

## Gli anni del boom

**PERIODO: 1956-1963**

**Introduzione:** Con l'avvio della motorizzazione di massa Torino diventa la capitale del lavoro e dell'industria. Amedeo Peyron è rieletto sindaco nel 1956 e il suo mandato mette al centro un vasto programma di infrastrutture, la realizzazione del piano regolatore intercomunale e il lancio della città sul piano internazionale. Con l'aumento della popolazione emerge la necessità di modernizzare i servizi pubblici e di incentivare il settore edilizio per affrontare la carenza di case. La Giunta approva importanti interventi quali la costruzione del Teatro Regio, la ristrutturazione dell'ospedale Martini, il progetto del quartiere Vallette, l'ampiamiento delle scuole e l'edificazione di nuovi complessi scolastici. Nel corso del suo mandato sono inaugurate opere importanti come la Galleria d'arte moderna, la Biblioteca civica, l'aeroporto di Caselle. Nel 1961 le celebrazioni del centenario dell'Unità di Italia offrono l'occasione per dare visibilità internazionale alla città e al suo mondo produttivo. Lo sviluppo attrae ondate migratorie che trasformano la città. Fino alla prima metà degli anni Cinquanta si registra ancora una prevalenza delle campagne piemontesi sulle regioni meridionali nella provenienza degli immigrati. Ma nella seconda metà del decennio il peso dell'immigrazione dal Mezzogiorno sale, e diviene progressivamente preminente: nel 1962 il 45,2% degli immigrati arriva dal Sud e dalle isole, contro il 27,5% proveniente dal Piemonte, il 16,3% dal resto dell'Italia settentrionale, il 6,2% dall'Italia centrale, il 4,7% dall'estero e località non determinate. Negli anni del boom economico Torino raggiunge tassi di crescita elevatissimi. La popolazione aumenta, tra il 1951 e il 1961, da 720.000 a 1.033.870 abitanti, con un balzo del 42,5% in soli dieci anni. L'attività edilizia, pur intensa e ben poco vincolata, non riesce, al pari dei servizi, a tenere il passo con la crescita degli abitanti. I nuovi immigrati devono adattarsi a condizioni abitative precarie e sovraffollate.

### Popolazione residente e movimento migratorio:

anno	Popolazione residente	Immigrati	emigrati
1956	853.179	46.689	14.983
1957	889.249	51.925	17.024
1958	916.652	43.860	19.004
1959	946.029	46.761	20.456
1960	994.089	64.745	19.610
1961	1.033.870	75.920	22.628
1962	1.079.617	68.996	28.903
1963	1.114.300	67.473	40.082

**1961. Censimento dell'industria e del commercio. Addetti alle attività industriali e commerciali, per rami di attività. Distribuzione percentuale.**

Industrie estrattive	0,1
Industrie manifatturiere	63,2
Costruzioni e impianti	6,4
Energia elettr., gas, acqua	1,1
Trasporti e comunicazioni	6,4
Commercio	17,5
Credito e assicurazioni	2,3
Attività e servizi vari	3,1
Totale	100,0

**1951. Censimento dell'industria e del commercio. Addetti all'industria manifatturiera per settori.**

Industrie	Comune di Torino	Provincia di Torino
Alimentari	2,8	3,0
Tabacco	0,3	0,2
Pelli e cuoio	1,5	2,1
Tessili	3,7	11,1
Vestiario, abbigliamento, arredamento	5,3	3,9
Legno	2,6	3,6
Carta e cartotecnica	0,9	1,6
Poligrafiche, editoriali	3,3	2,3
Foto-fono-cinematografiche	0,2	0,2
Metallurgiche	6,5	6,2
Meccaniche	62,3	54,5
Minerali non metalliferi	1,1	2,0
Chimiche e affini	3,8	4,5
Gomma	4,3	3,3
Manifatturiere varie	1,5	1,6
Totale	100,0	100,0
Costruzione di mezzi di trasporto	31,9	22,2

Il boom economico italiano, incentrato sulla motorizzazione di massa, vede in Torino una protagonista di primo piano, con un ulteriore ampliamento del peso delle produzioni metalmeccaniche, e della costruzione di mezzi di trasporto all'interno del settore. L'affermazione della produzione fordista attrae manodopera dal resto del Paese e in particolare dalle regioni del Mezzogiorno. La crescita demografica è imponente: nei dieci anni che intercorrono tra i censimenti della popolazione del 1951 e del 1961 gli abitanti aumentano del 42,5%, il tasso di crescita più

elevato tra tutte le città italiane. I flussi di immigrazione superano ampiamente quelli di emigrazione. Questo ultimi, tuttavia, non scompaiono, a testimonianza del dinamismo sociale indotto dall'accelerazione dello sviluppo.

## Cronologia:

1957 Lancio della 500

1958 Il Sida, il sindacato dell'auto, si aggiunse nel panorama torinese a due altre esperienze di sindacalismo autonomo aziendale, il Fali alla Riv e Autonomia aziendale alla Olivetti

1959 Approvazione del Piano Regolatore

1960 Fondazione della Officine Stampaggi Industriali (OSI), carrozzeria automobilistica

1960 Fiat 500 giardiniera - 500 D

1960 Nasce il Centro di Calcolo del Politecnico (calcolatore Olivetti Elea 6001)

1961 L'azienda SPIREA cambia denominazione in INDESIT

1961 Costituzione dello CSEL (Centro Studi e Laboratori), che nel 1964 si trasformerà in CSELT, una realtà d'avanguardia nel campo delle telecomunicazioni

1961 Italia '61: centenario dell'Unità d'Italia

1962 Rivolta operaia di piazza Statuto.

1962 Raddoppio dello stabilimento di Mirafiori

**Attività economica e industriale:** Negli anni del miracolo economico i lavoratori torinesi godono di paghe decisamente più elevate della media nazionale; quelli dell'automobile in particolare, tanto della Lancia che della FIAT, si trovano in una situazione privilegiata, e costituiscono una quota molto elevata della popolazione lavoratrice. Vi è un miglioramento consistente del reddito che non garantisce però ancora una piena estensione ai lavoratori dipendenti del mercato dei nuovi beni di consumo durevoli e degli stili di vita connessi. Alla fine degli anni Cinquanta non sono molte le famiglie operaie che possiedono un'utilitaria: la prima motorizzazione, nel mondo del lavoro, passa attraverso la motocicletta, o meglio gli scooter, la Lambretta e la Vespa. Ben pochi sono i lavoratori che trascorrono le ferie in località di vacanza. Nel 1957 la FIAT inizia la produzione della nuova "500". Con la "600" e la "500", lo stabilimento di Mirafiori mette in atto, con un ritardo più che decennale, i principi della produzione lineare secondo i quali è stato progettato. Nel 1963 è superata

la soglia del milione di autoveicoli annui (942.000 autovetture e 69.800 veicoli commerciali). A quella data, il numero di ore di lavoro per automobile risulta quattro volte inferiore in confronto alla fine degli anni Quaranta. Con il rilevante contributo della FIAT alla produzione di aerei, di grandi motori marini, di materiale ferroviario, Torino diventa il centro produttivo del trasporto italiano e il nucleo propulsivo dell'intera economia del paese. Il capoluogo subalpino assume il ruolo di capitale industriale d'Italia proprio negli anni più intensi del miracolo economico, quando tra il 1958 e il 1962 le esportazioni diventano la componente fondamentale dello sviluppo. Nelle esportazioni italiane, i prodotti meccanici raggiungevano il 30% in valore di tutte le merci vendute sui mercati esteri, e all'interno del comparto la vendita di mezzi di trasporto assume un'importanza centrale, soprattutto grazie alle utilitarie FIAT. In questi anni centrali del boom si stima che l'80 % dell'economia torinese ruoti intorno alla produzione autoveicolistica, tenuto conto di tutti i prodotti accessori, vernici e pneumatici in primo luogo. Tuttavia nell'area torinese esistono anche imprese di notevoli dimensioni in altri settori, la cui cultura industriale e organizzazione produttiva risente dell'influenza fordista. La capitale dell'auto diventa così la capitale della produzione di massa: le automobili, ma anche i cuscinetti a sfera della RIV, le macchine per ufficio della Olivetti, i dolci di Venchi Unica e Wamar, il caffè della Lavazza, gli abiti confezionati del Gruppo Finanziario Tessile. Le grandi imprese trainano la crescita, creando occasioni per una mobilitazione dal basso di iniziative imprenditoriali che ramificano un vasto tessuto di piccole e medie imprese, meno colto dai riflettori, ma nondimeno vitale e importante sul piano produttivo e occupazionale.

## Bibliografia:

“Annuario Statistico della città di Torino”

D. Bigazzi, Mirafiori e il modello americano, 1936-1960, in Mirafiori, a cura di C. Olmo, Allemandi, Torino 1997

A. Castagnoli, *L'Europa e oltre. L'AMMA nelle organizzazioni internazionali*, in *La metalmeccanica torinese nel secondo dopoguerra (1945-1972)*, a cura di P.L. Bassignana, G. Berta, Samma, Torino 1997, pp. 196-197

Idem, *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, *Imprese ed economia in Piemonte. Dalla “grande crisi” a oggi*, Cassa di Risparmio di Torino, Torino 1977

Idem, *Torino*, Laterza, Roma - Bari 1987

*La Fiat*, FIAT S.p.A. - Ufficio Stampa, Torino s.d. (ma 1986).

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