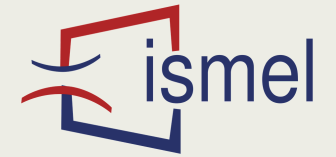




CAMERA DI COMMERCIO
INDUSTRIA ARTIGIANATO E AGRICOLTURA
DI TORINO



San Salvario

Il quartiere della nascita dell'auto a Torino

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



Origini e topografia del quartiere

Il quartiere deriva il proprio nome dalla **chiesa di San Salvatore in Campagna** (da qui la popolare denominazione di San Salvario), edificata da Amedeo di Castellamonte tra il 1646 e il 1653, per volontà della Madama Reale Cristina di Francia.

Da un punto di vista topografico, l'area di San Salvario è delimitata dai corsi Massimo d'Azeglio, Vittorio Emanuele II, Bramante e dalla via Nizza. Il borgo vero e proprio inizia a prendere forma soltanto a partire dalla metà dell'Ottocento, quando sorgono i primi insediamenti urbani, attigui alla campagna circostante. Orti, giardini, campi e vivai definiscono la porzione di territorio che dalla strada reale di Nizza (l'attuale via Nizza) arriva fino al Valentino.



Porta Nuova e commercio

1848-1852

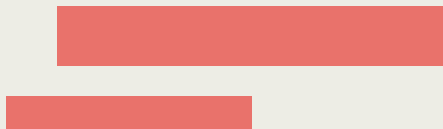
Viene inaugurato il primo tratto ferroviario che collega Torino a Moncalieri seguito, nel 1853, da quello con Genova. **Lo sviluppo dello scalo ferroviario di Porta Nuova**, la cui direttrice divide San Salvario dai vicini rioni della Crocetta e di San Secondo, favorisce la crescita nel quartiere di attività commerciali. Sorgono così botteghe e aziende artigianali che contribuiscono a disegnare un'immagine di un quartiere dai ritmi concitati, una piccola *city*, operosa e indaffarata, le cui strade, ricche di negozi e botteghe, sono percorse, a partire dalla seconda metà dell'Ottocento, da carri trainati da cavalli, tramways e carretti.

San Salvario conta all'epoca 50 isolati, circa 200 abitazioni ed è sede di una delle 10 preture cittadine. Un altro elemento che contribuisce allo sviluppo della rete commerciale del quartiere è il trasferimento, nel 1876, del mercato di piazza Bodoni in piazza Madama Cristina che diventa in breve tempo il secondo mercato della città, caratteristica mantenuta per circa un secolo.

Valentino

1856

Polmone verde dell'intera città, il Valentino si presenta come un luogo nel quale accanto alle case dei pescatori sono ospitate manifestazioni artistiche ed esposizioni. **Nel 1856 viene trasformato in giardino pubblico** iniziando ad assumere l'aspetto di parco che lo caratterizza ancora oggi. Qui nel 1911 viene ospitata l'Esposizione Internazionale dell'Industria e del lavoro per il cinquantenario dell'Unità d'Italia, che rappresenta una delle manifestazioni più importanti svoltesi al Valentino ornato, per l'evento, di capannoni in stile liberty e spazi espositivi.



Religione

1853-1884

San Salvario vede sorgere tra le proprie strade i simboli delle due principali comunità religiose non cattoliche: i valdesi e gli ebrei. Nel 1853 la comunità valdese costruisce sulla strada del Re (l'attuale corso Vittorio Emanuele II) il proprio tempio, il primo edificio di culto non cattolico. Qualche anno più tardi la comunità estende la propria presenza sul territorio costruendo l'Ospedale Valdese (sorto nel 1872 in via Berthollet e poi ampliato fino ad arrivare in via Silvio Pellico nel 1905) e la scuola degli Artigianelli Valdesi, in via Berthollet. Nel 1861 viene progettata l'ideazione di una **sinagoga monumentale**: un progetto che dopo l'abbandono della Mole Antonelliana vede luce nel 1884, con la costruzione tra le via Sant'Anselmo e Gallinari di un grande Tempio israelitico, raso al suolo durante un bombardamento alleato nel 1942. Nel 1938, alla vigilia delle leggi razziali, la comunità ebraica torinese ammonta a 1.414 individui, 276 dei quali residenti nel quartiere di San Salvario diventato un importante punto di riferimento: Via San Pio V, via Sant'Anselmo, via Gallinari, via Goito, via Berthollet diventano sede di un nuovo luogo abitato da ebrei, nel quale oltre alla sinagoga sorgono l'Ospizio israelitico, l'Orfanotrofio Enrichetta Sacerdote e la Scuola ebraica.

Lo sviluppo dell'industria torinese

Avviciniamoci ora al tema, ma prima di parlare dello sviluppo dell'industria dell'auto, direi che è necessario tracciare un quadro – seppur necessariamente sintetico – dello **sviluppo industriale di Torino**. Iniziamo da una **data simbolica, il 1861**.

Nel 1861 Torino conta 200.000 abitanti, 50.000 dei quali lavorano in attività manifatturiere. L'abbigliamento e l'alimentare sono i settori più importanti. Botteghe e laboratori prevalgono sulle fabbriche, ancora poco numerose. I maggiori stabilimenti cittadini sono quelli legati all'iniziativa dello Stato: la Manifattura Tabacchi con i suoi 2.000 operai (in gran parte donne) è l'industria più importante della città. Nel 1864 la capitale viene spostata a Firenze. La popolazione di Torino diminuisce passando da 218.000 abitanti del 1864 ai 191.500 del 1868. Anche l'economia cittadina entra in crisi. Una crisi superata solo tra il 1880 e il 1890, quando si assiste ai primi, timidi, segnali di ripresa. Nascono infatti in questo periodo la SNOS, la Nebiolo, la Diatto, la Mazzonis e l'Ansaldo, e cioè alcune tra le più importanti industrie cittadine.



Lo sviluppo dell'industria torinese

Data cruciale per lo sviluppo dell'economia cittadina è il **1896, anno di fondazione della Società elettrica Alta Italia** che consente di rifornire le aziende di energia elettrica a basso costo non condizionandone così l'ubicazione a fianco dei corsi d'acqua (prima usavano energia idrica). Quindi si possono dislocare su tutto il territorio cittadino, molte scelgono le aree periferiche. In questo periodo si sviluppano le barriere operaie (costo affitti minore, generi alimentari non soggetti a dazio e vicinanza a posto di lavoro).

Operaie perché ci sarà omogeneità sociale e professionale tra gli abitanti, in gran parte operai. Lo **sviluppo delle aree suburbane** è testimoniato dai censimenti: tra il 1881 e il 1911 gli abitanti passano dai 26.000 del 1881, ai 56.903 del 1901 fino ad arrivare ai 117.011 del 1911. La fabbrica irrompe nella vita economica e sociale della città, che vede aumentare il numero degli abitanti sull'intera popolazione cittadina impiegati in un'occupazione di tipo operaio. La crescita industriale coincide con lo sviluppo di determinati settori (metallurgico, chimico, elettrico, meccanico) che sostituiscono quelli più tradizionali come l'abbigliamento.

Lo sviluppo dell'industria torinese

Inizia ad acquisire all'interno del settore metalmeccanico sempre maggiore importanza il comparto dell'automobile, destinato a segnare la storia economica e sociale della città. **A Torino l'industria dell'auto trova terreno fertile su cui fiorire**, soprattutto per la presenza sul territorio di un radicato substrato di meccanici, carrozzieri e carradori le cui competenze saranno fondamentali per lo sviluppo del settore che muoverà a Torino i primi passi, contribuendo a tracciare le coordinate di un sistema industriale destinato ad avere nel settore automobilistico il proprio ramo di punta.

Non sembra dunque essere un caso che nel 1906, sulle sessantuno imprese produttrici di automobili italiane, venti abbiano sede a **Torino, vera e propria capitale dell'auto**. La crescita del settore, contribuisce non soltanto allo sviluppo di un sistema industriale gravitante intorno alla produzione automobilistica (ne sono un esempio la presenza di realtà specializzate nella fabbricazione di accessori e componenti come pneumatici, fanali, chassis, serbatoi e cerchioni), ma anche al fiorire di comparti produttivi connessi con l'auto quali il chimico (vernici e colori), la gomma (pensiamo alla Michelin), la lavorazione delle pelli e l'industria della carrozzeria.

Automobile

Cos'è l'automobile?

E' un mito sportivo, alimentato dalle competizioni nazionali e internazionali (**gare automobilistiche**) e un mito di progresso, diffuso attraverso un'abile azione di propaganda che, grazie al decisivo supporto di testate giornalistiche e riviste specializzate (sempre più numerose), saloni espositivi (**salone automobile a Torino il primo è del 1900**), realtà associazionistiche (**automobile club torino**) e manifesti pubblicitari, contribuisce a suscitare ammirazione e interesse intorno all'automobile, oggetto del desiderio di molti ma limitata, visti i costi elevati, a una ristretta cerchia di benestanti. Bene di lusso e *status symbol*.

San Salvario e le sue industrie

1899

A partire dalla fine dell'Ottocento San Salvario assume un ruolo di primo piano nel processo di industrializzazione che avvolge la città. **Alle aziende di piccolo e medio livello, si affiancano le prime industrie**, le più importanti delle quali operano nel settore metalmeccanico e automobilistico. Tra il 1899 e il primo decennio del Novecento, **San Salvario diventa il quartiere dell'auto**: da qui muovono i primi passi non solo i fratelli Ceirano, pionieri dell'industria automobilistica italiana ma, soprattutto, la Fiat e la Lancia il cui sviluppo contribuisce a connotare il volto economico e sociale di Torino. Auto ma non solo. Infatti da San Salvario prenderanno il largo altri grandi nomi dell'industria torinese e italiana: la Nebiolo (macchine utensili, nasce in via Belfiore), la Schiaparelli (industria farmaceutica), la Fispa (azienda produttrice di parti per automobili) e la Microtecnica, attiva ancora oggi. San Salvario, abbiamo visto, sviluppa una vocazione commerciale legata ad empori, magazzini e piccole botteghe artigianali, come ad esempio la pasticceria aperta in via Berthollet, verso la fine degli anni Trenta, da Piera Cillario e Pietro Ferrero chiusa per i danni causati dai bombardamenti nel 1942, anno in cui Piero decide di ritornare ad Alba per avviare qualche anno più tardi, nel 1946, la produzione di dolci semi-industriale che avrebbe portato la Ferrero a diventare il colosso del cioccolato che oggi conosciamo.

Fiat (Corso Dante)

Una nuova fabbrica di automobili, titola il 12 luglio 1899 «La Stampa», riferendosi alla fondazione, avvenuta il giorno precedente, della **Fabbrica Italiana Automobili Torino** che può contare su un capitale sociale di 800.000 lire.

A compiere il grande passo è un gruppo di imprenditori cittadini tra i quali spicca, insieme ad alcuni pionieri dell'automobile come Michele Lanza e Roberto Biscaretti di Ruffia, anche il nome di **Giovanni Agnelli** che nel 1902 assume la carica di amministratore delegato dell'azienda.

La Fiat non possiede un proprio stabilimento e inizia la sua attività nei locali della fabbrica Ceirano (corso Vittorio Emanuele 9 da dove nel 1898 esce la Weyles la prima auto italiana), nome che vi prego di tenere a mente poiché ci torneremo dopo, dai quali uscirà la prima auto dell'azienda, la Fiat Tipo 3 ½ HP.

Dopo qualche mese, i tempi sembrano maturi per la costruzione di uno stabilimento di proprietà. Viene individuata un'area di circa 10.000 metri quadrati che si estende su in isolato compreso tra le vie Marengo, Monti, Chiabrera e il corso Dante, dove sorge, in corrispondenza dei civici 35/37 l'ingresso principale.

Fiat (Corso Dante)

I lavori, affidati all'ingegner Enrico Marchesi, si svolgono in tempi piuttosto rapidi, tanto che il 19 marzo 1900 inaugurato, alla presenza del duca di Genova, il nuovo stabilimento Fiat di corso Dante. Nei primi tre anni di attività, **lo stabilimento di corso Dante è molto attivo**: escono due nuovi modelli la 6 e la 8 HP e aumentano sia la produzione (50 esemplari nel 1900, 73 nel 1901, 134 nel 1903 e 268 nel 1904) che gli operai passati dai 50 del 1900 ai 500 del 1904. Nello stesso periodo – e questa informazione ci sarà utile nel corso della giornata - si affaccia sulla scena automobilistica torinese un altro gruppo, i Rothschild, ricca famiglia ebraica originaria di Francoforte, fondatori della Rothschild & Fils, una delle più importanti carrozzerie nella storia dell'automobile (sono loro nel 1906 a usare per la prima volta, esportandolo, il modello di carrozzeria torpedo).

Nel 1906 in uno stabile di via Madama Cristina 147, progettato da Giacomo Mattè Trucco, nasce Carrozzeria Italiana Rothschild, società anonima con capitale sociale di circa un milione e mezzo di franchi. Ritorniamo a corso Dante. Allora, visto il crescente successo, tra il 1904 e il 1906, la Fiat pensa a un ampliamento. Acquista nuovi lotti di terreni nell'area compresa tra corso Massimo d'Azeglio e corso Dante. Nell'aprile 1906, i suoi stabilimenti occupano una superficie di 50.000 metri quadrati.

Fiat (Corso Dante)

L'espansione riguarda anche il complesso di corso Dante, al centro di interventi contigui eseguiti dagli ingegneri Giuseppe Velati Bellini e Alfredo Premoli, al quale si devono l'officina per le riparazioni e la palazzina degli uffici, oggi sede dell'Archivio e del Centro Storico Fiat.

Nel 1910 la Fiat assorbe la Rothschild acquistando insieme alla società anche i macchinari e lo stabile di via Madama Cristina 147, al cui interno sorgerà la Sezione Carrozzeria Fiat, i cui reparti sono in grado di fornire carrozzerie di tutti i tipi, non solo alla casa madre, ma anche ad altre aziende automobilistiche, come ad esempio la Lancia, che costituiscono i principali committenti. Tra il 1907 e il 1911 la Fiat prosegue la sua espansione e nel 1909 inaugura uno stabilimento a New York. Inoltre inizia a esportare autovetture in Francia, Austria, Regno Unito e Australia. Nel 1909 la fabbrica impiega 2.500 dipendenti e produce 1.215 autovetture all'anno. Si tratta di cifre destinate a crescere, come testimoniano i 5.000 veicoli costruiti nel 1911 nello stabilimento di corso Dante.



Fiat (Corso Dante)

Con lo scoppio della prima guerra mondiale, **la produzione FIAT aumenta notevolmente**: sono 4.644 gli automezzi prodotti nello stabilimento di corso Dante, dove nel 1915 lavorano 5.000 dipendenti. In questo periodo la Fiat assorbe altre industrie, arrivando a impiegare 17.000 dipendenti, fornendo all'esercito 35.000 automezzi di 25 tipi diversi.

L'aumento di maestranze e ritmi produttivi è tale da rendere insostenibile la situazione negli stabilimenti esistenti. Si rende necessaria la costruzione di una nuova struttura produttiva.

L'incarico è affidato all'ingegner Giacomo Matté Trucco che inizia in via Nizza la costruzione del **Lingotto** che, ultimato nel 1922, verrà inaugurato l'anno seguente. Nella nuova fabbrica sono spostate le lavorazioni svolte nel complesso di corso Dante, che diventa sede della Scuola Centrale Allievi Fiat.

FIAT

Itala (via Ormea/via Donizzetti 89/91)

Prima di parlare della Itala, occorre introdurre la figura dei **fratelli Ceirano**, veri e propri pionieri dell'industria dell'auto. Originari della provincia cuneese, si trasferiscono a Torino, contribuendo a scrivere alcune tra le pagine più significative della storia dell'automobile italiana.

Nel 1888 Giovanni Battista, il primogenito, fonda nell'interno cortile di uno stabile di corso Vittorio Emanuele II, a pochi passi dal Parco del Valentino, un'officina per la costruzione di biciclette. Dieci anni più tardi dà vita con alcuni esponenti dell'aristocrazia torinese alla Società Accomandita Ceirano & C., che un anno più tardi produce **la Welleyes**. La vettura riscuote un notevole successo, tale da avviarne la produzione in serie. Se ne occuperà la Fabbrica Italiana Automobili, costituita nel 1899 da Giovanni Agnelli, alla quale Giovanni Battista Ceirano cede per 30.000 lire brevetti, progettisti, tecnici e maestranze.

Le automobili rappresentano la grande passione di Giovanni Battista Ceirano, che nel 1901 torna nei locali di corso Vittorio Emanuele per impiantare con il fratello Matteo la Fratelli Ceirano avviando la produzione di un centinaio di vetture. L'azienda resta in vita fino al 1903, quando Giovanni Battista entra in società con l'altro fratello, Giovanni: nasce così la Rapid.

Itala (via Ormea/via Donizzetti 89/91)

Il **1903** rappresenta una data spartiacque per le sorti della famiglia Ceirano. Infatti anche Matteo tenta una nuova avventura, costituendo la Matteo Ceirano & C. L'anno seguente l'azienda muta denominazione in Matteo Ceirano & C.- Vetture Marca Itala. Nel 1906 è ancora Matteo a fondare con Michele Ansaldo la Società Piemontese Automobili (meglio nota come SPA). Ma la febbrile attività della famiglia Ceirano non si arresta e ha in Giovanni il principale protagonista: nel 1904 darà vita alla Junior, seguita, due anni più tardi dalla SCAT (Società Ceirano Automobili Torino). Quindi, torniamo alla ITALA. Allora, nel 1903 Matteo Ceirano, dà vita alla Matteo Ceirano & C., società per la fabbricazione di automobili con sede in via Guastalla 5, nel cuore di Vanchiglia. L'anno seguente l'azienda, che possiede un capitale sociale di circa 3 milioni di lire - muta ragione sociale in Matteo Ceirano & C.- Vetture Marca Itala. Trasferisce in via Petrarca 29/31, all'angolo con via Ormea, **il suo nuovo stabilimento.**

Itala (via Ormea/via Donizzetti 89/91)

Una struttura di oltre tremila metri quadrati, al cui interno circa 150 operai sono impegnati nella produzione della 24 HP, modello che accompagna i primi anni di attività e con il quale il marchio raggiunge importanti traguardi sportivi. Perché, e questa sarà una prerogativa della Itala, l'azienda so connota come marchio attivo in competizioni e gare sportive. Il 1905 segna l'uscita di scena di Matteo Ceirano (che da lì a poco fonderà la SPA insieme a Michele Ansaldo) e l'entrata nel gruppo dirigente, come azionista di maggioranza del Banco di Liguria, che pone alla presidenza dell'azienda Roberto Figari, amministratore delegato del gruppo.

La direzione tecnica della nuova Società Anonima Itala Fabbrica Automobili è assunta da Alberto Balocco, ingegnere che progetta la Itala 100, vincitrice nel 1906 della Coppa Florio. Un successo sportivo replicato in altre competizioni come la Susa-Moncenisio, la Padova-Bovolenta la Coppa della velocità di Brescia e, soprattutto, il raid internazionale Pechino-Parigi che vede il principe Scipione Borghese (1871-1927) trionfare nel 1907 alla guida di una Itala 35/45 HP. Nel 1906 l'azienda in seguito a esigenze produttive sempre crescenti, decide di trasferire le lavorazioni in un nuovo stabilimento in Barriera di Orbassano, lungo la direttrice dei corsi Orbassano, Parigi (ora Rosselli) e Racconigi.

Itala (via Ormea/via Donizzetti 89/91)

L'incarico di progettare le nuove officine, che sorgono su uno spazio di 49.000 metri quadrati e che occupano circa 400 operai è affidato a Pietro Fenoglio.

Le lavorazioni aumentano rapidamente, passando dai 200 modelli del 1909 ai 720 del 1911. Lo scoppio della Grande Guerra e il successivo ingresso dell'Italia nel conflitto, porta l'Itala a modificare i propri impianti e a **concentrare le lavorazioni sulla costruzione di autocarri militari e motori per aviazione**, realizzati su licenza della Hispano – Suiza. La produzione di autocarri diede però sul piano finanziario modesti risultati, anticipando un periodo di crisi acuitosi negli immediatamente successivi al conflitto. Infatti l'esercito modifica radicalmente le proprie richieste, passando da una commessa che prevedeva originariamente la fornitura di 3.000 veicoli militari a una di poche centinaia, data l'imminente fine delle operazioni belliche.

A ciò si aggiunsero anche le modalità di pagamento che, corrisposto dal Governo su base rateale, pongono l'azienda in condizioni di gravi difficoltà. La riduzione delle commesse e gli scioperi del dopoguerra rendono difficile riprendere la produzione automobilistica, fino a che la precarietà finanziaria conduce nel 1929 all'assorbimento della società nelle Officine Metallurgiche e Meccaniche di Tortona. Riorganizzata più volte, sopravvive fino al 1935.

Lancia (via Ormea)

Nel 1906 Vincenzo Lancia e Claudio Fogolin, colleghi alla Fiat dove lavorano come collaudatori, danno vita alla società in nome collettivo Lancia & C.

Lo stabilimento sorge proprio in questo stabile, tra le vie Ormea e Donizzetti (rispettivamente ai numeri civici 89 e 91), preso in affitto dopo che la stessa struttura era stata abbandonata da un'altra fabbrica automobilistica, la Itala di Matteo Ceirano.

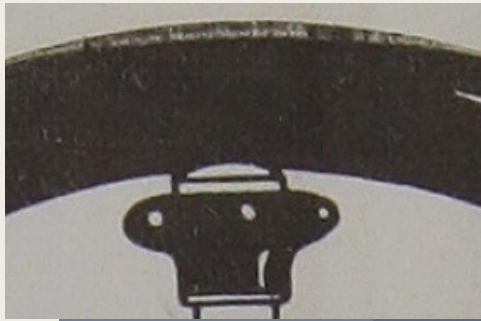
Nel 1907 esce dagli stabilimenti Lancia, dove lavorano una trentina di operai impegnati nella **produzione di automobili per una clientela selezionata di intenditori**, il primo modello dell'azienda: la HP 12, meglio nota come Alfa. Nel 1908 l'azienda conosce una rapida e progressiva crescita che la porta a espandersi sul territorio: all'originaria officina di via Ormea si affianca uno stabile in corso Dante destinato al collaudo dei veicoli.

Con lo scoccare del nuovo decennio, la Lancia è una realtà pienamente avviata, e può contare su un ingente patrimonio immobiliare che occupa l'intero isolato compreso tra le vie Donizetti, Petrarca, Ormea e Pietro Giuria, dove sorgono le officine macchine utensili e i reparti montaggio e motori.

Lancia (via Ormea)

Ciononostante la produzione è ancora piuttosto limitata: 131 auto nel 1908, 150 nel 1909 e 258 nel 1910 (la Fiat, nello stesso anno arriva a produrne 1.698). Dati che, uniti al numero ridotto delle maestranze impiegate (appena 70 nel 1907), evidenziano come l'azienda fosse più vicina ad essere una realtà artigiana piuttosto che industriale.

Il definitivo passaggio a una dimensione industriale avviene nel 1911. In quello stesso anno infatti, Vincenzo Lancia acquista dalla Fides e dalla Roy Scaiola, aziende liquidate, tre lotti di terreni tra i corsi Peschiera, Racconigi e l'attuale via Envie, in borgo San Paolo, **trasferendo così le proprie lavorazioni nel nuovo stabilimento di Borgo San Paolo**, iniziando un progetto di sviluppo che la porterà a diventare uno dei più importanti marchi automobilistici del paese.



Lancia (via Ormea)

Una curiosità sul rapporto tra Lancia e Borgo San Paolo, un legame stretto al punto che nel 1920 un dipendente su due proviene dal borgo, e un altro 37,8% abita poco più lontano. Un rapporto che resta forte anche negli anni successivi: nel 1954, ad esempio, il 45% del personale Lancia risiede in un territorio compreso nel quadrilatero tra i corsi Brunelleschi, Rosselli, Francia e Leone. Subito dopo il suo trasferimento l'azienda attraversa una notevole fase di espansione: tra il 1911 e il 1914 passa ad esempio dai 390 operai del 1911 ai 469 del 1914. Nello stesso anno sono 457 i veicoli prodotti.

Con lo scoppio della prima guerra mondiale, la Lancia si concentra nella **costruzione di veicoli militari** (soprattutto autocarri militari), diminuendo notevolmente quella delle vetture. Tra il 1915 e il 1917 l'azienda produce 400 vetture, scese ad appena 35 nel 1918. Contemporaneamente aumentano gli autocarri, passati dai 118 del 1915 agli 859 del 1918. Dopo la guerra la Lancia procede a una ristrutturazione degli stabilimenti di via Monginevro, che arrivano a occupare una superficie di 60.000 mq, e alla costruzione di una nuova unità produttiva (visibile ancora oggi) tra i corsi Racconigi e Peschiera.



Microtecnica (via Madama Cristina 147)

Ritorniamo alla Fiat che, come abbiamo visto, acquista questa palazzina dai Rotschild per impiantarvi le carrozzerie. Nel 1925 la società muta denominazione allo stabilimento di via Madama Cristina 147, trasformandolo in Sezione Carrozzerie Speciali. Tale funzione viene mantenuta fino al 1929 quando la struttura viene ceduta dalla Fiat all'ingegner Daniele Agostino De Rossi, che nello stesso anno fonda la **Società Anonima Microtecnica, azienda che si occupa di lavorazioni di meccanica di precisione.**

Con lo scoppio della seconda guerra mondiale, la Microtecnica viene dichiarata stabilimento ausiliario e **inizia a lavorare per la guerra.** Dalla fabbrica escono commesse di tipo militare quali piloti automatici per aerei, apparati guida per siluri e micrometri. Impiega una manodopera altamente qualificata, che passa dalle 1.200 unità del 1940 alle 3.000 del 1945. Ed è proprio la forza lavoro della fabbrica ad assumere un ruolo di rilievo nelle grandi agitazioni operaie che nel marzo coinvolgono le fabbriche torinesi. Lo stabilimento è il terzo a scendere in sciopero (ricordo come dal 5 al 12 marzo saranno scritte l'unità oltre 100.000 gli operai torinesi a scendere in sciopero).



Microtecnica (via Madama Cristina 147)

L'indennità di 192 ore concesse dal regime ai lavoratori sfollati, unita ai disagi provocati dai bombardamenti e alle richieste di rifornimento dello spaccio dei viveri che scarseggiano sul mercato (**il pane prima di tutto**, che spesso è introdotto clandestinamente nello stabilimento da alcuni operai provenienti dalla campagna), fanno sospendere il lavoro il 6 di marzo. Al suono della sirena, alle 10 antimeridiane, i lavoratori si concentrano nel reparto manutenzione dal quale prende il via **un'agitazione che dura l'intera giornata lavorativa e che vede un'adesione totale**: operai, tecnici ed impiegati si concentrano tutti in questo reparto illustrando, come ricorda Luciano Rossi (uno dei promotori dello sciopero) "le rivendicazioni economiche e quelle concernenti lo spaccio, chiedendo una distribuzione straordinaria dei generi di prima necessità, l'organizzazione dei trasporti per gli operai, soprattutto per quelli che da Torino dovevano recarsi nello stabilimento di Pinerolo."

A queste richieste si uniscono anche quelle di un'immediata fine del conflitto. Il pomeriggio del 6 marzo alcuni reparti della cavalleria tentano di entrare nello stabilimento ma sono respinti dalle operaie che escono dalla fabbrica e i soldati, malgrado l'ordine impartito dagli ufficiali, non aprono il fuoco.

Microtecnica (via Madama Cristina 147)

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

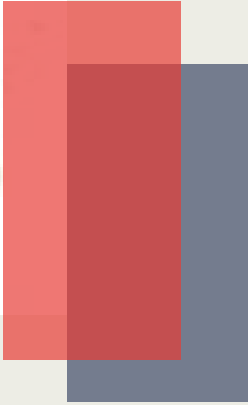
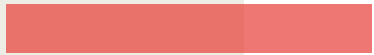
Bombardata pesantemente dall'aviazione alleata nel 1942 (8 dicembre), nel 1943 (17 agosto, 8 novembre, 1 dicembre), nel 1944 (3 gennaio, 29 marzo) e nel 1945 (5 aprile), la Microtecnica assume un ruolo rilevante nelle giornate insurrezionali dell'aprile 1945. Nello stabilimento agisce la brigata sappista "Valentino" che insieme al Comitato di Liberazione di fabbrica (costituitosi nel novembre del 1944) forniscono un importante contributo alla lotta di Liberazione. Il tributo pagato per la causa della libertà è però, in termini di vite umane, assai elevato, come testimonia la commemorazione dei caduti partigiani, del 30 ottobre 1945: il bilancio è di 20 vittime tra le quali "ci fu chi morì combattendo da partigiano e chi soffrendo la nostalgia e le torture fisiche e morali del deportato". L'attività partigiana all'interno dello stabilimento durante le giornate insurrezionali vede il 24 aprile 1945 la Brigata Valentino organizzare insieme ai sappisti la difesa dello stabilimento.

Microtecnica (via Madama Cristina 147)

Inoltre da sottolineare come il 26 aprile una trentina di lavoratori della sezione studi della Microtecnica, occupano gli edifici della scuola Parato di corso Sicilia 33, e preparano una piccola radio clandestina che, posta nella soffitta dello stabile, comunicherà importanti notizie per i primi due giorni dell'insurrezione fino all'occupazione partigiana dell'Eiar e che servirà a diffondere ai vari settori cittadini notizie ed informazioni sull'andamento della battaglia.

Tra il 1946 e il 1952, l'azienda si specializza nella costruzione di apparecchiature per l'industria cinematografica (proiettori, lenti meccaniche, strumenti per montaggi), ramo nel quale è attiva fin dai primi anni di vita. Sulla scia della spinta positiva che caratterizza gli anni del boom economico, nella prima metà degli anni Sessanta, la Microtecnica, diventata un'**azienda leader nel proprio settore**, decide di impiantare a Luserna San Giovanni, comune del pinerolese, il suo centro sperimentale, il più grande in Europa.

Circa un decennio più tardi, nel 1979, l'azienda sbarca nel **settore aerospaziale** che in breve tempo costituisce, insieme a quello aeronautico, il principale vettore di sviluppo. Nel 1979 occupa tra lo stabilimento di Torino e quello di Luserna San Giovanni, 1.080 dipendenti, il 20% dei quali costituito da ingegneri e tecnici altamente specializzati, scesi a 982 un decennio più tardi.



Storero (via Madama Cristina 55)

Nel 1912 Luigi Storero, figlio di Giacomo, proprietario, in corso Valentino 37 di una piccola officina di produzione di biciclette, bicicli e tricicli a motore fonda in via Madama Cristina 55, la Fabbrica Automobili Storero. L'azienda, specializzata nella costruzione di **vetture sportive**, resta attiva fino al 1919.

Luigi Storero non è solo un meccanico e un commerciante, ma è anche un pilota di buona fama che vanta al suo attivo partecipazioni a competizioni nazionali ed estere: tra il 1898 e il 1902 partecipa a svariate competizioni automobilistiche, come la Torino-Asti Alessandria, la Brescia-Cremona-Mantova-Verona e la Piacenza-Cremona. Inoltre gestisce in città punti vendita e assistenza Fiat. Nel 1913 la Storero produce le sua vetture di maggior successo, la 25/30 Hp, un'auto a quattro cilindri, e la Tipo B, di cilindrata minore. Entrambe erano vetture dalle buone qualità sportive. **La vita dello stabilimento è però breve**: nel 1916 chiude i battenti. Storeto a questo punto si dedica a un'altra attività, ovvero all'apertura dei primi garage, uno di questi proprio dove sorgeva il suo vecchio stabilimento.

FISPA (corso Raffaello 17/d)

Il 22 settembre 1925, Leone e Carletto Levi, commercianti, danno vita alla F.lli Levi &C., una piccola società con sede in Corso Raffaello 17/D, dedita alla **rappresentanza di accessori per auto e alla fabbricazione di parti per auto.**

Pochi anni dopo la F.lli Levi & C attraversa un momento di grande prosperità al punto da consolidare la propria presenza nel borgo, come dimostra l'inaugurazione, nel 1930, di una nuova sezione distaccata da quella principale, l'Ufficio vendite e ricambi, al numero civico 50 di Via Belfiore. Nel 1935 l'azienda occupa 37 dipendenti (35 uomini e due donne), addetti – come si legge in una nota della Camera di Commercio di Torino - alla fabbricazione di accessori per parti auto, aviazione e motocicli.

A interrompere bruscamente la traiettoria dell'azienda ci pensano nel 1938 le **leggi razziali** che hanno conseguenze dirette sui Levi. Infatti l'articolo 68 (del 17 novembre 1938) sancisce che "i cittadini di razza ebraica che abbiano la direzione di aziende che impieghino più di 100 persone debbono cessare dalle loro funzioni non oltre il novantesimo giorno dall'entrata in vigore del decreto.



FISPA (corso Raffaello 17/d)

Così, il 9 gennaio del 1939, Leone Levi è costretto ad **abbandonare la direzione della società** (che quindi nel 1938 impiega almeno 100 dipendenti) che è così assunta dal geometra Manlio Libero, precedentemente amministratore delegato (Levi resta comunque nell'organigramma aziendale come amministratore). Questa data, oltre che il cambio del timone, decreta (come risulta da un atto notarile redatto dal Regio notaio Giuseppe Giriodi) anche il cambiamento della ragione sociale e della denominazione dell'azienda che diventa una società anonima e prende il nome di **Fabbrica Italiana Società Parti Auto (Fispa)**.

Tra il 1943 e il 1945 la manodopera occupata alla Fispa arriva a sfiorare le 200 unità. Una maestranza altamente specializzata che nel 1943 partecipa, come tutti gli altri lavoratori del rione, alle agitazioni operaie del mese di marzo. Carlo Peletto, tornitore iscritto al Partito Socialista e responsabile della distribuzione in fabbrica di materiale di propaganda clandestina, ricorda come in fabbrica "ci ponemmo il problema del segnale, visto che noi non avevamo la sirena interna. Io lavoravo al fondo dell'officina e si decise che il segnale dovevo darlo io, fermando il mio tornio e voltandomi verso gli altri compagni di lavoro. Alle 10 fermai la macchina e mi voltai: dopo pochi secondi tutte le macchine erano ferme".

FISPA (corso Raffaello 17/d)

L'astensione dal lavoro provoca la reazione delle autorità: squadre fasciste e Polizia irrompono nello stabilimento ed arrestano lo stesso Peletto con l'accusa di essere organizzatore dello sciopero. L'assenza di fonti documentarie relative al periodo bellico, non permette di ricostruire oltre le vicende aziendali relative agli ultimi anni del conflitto e a quelli dell'occupazione tedesca. Notizie riguardanti l'azienda ritornano ad essere disponibili, seppure in maniera molto frammentaria, a partire dal primo dopoguerra. Si tratta di un atto notarile del 6 giugno 1947 che sancisce il ritorno di Leone Levi alla guida della Fispas e di una delibera che l'azienda invia alla Camera di Commercio di Torino, il 26 maggio del 1959, che attesta un progressivo sviluppo della società che richiede l'iscrizione alla Camera di Commercio di Torino di altri tre reparti distaccati (che si vanno ad aggiungere alla sede centrale e all'Ufficio ricambi): "il Reparto lavorazioni varie in Via Pio VII° (attivo dal 1955), il Reparto lavorazioni meccaniche in Via Madonna delle Rose 29 (attivo dal 1957) e il Deposito mensa, in Via Belfiore 56 (attivo dal 1954). **L'azienda continua la propria produzione fino al 31 dicembre del 1975**, quando cessa la propria attività fondendosi nella società per azioni IAO che, il 24 dicembre del 1981 è accorpata dalla Società Siette con sede a Firenze sancendo il definitivo distacco della Fispas (o meglio di ciò che ne rimane) dal capoluogo piemontese.

SCAT (via Madama Cristina 66)

Nel 1906 su iniziativa di Giovanni e Matteo Ceirano nasce la SCAT (Società Ceirano Automobili Torino). Il primo stabilimento dell'azienda, che occupa 150 operai e produce circa 150 vetture annue, sorge in un perimetro compreso tra via Madama Cristina 66 e corso Raffaello 17. L'azienda cresce rapidamente: nel 1909 produce 500 veicoli, gran parte dei quali costituiti dai modelli 12 e 16 HP. Tra il 1910 e il 1914 la SCAT inaugura la produzione di **vetture sportive** che la portano a ottenere prestigiosi piazzamenti nelle edizioni 1911, 1912 e 1914 della Targa Florio.

Nel 1914 le lavorazioni sono trasferite nel nuovo complesso di corso Francia, all'angolo con corso Lecce, dove lavorano 600 operai. Lo scoppio della guerra porta l'azienda a concentrarsi sulla produzione di **veicoli industriali per scopi bellici e motori per aviazione**. Nel 1925 Giovanni Ceirano acquisisce la maggioranza dell'azienda, mutandone denominazione in SCAT – Marca Ceirano. Un passaggio suggellato dall'uscita del modello 150, meglio noto come Cerianina, la cui carrozzeria è progettata da Candido Viberti.

Nel 1929 gli effetti della crisi internazionale rendono necessario l'ingresso nell'orbita Fiat, modificando le strategie produttive, non più improntate alla fabbricazione di auto ma a quella di veicoli industriali. Nel 1931, con l'uscita di scena di Giovanni Ceirano, la Fiat diventa la principale azionista della SCAT che nel 1932 è assorbita dalla SPA.

La lotta al pauperismo

L'azione filantropica della massoneria torinese, pur penetrando in un cospicuo numero di associazioni impegnate nelle differenti declinazioni della sfera assistenziale, sembra concentrare principalmente i propri sforzi lungo la direttrice della **lotta al pauperismo**, un fenomeno acuitosi sia dopo la crisi economica che colpisce la città in seguito al trasferimento della capitale a Firenze, sia a seguito del progressivo inurbamento delle masse contadine riversatesi a Torino.

Un fenomeno che produce un vero e proprio sottobosco urbano formato da orfani, ragazzi abbandonati, prostitute e mendicanti, verso i quali l'associazionismo laico – fortemente legato alla massoneria – si dimostra prodigo di attenzioni.

E' quindi seguendo tale scia che tra il 1884 e il 1900 si registra la nascita, rimanendo sul territorio di San Salvario, delle Cucine Popolari (1884), della Società per gli Asili Notturni (1888) e dei Bagni Popolari (1889).



Cucine Popolari

Nel 1884 a Torino si svolge l'Esposizione Generale Italiana. Le vicende dell'Esposizione sono fortemente legate a quelle delle Cucine Popolari, sorte nel 1884, grazie anche al decisivo appoggio del Comitato esecutivo dell'Esposizione torinese.

In occasione dei lavori preparatori della grande Esposizioni Generale Italiana del 1884, Luigi Pagliani e Cesare Goldmann decidono di creare una cucina popolare in seno alla stessa esposizione. Trovano un valido appoggio nella figura di Tommaso Villa, deputato al Parlamento, consigliere comunale, nonché presidente del comitato esecutivo dell'Esposizione, al quale viene indirizzata formale richiesta per ottenere un sussidio e un locale dove impiantare una cucina economica popolare. Richiesta che Villa accoglie, concedendo un locale e un prestito di lire 3.000 mediante il quale poter sostenere le spese necessarie all'impianto delle attrezzature.

Il 3 aprile 1884, a circa un mese dall'inaugurazione dell'Esposizione, la Cucina popolare inizia la propria attività, riscontrando un buon successo di avventori, la gran parte dei quali è costituita dagli addetti ai lavori di costruzione e ordinamento dell'Esposizione. La struttura ha sede in un edificio di corso Dante, presso l'entrata dell'Esposizione, e ha come scopo principale – recita lo statuto - “la fornitura di alimenti preparati, sani, al puro presto di costo, escluso qualunque intendimento di speculazione e beneficenza”.

Cucine Popolari

Viene così esplicitato fin da subito lo spirito che accompagnerà la neonata istituzione, la cui azione si indirizza su un versante differente rispetto a quello seguito della beneficenza di matrice cattolica, tendente a favorire la sola assistenza caritatevole, quasi un'elemosina. Su canoni diametralmente opposti si muovono invece i principi che animano le Cucine Popolari che nelle idee dei suoi fondatori devono rappresentare uno strumento attraverso il quale, utilizzando i principi della cooperazione, **i lavoratori possono contribuire al proprio miglioramento**, senza forma alcuna di elemosina, poiché la cucina economica non è forma di carità, ma di filantropia. Aperta ogni giorno, la struttura resta in funzione fino al 31 marzo 1885, e cioè quattro mesi dopo la chiusura dell'Esposizione, a vantaggio non soltanto dei lavoratori impiegati a demolire gli edifici, ma anche di quelli residenti nel vicino quartiere di San Salvario.



Cucine Popolari

Torino arriverà ad avere altre cucine popolari. Nel 1900 esse chiudono la propria opera. Le cucine sorgono tra il 1885 e il 1889 a grandi linee, a Porta Palazzo, Torino Centro (via Stampatori) Borgo Dora, San Secondo, Vanchiglia, Borgo Po, San Salvario piazza Nizza che sostituisce l'originaria. Le loro vicende, lo dicevo prima, si legano a filo doppio con quelle della massoneria torinese, che segue, fin dagli albori, l'intera parabola di un'istituzione che ha tra suoi iniziatori due tra le principali figure dell'intero panorama liberomuratorio cittadino, e cioè Luigi Pagliani, iscritto alla Loggia Rienzi di Roma, e Cesare Goldmann, membro della Loggia torinese Pietro Micca-Ausonia. L'influsso della massoneria non si limita però ai soli iniziatori, ma abbraccia anche buona parte del Comitato promotore, come dimostra la presenza al suo interno di Giuseppe Scipione Vinaj (passato dalla Pietro Micca-Ausonia alla loggia XX settembre), Tommaso Villa (membro della Dante Alighieri e, successivamente, della Cavour) Carlo Ferraris (Ausonia) e Francesco Tensi (Cavour), che seguiranno sempre da vicino e in prima persona le sorti di un'istituzione, caratterizzata nel corso del tempo come una vera e propria emanazione della liberomuratoria torinese.

Bagni Popolari

Il Comitato promotore delle Cucine popolari, ricopre un ruolo di primo piano anche nella fondazione dei Bagni Popolari, la cui realizzazione risente dell'offensiva igienista portata avanti subito dopo le elezioni comunali del 1876, che sanciscono il declino definitivo di una classe dirigente liberale e moderata e la contemporanea comparsa sulla scena politica e sociale di un gruppo liberale – progressistache, deciso ad apportare miglioramenti sensibili nelle condizioni sanitarie della popolazione, individua nell'igiene uno dei pilastri fondamentali sul quale fondare il proprio progetto.

La “svolta igienista” - trova proprio a Torino il terreno sul quale porre le sue radici, in un periodo contrassegnato da due momenti chiave per la storia della città: da un lato la perdita del ruolo di capitale d'Italia, dall'altro il rapido sviluppo industriale, che trascina con sé un processo di trasformazioni economiche, sociali e urbane che avrebbero mutato, ridisegnandone i contorni, il volto del capoluogo piemontese. Tra la fine dell'Ottocento e l'inizio del nuovo secolo, Torino conosce un rapido processo di inurbamento, che provoca rilevanti problemi in termini di condizioni igieniche e sanitarie, soprattutto nelle aree periferiche. Prive di elementari servizi igienici, condizioni abitative soddisfacenti e di un'adeguata rete di assistenza medica, esse non sembrano essere in grado di supportare un processo di espansione continua.

Bagni Popolari

Un'emergenza igienica e abitativa tradotta in numeri: sui 335.656 abitanti che Torino conta in quel periodo, più della metà (51,26%), vive "in alloggi di una o due camere". Assumendo come modello operativo la politica adottata dai Comuni di Parigi e Bruxelles nei quali è in funzione "uno specifico consiglio di igiene pubblica e sanità composto da medici, chimici e ingegneri igienisti", **l'amministrazione comunale torinese** - grazie all'impulso e ai suggerimenti di un gruppo di uomini nuovi - **inizia a considerare prioritario il tema dell'igiene della popolazione**, in particolar modo di quella meno abbiente.

Un passaggio che sottolinea la vocazione igienista della città, sede nel 1880 del terzo congresso di igiene, a conclusione del quale, riprendendo quanto emerso in quello precedente, tenutosi a Parigi due anni prima viene sottolineata l'esigenza di una partecipazione attiva dell'igiene alla vita politica. Un pensiero esplicitato chiaramente da Giacinto Pacchiotti - ingegnere, futuro assessore all'igiene al Comune di Torino nonché fondatore della sezione torinese della Società Italiana d'igiene - che intervenendo durante l'assise congressuale rivendica il diritto degli igienisti a "partecipare di persona alla vita politica dei rispettivi paesi in qualità di deputati, di consiglieri regionali e municipali".

Bagni Popolari

Dall'ultimo ventennio del XIX secolo l'igiene della popolazione diventa uno dei principali nodi caratterizzanti l'azione politica dell'amministrazione comunale, **coinvolgendo anche élites culturali e borghesia cittadina**. Un richiamo al quale non sembrano rimanere insensibili nemmeno gli ambienti liberomuratori, impegnati nella creazione di strutture che, contrastando il monopolio ecclesiastico, fossero in grado di portare benefici pratici alla popolazione, non solo dal punto di vista intellettuale e morale, ma anche da quello igienico e sanitario.

Torino diventa così una palestra nella quale sperimentare e applicare i principi cardine dell'igienismo, con l'obiettivo di migliorare le condizioni di vita della popolazione attraverso il controllo della salute pubblica, il contenimento delle malattie infettive, il raggiungimento di un'igiene urbana e di condizioni abitative salubri. Un quadro nel quale assume un ruolo preminente "l'igiene della persona e della biancheria", e nel quale si inserisce a pieno titolo la realizzazione dei primi bagni e lavatoi pubblici costruiti con l'intento di sopperire alle crescenti necessità della popolazione più povera tanto nelle aree di antica urbanizzazione, quanto negli insediamenti più recenti.

I Bagni Popolari di Torino

La storia dei bagni popolari si incrocia con quella delle Cucine Popolari. Infatti è lo stesso comitato promotore delle cucine popolari. Nascono così nel 1887, nel perimetro immediatamente adiacente alle Cucine Popolari di piazza Nizza, i Bagni Popolari di Torino, che avrebbero utilizzato, per il riscaldamento dell'acqua corrente, parte del vapore prodotto dalle cucine stesse. Nel 1897 a causa del deperimento di una parte del corpo in legno, l'edificio di San Salvario deve essere demolito. Si decide allora di edificare una nuova struttura in piazza Nizza 75, interamente in calcestruzzo. Nel 1905 il popoloso quartiere di San Salvario vede sorgere nel proprio perimetro un altro stabilimento adibito a Bagni municipali. L'edificio, di chiara impronta liberty viene progettato dall'ingegner Camillo Dolza e sorge su un terreno privato sito nel quadrilatero compreso tra le vie Saluzzo, Belfiore, Morgari e Valperga Caluso, acquistato dal Comune di Torino per la somma di lire 30.000. I Bagni popolari entrano in funzione nel 1906 a San Salvario.



I Bagni Popolari di Torino

Nel 1916 il Comune, spinto dall'incendere degli eventi bellici a un'ottimizzazione delle risorse, che prevede una riduzione dei costi di gestione e un risparmio di legname, delibera una diminuzione dell'attività dello stabilimento, limitandone l'apertura a soli tre giorni alla settimana.

Al termine del conflitto, i Bagni Municipali riprendono a pieno ritmo la propria attività per poi cessarla del tutto nell'estate del 1943 quando vengono pesantemente danneggiata dai bombardamenti alleati, che provocano la parziale distruzione del fabbricato, ricostruito nel 1954 e riportato alla sua funzione originaria.

La positiva esperienza di San Salvario spinge il Comitato a inviare alla Giunta municipale una richiesta per ottenere il consenso a edificare nuove strutture in altri punti della città San Secondo, piazza IV Marzo, San Donato (via Saccarelli) e soprattutto Borgo Vanchiglia (la struttura è attiva ancora oggi).



Asilo Notturmo Umberto I

Presenza nell'apparato dirigenziale della società di esponenti della comunità ebraica come Benedetto Foà e Abramo Treves, portando così l'istituzione a rappresentare un interessante esempio di associazionismo laico, nel quale le diverse sensibilità dovute alla presenza di esponenti protestanti, ebraici e liberomuratori si fondono nel tentativo di creare una struttura associativa di stampo solidaristico. Ci sono anche i massoni.

Fin dal suo primo giorno di attività, l'Asilo Notturmo Umberto I si propone – come si legge nell'articolo 2 dello Statuto della Società per gli Asili Notturni – di offrire “senza operare alcuna distinzione di età, nazionalità e religione”. Le relazioni sul funzionamento morale e finanziario dell'ente rappresentano una fonte privilegiata alla quale attingere per analizzare le vicende dell'istituzione negli anni successivi. In tal senso un punto di osservazione privilegiato è rappresentato dal periodo compreso tra il 1919 e il 1925. Nel 1920 l'ente ospita 6.059 persone; nel 1922 i ricoverati sono 4.685; nel 1923 il numero degli assistiti diminuisce, toccando la quota di 4.570 persone, mentre nel 1925, l'ultimo anno al quale le carte fanno riferimento, l'Asilo notturno ospita 4.545 persone, “per complessive 13.807 notti, con una media di 38 persone per sera”. Numeri che dimostrano come l'Asilo Notturmo Umberto I sia oramai una realtà ampiamente consolidata nel panorama torinese al punto da dover ricorrere a un ampliamento dei propri locali.