

Capitale industriale e movimento studentesco

PERIODO: 1964-1968

Introduzione: Dopo essere stato presidente della Provincia dal 1951 al 1964, il democristiano Giuseppe Grosso è eletto sindaco nel febbraio 1965 a capo di una giunta centrista costituita dall'alleanza tra Dc, Pli e Psdi. Il suo ingresso in Sala rossa corrisponde a una fase economica negativa e alla grave situazione delle finanze comunali. Il costante incremento demografico dovuto all'immigrazione impone la necessità di applicare il piano urbanistico in grado di regolare la crescita edilizia e di contrastare le azioni speculative dovute alla carenza di case e di servizi. Negli anni Sessanta i tassi di crescita demografica più elevati, al pari dei nuovi insediamenti industriali (come la Fiat Rivalta, aperta nel 1967) riguardano comuni della prima e seconda cintura, alcuni dei quali, nel ventennio 1951-71, vedono quintuplicare gli abitanti. I contrasti all'interno della coalizione portano a una crisi della maggioranza provocando la sostituzione di Grosso con Andrea Guglielminetti, a capo di una giunta di centro-sinistra. La forte concentrazione urbana e nei sobborghi trasforma Torino in «città-fabbrica» e «città dormitorio». Nella seconda metà degli anni Sessanta, gli effetti di un quindicennio di rapido sviluppo economico aumentano la capacità di consumo delle famiglie operaie, che iniziano ad acquistare i nuovi elettrodomestici e le prime utilitarie. A Torino i consumi pro-capite risultano più elevati della media italiana del 20%, e per l'80% sono costituiti da consumi privati. La rete della distribuzione commerciale si amplia raggiungendo i 14 negozi per 1.000 abitanti, mentre le automobili circolanti sono una ogni 10 abitanti, contro la media di una ogni 15 in Italia. Le abitazioni in proprietà passano dal 12% nel 1951 al 25% nel 1971. Al mito del benessere e della modernizzazione si accompagna l'altra faccia della medaglia: la difficoltà degli immigrati di integrarsi, l'insufficienza dei servizi e delle infrastrutture e la complessità della gestione di un territorio in forte espansione sono le premesse di un conflitto sociale che si manifesta prima nelle proteste studentesche e immediatamente dopo nel mondo del lavoro. La città è dominata dalla monocultura e dal gigantismo dell'industria automobilistica e assume i tratti anonimi di una company town.

Popolazione residente e movimento migratorio:

anno	Popolazione residente	Immigrati	emigrati
1964	1.116.631	44.424	50.455
1965	1.106.707	35.729	52.160
1966	1.112.182	42.650	44.318
1967	1.131.621	54.653	41.532
1968	1.152.798	56.241	41.904

Cronologia:

1964 Lancio della Fiat 850

1964 CSEL cambio di denominazione sociale in CSELT (Centro studi e laboratori telecomunicazioni), una realtà d'avanguardia nel campo delle telecomunicazioni

1965 Lancio della Fiat 500 F

1967 Nasce l'Aspera Frigo, impresa di proprietà della famiglia Agnelli

1967 Lancio della Fiat 124

1967 Nuovo stabilimento Fiat a Rivalta

1968 Nasce la SIRP (Società Italiana Realizzazione Prototipi) di G. Giugiaro e A Mantovani

1968 Fiat 500 di lusso 1970 - Fiat 128

1968 Nasce il logo Robe di Kappa

Attività economica e industriale:

La congiuntura economica negativa del 1964-65 rallenta la crescita, che riprende rapidamente nella seconda metà degli anni Sessanta riportando in tensione il mercato del lavoro. La FIAT supera la soglia del milione di autovetture annue nel 1966 ed è leader nella produzione italiana di aerei, grandi motori marini e materiale ferroviario. L'indotto accresce a dismisura per il settore metallurgico, dall'acciaio ai cuscinetti a sfera, alle macchine utensili, e per l'industria della gomma, delle vernici e delle materie plastiche. Oltre l'80% delle attività industriali torinesi ruota attorno alla FIAT. Al termine del lungo miracolo economico degli anni Cinquanta e Sessanta, con quasi 150.000 dipendenti, la FIAT offre lavoro a un terzo dell'intera manodopera manifatturiera della provincia. La Lancia, l'unica concorrente torinese che ancora resiste alla progressiva fagocitazione della FIAT, pur con le sue cospicue dimensioni (8.000 dipendenti e una produzione di 10.000 autoveicoli nei primi anni cinquanta), non è in grado di passare a una produzione di massa né specializzarsi in una produzione di nicchia di modelli sportivi e di lusso. Nel 1969 è condannata all'assorbimento da parte della FIAT.

Bibliografia:

A. Castagnoli, Le istituzioni locali e le classi dirigenti dal dopoguerra alla metà degli anni Ottanta, in Storia di Torino. Gli anni della Repubblica, IX, a cura di Nicola Tranfaglia, Einaudi, Torino 1999, pp. 103-155

V. Castronovo, Torino, Laterza, Roma - Bari 1987

S. Musso, Il lungo miracolo economico. Industria ed economia a Torino. 1950-1970, Storia di Torino. Gli anni della Repubblica, IX, a cura di Nicola Tranfaglia, Einaudi, Torino 1999, pp. 51-100.

Idem, Lo sviluppo e le sue immagini. Un'analisi quantitativa. Torino 1945-1970, in La città e lo sviluppo. Crescita e disordine a Torino, 1945-1970, a cura di Fabio Levi e Bruno Maida, Franco Angeli 2002, pp. 39-70.

Id., La città industriale dalla ricostruzione al miracolo economico, in Torino al Lavoro dalla ricostruzione allo sviluppo, Città di Torino, 2006.

Id., Il lavoro e la città, in Torino industria. Persone, lavoro, imprese, a cura di Giuseppe Berta, Torino, Città di Torino-Archivio Storico, 2008, pp. 109-166.