio, la fabbrica e i suoi lavoratori**. Un edificio nato dopo lo stabilimento, dal quale dista solo pochi metri, e dove le storie della fabbrica si incrociano con quelle degli operai, fino a formare un unico corpo, che dell'azienda sembra essere un prolungamento ideale.

## Ferriere - Le origini

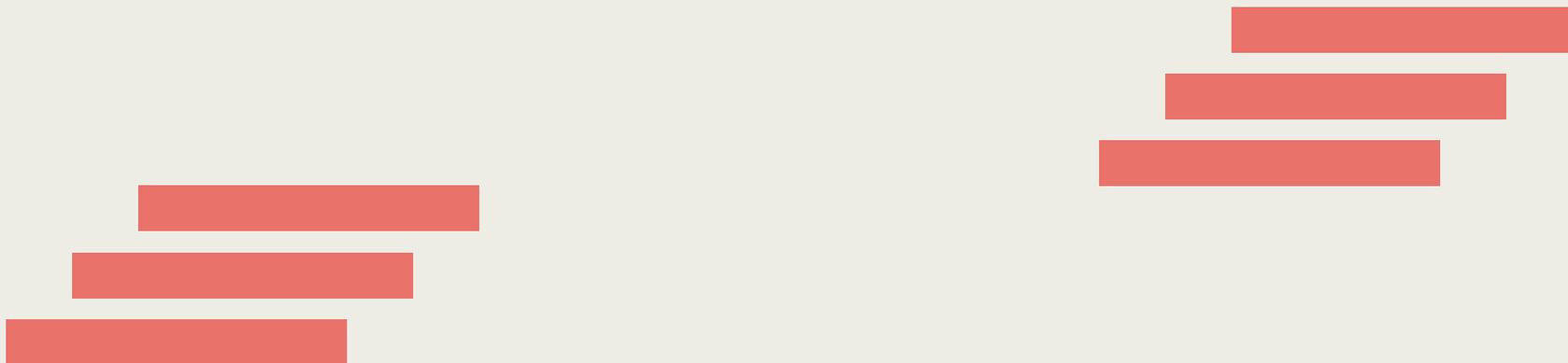
Il gruppo francese **Ferrière-sous-Jougne** nel 1891 trasferisce ad Avigliana gli impianti per la **fabbricazione di chiodi da scarpe e filo di ferro**; dal 1896 avvia anche la **lavorazione di acciaio e laminati di vergella**. A partire dal 1899 l'azienda amplia lo stabilimento, mutando ragione sociale e denominazione in Società anonima Ferriere di Buttigliera Alta e di Avigliana. La domanda di lavorazioni da parte dell'industria piemontese, spinge la società nel 1906 a costruire a Torino un nuovo stabilimento ubicato sull'area Valdocco lungo le sponde della Dora, che assume la denominazione di Ferriere Piemontesi. La struttura, molto imponente e articolata, inaugurata è nel 1907. È composta da un'acciaieria, forni elettrici, laminatoi e treni interni per il trasporto dell'acciaio. Nel giro di dieci anni la struttura è ampliata e, nel 1917, dopo la conversione alla produzione bellica, che la porta a produrre acciai speciali oltre che acciai per parti d'armi e per proiettili. In quell'anno conta 550 operai.

# Ferriere - L'acquisizione da parte della Fiat tra le due guerre

Nel 1917, in pieno conflitto mondiale, la Fiat acquisisce il Gruppo Piemontese, un insieme di imprese già sue fornitrici, e rileva così alcuni impianti industriali in diverse zone della città, tra questi vi sono le Ferriere piemontesi. Rileva in questo modo la struttura compresa tra la ferrovia per Milano, il fiume Dora, via Livorno, via Ceva e corso Mortara oltre che gli stabilimenti Avigliana. A guerra finita e dopo l'assestamento dovuto alla riconversione produttiva, tra il 1925 e il 1927, nell'ottica di un potenziamento delle strategie produttive, la Fiat realizza a un **ulteriore ampliamento degli impianti** che comprende la costruzione di un'area attrezzata per la produzione in serie di varie tipologie di molle. Negli anni trenta la Fiat avvia un ulteriore ampliamento con l'acquisto di terreni e la successiva edificazione di diversi fabbricati che è completata nel 1937. In quell'anno lo stabilimento, che si sviluppa su un'area di circa 700.000 metri quadrati, occupa circa 3500 operai distribuiti nei diversi reparti di produzione: acciaieria, laminatoi per profilati, laminatoi per tubi e lamiere, officine ausiliarie e di manutenzione e officina molle. In particolare, sull'area Valdocco si trovano le acciaierie; sull'area Vitali (tra via Orvieto, via Verolengo, via Borgaro, corso Mortara) sorgono l'impianto per i laminatoi e per le lamiere, le officine e gli impianti ausiliari e di manutenzione, le fonderie. Nel comprensorio Ingest (via Nole, via Borgaro, via Valdellatorre, corso Potenza) si producono nastri di lamiera.

# Ferriere - L'acquisizione da parte della Fiat tra le due guerre

La manodopera cresce sensibilmente con l'ingresso dell'Italia nella seconda guerra mondiale: i 3500 dipendenti del 1937 diventano 5000 nel 1941, 4788 nel 1942, 4792 nel 1943, 4577 nel 1944 e ben 4800 nel 1945. L'**incremento dei dipendenti** non coincide però con un corrispondente aumento della produzione che nel corso del conflitto va incontro a una progressiva flessione, raggiungendo livelli molto bassi: dalle 149.243 tonnellate di materiale finito prodotto nel 1941, alla 139.202 nel 1942, fino alle 32.728 tonnellate prodotte nel 1945. A partire dall'inverno del 1942 i reparti dello stabilimento sono anche interessati dalle incursioni dell'aviazione alleata che provocano, complessivamente, danni piuttosto limitati.



## Fiat Ferriere - Il secondo dopoguerra

Già nel 1947 le Ferriere sono, infatti, in grado di riprendere i ritmi produttivi prebellici con un ulteriore ampliamento delle strutture. In quegli anni sono anche sostituiti i tre ponti sulla Dora con una robusta soletta, capace di reggere 15 tonnellate/mq, che ancora oggi copre parzialmente il fiume. Le Ferriere Fiat continuano a lavorare con questa denominazione fino al 1978, anno in cui è costituita la Teksid, azienda che raggruppa tutte le attività metallurgiche e siderurgiche della Fiat e che, nel 1982, è assorbita dalla Finsider, gruppo facente capo alle Partecipazioni Statali. L'impianto, chiuso definitivamente nel 1992 in seguito alla **crisi del settore metallurgico**, è stato abbattuto nel 2005. Dell'antico stabilimento restano soltanto alcune strutture restaurate, mentre sull'area che lo ospitava oggi sorgono edifici residenziali e la chiesa del Santo Volto, inaugurata nel 2006 durante la seconda guerra mondiale con più di 2500 dipendenti.



## Ilio Baroni

Nato a Massa Marittima il 25 maggio 1902. Nel primo dopoguerra si trasferisce con la famiglia a Piombino, dove matura le prime esperienze politiche militando negli Arditi del Popolo, fervidi oppositori al nascente fascismo. Nel 1925, dopo uno scontro contro alcuni squadristi locali, lascia la città toscana e si trasferisce a Torino. Nel capoluogo piemontese, è assunto, come molti altri fonditori piombinesi, alla **Fiat Ferriere** andando ad abitare prima in via Saorgio 59, nel rione Madonna di Campagna, e successivamente in via Desana 24, nel cuore della Barriera di Milano. La sua intensa militanza antifascista, lo porta nel 1937 a partire per la Spagna per arruolarsi tra le fila dei volontari anarchici. Rientrato in Italia nel 1938, è condannato a cinque anni di confino. Nel dicembre del 1942, dopo aver scontato la pena, riprende il proprio lavoro alla Fiat Ferriere, svolgendo un'**intensa attività sindacale** e operando come esponente di primo piano nel Comitato di Agitazione degli scioperi degli operai torinesi tra il 1943 e il 1944. Membro della VII Brigata Sap Edoardo De Angeli, attiva all'interno delle Ferriere Fiat, ne assume il comando con il **nome di battaglia di "Moro"**. È colpito a morte in uno scontro a fuoco durante la difesa dello stabilimento il 26 aprile 1945. Lo ricorda una lapide in corso Giulio Cesare angolo corso Novara.

## Case Fiat di via Verolengo

Le Case Fiat di via Verolengo sono **costruite tra il 1950 e il 1951** in prossimità degli stabilimenti delle Ferriere. Appaiono come un complesso di sei caseggiati di quattro piani con ampi cortili interni.

Finanziate grazie al Piano INA-Casa, sostenuto da Fanfani, sono assegnate direttamente dall'azienda, secondo i criteri stabiliti dal Piano medesimo, **privilegiando, cioè, i dipendenti che risiedono in condizioni abitative disagiate e sovraffollate o soggetti a procedure di sfratto.** I residenti provengono dal Piemonte, dal Triveneto e dal Mezzogiorno, ma vi sono anche profughi istriano-dalmati o delle ex colonie africane. Nel corso degli anni tutti gli alloggi vengono ceduti a riscatto agli assegnatari.

