



**Politecnico  
di Torino**

## Politecnico di Torino

Collegio di Pianificazione e Progettazione  
Corso di Laurea in Pianificazione Territoriale, Urbanistica e Paesaggistico-ambientale  
A.A. 2021/2022  
Sessione di Laurea Settembre 2022

# **La città della fabbrica. La fabbrica della città.**

Fiat e Mirafiori

Relatore  
Luca Davico

Candidata  
Shaima El Shafei

*« Labor omnia vincit.»*

*Virgilio*

# INDICE

Introduzione	5
--------------	---

## Capitolo 1 - Il quartiere: Mirafiori

1.1	Il quartiere ieri	8
1.2	Le fasi di espansione del quartiere	10
1.3	Il quartiere oggi	17
1.4	Il quartiere di Mirafiori tra ieri e oggi	34

## Capitolo 2 - L'azienda: FIAT

2.1	L'azienda: FIAT	38
2.2	La fondazione: C.so Dante	39
2.3	Dopo C.so Dante: FIAT Lingotto	44

## Capitolo 3 - L'azienda a Torino

3.1	Premessa	53
3.2	L'immigrazione causa FIAT	54
3.3	Il Fordismo	56
3.4	Fordismo in FIAT	58
3.4.1	L'ambiente di lavoro	59
3.4.2	L'ambiente di vita. Il welfare aziendale	63

## Capitolo 4 – L'azienda nel quartiere. FIAT Mirafiori

4.	Caso studio: FIAT Mirafiori	72
4.1	Inquadramento territoriale FIAT Mirafiori	72

4.2	L'origine dello stabilimento di FIAT Mirafiori	73
4.3	La gara d'appalto e il cantiere	76
4.4	Le caratteristiche dello stabilimento di FIAT Mirafiori	79
4.5	Inaugurazione della FIAT Mirafiori	81
4.6	I lavoratori della FIAT Mirafiori	83
4.6.1	La composizione dei lavoratori	83
4.7	Mirafiori "Sud" e l'"Autunno caldo"	85
4.8	L'avvento dell'innovazione tecnologica	89
4.9	Dall'avvento dell'innovazione tecnologica a oggi	91
<b>5.</b>	<b>Conclusioni</b>	<b>97</b>
	<b>Bibliografia e sitografia</b>	<b>100</b>
	<b>Ringraziamenti</b>	<b>104</b>

## **Introduzione**

L'interesse per il tema che si vuole affrontare nelle seguenti pagine della presente tesi, nasce in primis durante il corso di Sociologia Urbana, che ha permesso uno sguardo differente a elementi ritenuti comuni nella quotidianità. In secondo luogo è un interesse che ha conosciuto una maggiore concretezza con l'inizio del percorso di tirocinio affrontato presso il progetto "Immagine del Cambiamento". Nella prima fase di tale tirocinio il lavoro svolto ha permesso la messa a confronto di diversi luoghi della città di Torino. In base a quanto appena affermato l'attenzione principalmente si vuole dare a un quartiere nello specifico, situato all'estremo sud di Torino: Mirafiori.

Si è scelto questo quartiere in particolare non solo per la storia che c'è dietro, ma soprattutto come luogo che accoglie una delle più rilevanti aziende che hanno avuto, e continuano ad avere, sede a Torino: la FIAT. Un'azienda che, per il suo rilievo, ha per anni scandito i ritmi non solo lavorativi ma anche di vita di un'intera città.

A livello metodologico e operativo si va a procedere, dopo un esteso lavoro di ricerca e consultazione bibliografico e sitografico, con una prima parte destinata all'inquadramento e alla storia passata e odierna del quartiere in questione. La successiva fase si vede come oggetto di analisi, invece, della suddetta azienda. Infine, mediante un tentativo di integrazione

dei due soggetti principali di tale tesi, il focus è sul caso studio  
scelto: FIAT Mirafiori.

# **CAPITOLO 1**

## **Il quartiere: Mirafiori**

## 1. Il quartiere: Mirafiori

### 1.1 Il quartiere ieri

L'originario Borgo di "Miraflores" nasce nei pressi dell'omonimo castello, ossia il castello di Mirafiori, a partire dalla seconda metà del Cinquecento, in epoca moderna, come diramazione del comune di Torino verso Stupinigi localizzandosi all'esterno della seconda cinta daziaria<sup>1</sup>.



Figura 1. Nucleo storico del quartiere Mirafiori, all'origine Borgo Mirafiori.

Fonte: Topografo Piemontese, Carta topografica della caccia (1761-66). ASTO, Corte, Carte Topografiche Segrete, Torino.

---

<sup>1</sup>Davico P. et al., (2014), *La storia delle città per capire il rilievo urbano per conoscere borghi e borgate*, Politecnico di Torino, Revello (CN), Pg. 184-185.



La maglia viaria è legata al carattere agricolo del territorio dove si andarono a localizzare una serie di bassi edifici. Risultava all'epoca delimitato da: via Onorato Vigliani; attraversamento della linea ferroviaria Torino – Genova; via Somalia; strada Castello di Mirafiori; corso Unione Sovietica; piazzale Caio Mario. Nel 1912 la città di Torino inizia la pianificazione del proprio futuro metropolitano. In questo contesto, a Mirafiori venne prevista la realizzazione di otto isolati di case basse. La loro costruzione fu avviata nel 1932 con la concretizzazione, però, di soli due degli otto isolati previsti dal PRG. In questo stesso periodo, ad opera della "Cooperativa case economiche dipendenti FIAT", si realizzarono ulteriori 12 case plurifamiliari di due piani. Nel 1927, ne vennero costruite, poi, altre 15<sup>2</sup>. Con lo stabilirsi della FIAT, poi, insediatasi a Torino l'11 luglio del 1899, si apre un capitolo fondamentale nella storia della città. Lo stabilimento della FIAT Mirafiori nel 1939, segna una svolta significativa che riuscì ad influire non solo sulla vita lavorativa dei suoi dipendenti, ma anche nell'ambiente di vita. Questo tema verrà poi ripreso in maniera più approfondita nei seguenti capitoli.

---

<sup>2</sup>Zanlungo L., Robotti D., (2008), *Da Mirafiores alla Roccafranca. Turismo urbano a Mirafiori nord*, Hapax, Torino, pg. 42-43.

## 1.2 Le fasi di espansione del quartiere

Tra il 1926 e il 1944 Mirafiori è un quartiere di aperta campagna.

È in questo periodo che vengono avviate le costruzioni dei primi interventi di costruzione di edilizia pubblica.

Tra tali interventi vanno ricordati quello del 1927 promosso dall'IACP mediante il quale prenderanno vita il complesso M2 (Figura 2), tra via Dina e corso G. Agnelli, composto di isolati a corte chiusa<sup>3</sup>.

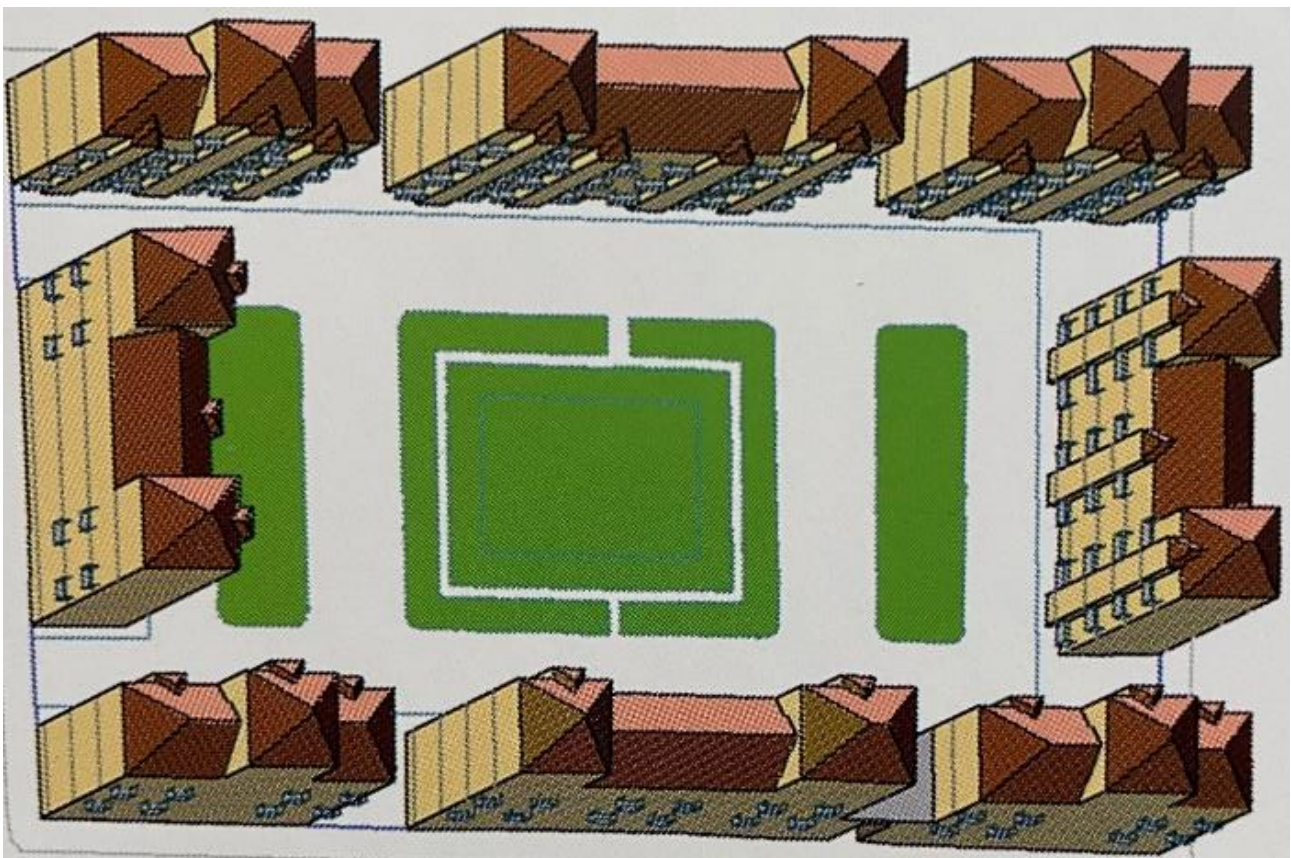


Figura 2. Un isolato tipo del complesso M2.

Fonte: Zanlungo, Robotti, 2008.

---

<sup>3</sup>Zanlungo L., Robotti D., (2008), *Da Mirafiores alla Roccafranca. Turismo urbano a Mirafiori nord*, Hapax, Torino, pg. 30-31.

È da citare, inoltre, la realizzazione del complesso Q23 (Figura 3) costituito tra il 1938 e il 1944 la cui costruzione è dovuta all'Istituto Fascista Case Popolari<sup>4</sup>.

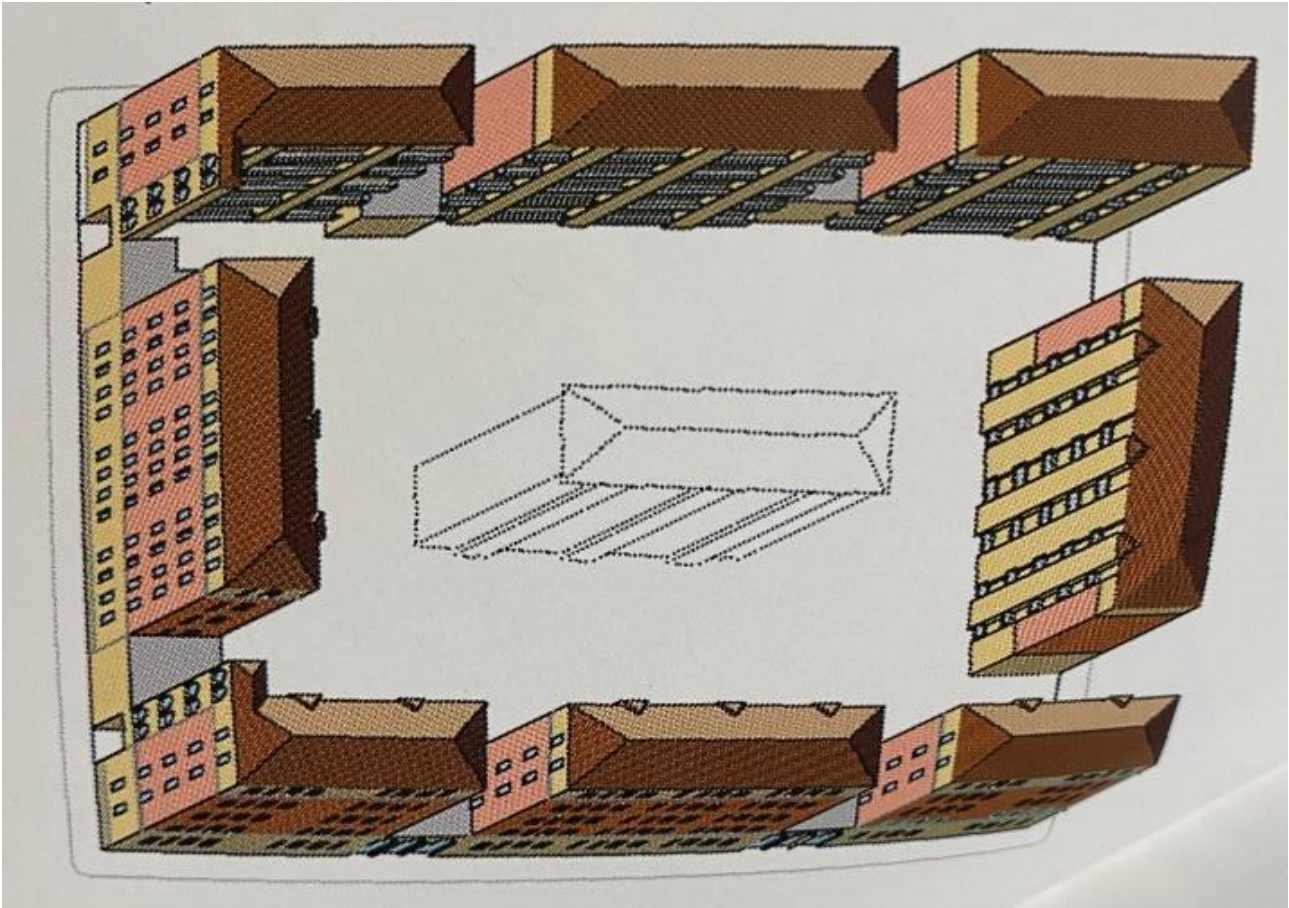


Figura 3. Un isolato tipo del complesso Q23.

Fonte: Zanlungo, Robotti, 2008.

Per quanto concerne, invece, le strutture dedicate all'istruzione realizzate in questi anni è importante quello risalente al 1943, anno in cui viene avviata dai Salesiani una scuola aziendale, la scuola "Edoardo Agnelli".

---

<sup>4</sup>Zanlungo L., Robotti D., (2008), *Da Miraflores alla Roccafranca. Turismo urbano a Mirafiori nord*, Hapax, Torino, pg. 34-35.





Figura 4. Prima fase di espansione del quartiere Mirafiori (1926-1944).

Fonte: S.A., 2010.

La seconda fase di espansione si ha tra il 1945 e il 1950 (Figura 5). In questi anni il quartiere di Mirafiori viene scelto, insieme ad altri quattro quartieri, per la concentrazione di nuove case da realizzare dopo la distruzione della fase post bellica. In questa fase di secondo dopoguerra, il Piano di Ricostruzione del 1947 continua a prevedere la realizzazione di edifici a destinazione residenziale di iniziativa pubblica. In base a questo ragionamento, infatti, tra il 1943 e il 1947 sorse il complesso Q25, complesso residenziale in cui gli edifici raggiungevano i cinque

piani fuori terra. Nel 1947, si costruirono ancora il complesso S1 ed S3, rispettivamente localizzati in via Dina e corso Orbassano, costruiti con la stessa configurazione del complesso Q25 con l'aggiunta della distribuzione a ballatoio<sup>5</sup>.



Figura 5. Seconda fase di espansione del quartiere Mirafiori (1945-1950).

Fonte: S.A., 2010.

Il quartiere continua ancora ad espandersi tra il 1951 e il 1965 (Figura 6). La peculiarità di questa fase è che l'edilizia residenziale viene sempre di più intensificata e densificata con

---

<sup>5</sup>S.A., (2010), *La fabbrica della città. Mirafiori e la FIAT*, Stragrafica s.r.l., Torino, pg. 50-53.

edifici che raggiungevano dieci piani fuori terra con la realizzazione di alloggi sempre più grandi. Questi, in più, sono gli anni del boom economico, dell'industria di massa e delle grandi problematiche operaie. In questo contesto, tra il 1956 e il 1958, la FIAT decide il raddoppio del quartiere di Mirafiori. Quest'ultima decisione venne presa in correlazione al grande flusso migratorio che affluisce in modo massiccio dal meridione. Tale flusso migratorio fece aumentare in maniera importante il fabbisogno abitativo. Le prime soluzioni serie in merito a tale problematica vennero prese, in primis, proprio dalla FIAT che nel 1954 partecipò al piano Ina-casa, con la costruzione di diversi quartieri tra cui Mirafiori sud.

All'inizio degli anni Cinquanta venne, anche, avviato il processo di urbanizzazione dell'area compresa tra corso Siracusa, corso Tazzoli, corso Orbassano e via Nallino. Durante tale processo, vennero costruiti: 450 alloggi; i complessi M5 e M6; e altri 50 alloggi nel complesso S3<sup>6</sup>.

---

<sup>6</sup> Zanlungo L., Robotti D., (2008), *Da Mirafiores alla Roccafranca. Turismo urbano a Mirafiori nord*, Hapax, Torino, pg. 80-81.



Figura 6. Terza fase di espansione del quartiere Mirafiori (1951-1965).

Fonte: S.A., 2010.

Nella successiva periodo di espansione che avvenne tra il 1966 e il 1977 (*Figura 7*), in particolare nel 1962, venne varata la Legge 167/62 sull'edilizia convenzionata, che rappresenta un importante provvedimento per favorì l'acquisizione di aree che vennero destinare ad edilizia economica e ai relativi servizi. Vicino alle case popolari andarono a sorgere altri edifici di dieci piani di iniziativa sostanzialmente di cooperative edilizie<sup>7</sup>.

<sup>75</sup>S.A., (2010), *La fabbrica della città. Mirafiori e la FIAT*, Stragrafica s.r.l., Torino, pg. 56-57.







### 1.3 Il quartiere oggi



Figura 8. Inquadramento territoriale del quartiere Mirafiori.

Fonte: Google Maps. Rielaborazione El Shafei, 2022.

Ex Circoscrizione 10, oggi Circoscrizione 2, è dove risulta essere amministrativamente localizzato l'odierno quartiere di Mirafiori (Figura 8). Quest'ultimo situato all'estremo sud della città di Torino, area in cui si ha uno dei due principali svincoli d'ingresso alla città. Un quartiere che, oltre ad essere distinto in “Nord” e

“Sud”, dal punto di vista morfologico insediativo, è per di più connotato da una simmetria rispetto alla centralità della zona industriale. Tale simmetria è riscontrabile tra le due porzioni del quartiere, quella a Nord e quella a Sudest, infine, si possono evincere due restanti zone di frangia, ossia, quella a Ovest e Sudovest. Queste ultime parti del quartiere sono situate al confine della città, oltre il quale sorgono zone di campagna, industriali e zone dedicate a servizi.

Oltre alla distinzione di localizzazione prettamente fisica e geografica, per molti anni vi è stata una divisione tra le odierne porzioni Nord e Sud del quartiere di Mirafiori anche a livello amministrativo. Fino al 2016, infatti, Mirafiori Nord e Sud appartenevano a due differenti circoscrizioni, rispettivamente la 2 e la 10. Con il Regolamento sul decentramento poi, come avvenne anche per altre circoscrizioni nella città di Torino, nasce la nuova Circoscrizione 2 composta da: Mirafiori Nord, Mirafiori Sud e Santa Rita. Con l'adattamento al sopracitato regolamento vengono quindi fusi dei quartieri la cui evoluzione è guidata da dinamiche molto differenti tra di loro: se per Mirafiori Nord e Sud le i ragionamenti alla base del loro sviluppo possono considerarsi analoghi, lo stesso non vale, invece, per il quartiere di Santa Rita<sup>9</sup>.

---

<sup>9</sup><https://nuovasocieta.it/circoscrizione-2-la-difficolta-di-un-decentramento-riuscito-a-meta/>

Tornando, ora, su quanto concerne Mirafiori, il quartiere attualmente risulta essere delimitato da corso Rossini a nord, corso Unione Sovietica a est, dal fiume Sangone a sud e, infine, da corso Orbassano ad ovest. I grandi viali che attraversano Mirafiori sono cambiati con il passare del tempo in modo da potersi adattare al moderno sistema della mobilità. In base a quest'ultimo ragionamento, infatti, il sopracitato corso Unione Sovietica, ex viale per Stupinigi, venne ampliato mediante la demolizione di diversi edifici, per poter permettere la realizzazione degli odierni controviali (*Figura 9*).

Inoltre, Mirafiori a oggi risulta essere il quartiere con il più alto valore di verde pro capite nella città di Torino. Fra i grandi palazzi sorgono giardini pubblici, prati, attrezzature sportive e una grande quantità di alberi<sup>10</sup>.

---

<sup>10</sup>Davico I. et al., (2020), Torino. Immagine del cambiamento, Edizione del Capricorno, Torino, pg. 7-14.





*Figura 9 - IERI. Cantiere per allargamento di corso Stupinigi.*

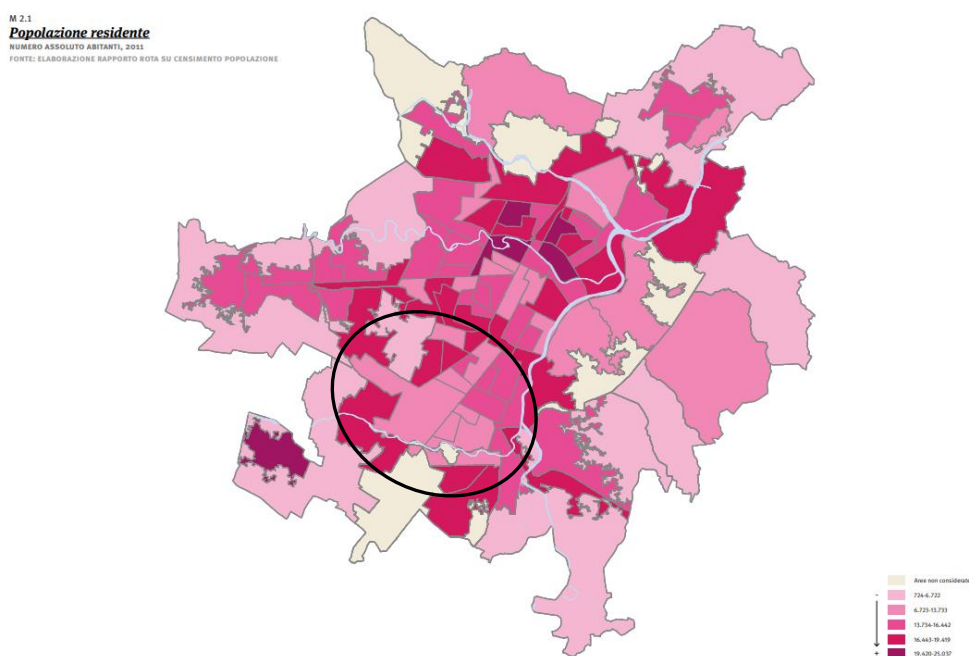
*Fonte: Archivio Storico città di Torino, anni '50.*



*Figura 9 - OGGI. Corso Unione Sovietica 591, Viale alberato, traffico e trincea tram.*

*Fonte: Luca Davico, 2015.*

Per quanto riguarda la popolazione residente, però, il quartiere va guardato nella sua suddivisione in Mirafiori Nord e Sud (*Figura 10*): la prima possiede le sue aree più popolate attorno a via Gaidano e via G. Reni, la seconda, invece, ha meno abitanti rispetto alla media cittadina. Per capire al meglio la situazione attuale è utile anche comprendere come la questione che concerne la popolazione sia variata negli anni.



*Figura 10. Popolazione residente al 2011. Mirafiori Nord: popolazione compresa tra 6.000 e 13.000 abitanti, ad eccezione delle aree limitrofe via Gaidano e G. Reni. Mirafiori Sud: popolazione compresa tra 6.000 e 13.000 abitanti.*

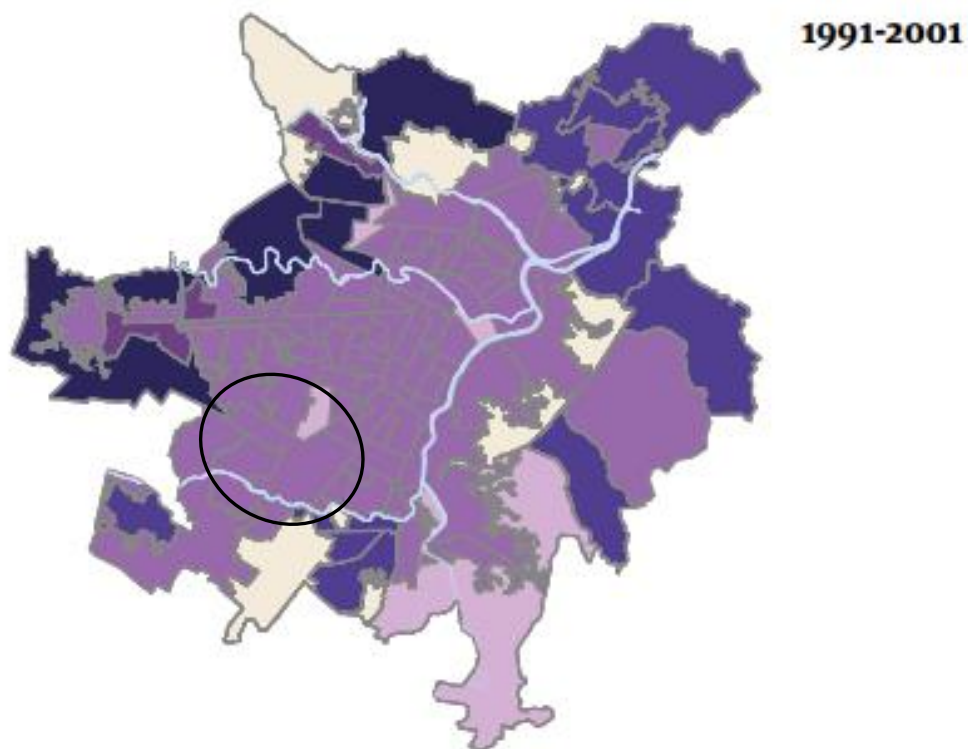
Fonte: Elaborazione Rapporto Rota su dati Istat, (2011).

Infatti, negli anni Novanta a Torino vi è stato un calo di popolazione (*Figura 11*), in quanto molti si spostarono verso la prima cintura. In questo contesto le dinamiche alle quali si assiste a Mirafiori seguono la stessa lunghezza d'onda del resto della città. Nel decennio successivo la popolazione si è

mantenuta stabile ma, ancora una volta la situazione è diversa tra Mirafiori nord e sud: per la prima la popolazione risultava essere in costante diminuzione, per la seconda la popolazione è cresciuta in alcune sue parti e diminuita in altre. La situazione cambia negli anni della grande immigrazione dal mezzogiorno: il quartiere di Mirafiori presenta in quegli anni tra i valori più alti della città di Torino<sup>11</sup>.

### **Variazione percentuale popolazione**

FONTE: ELABORAZIONE RAPPORTO ROTA SU CENSIMENTO POPOLAZIONE



---

<sup>11</sup>Davico L., Guiati F., (2018), Mirafiori dopo il Mito, in Fondazione Mirafiori, Torino, rapporto di ricerca, pg 50-51.

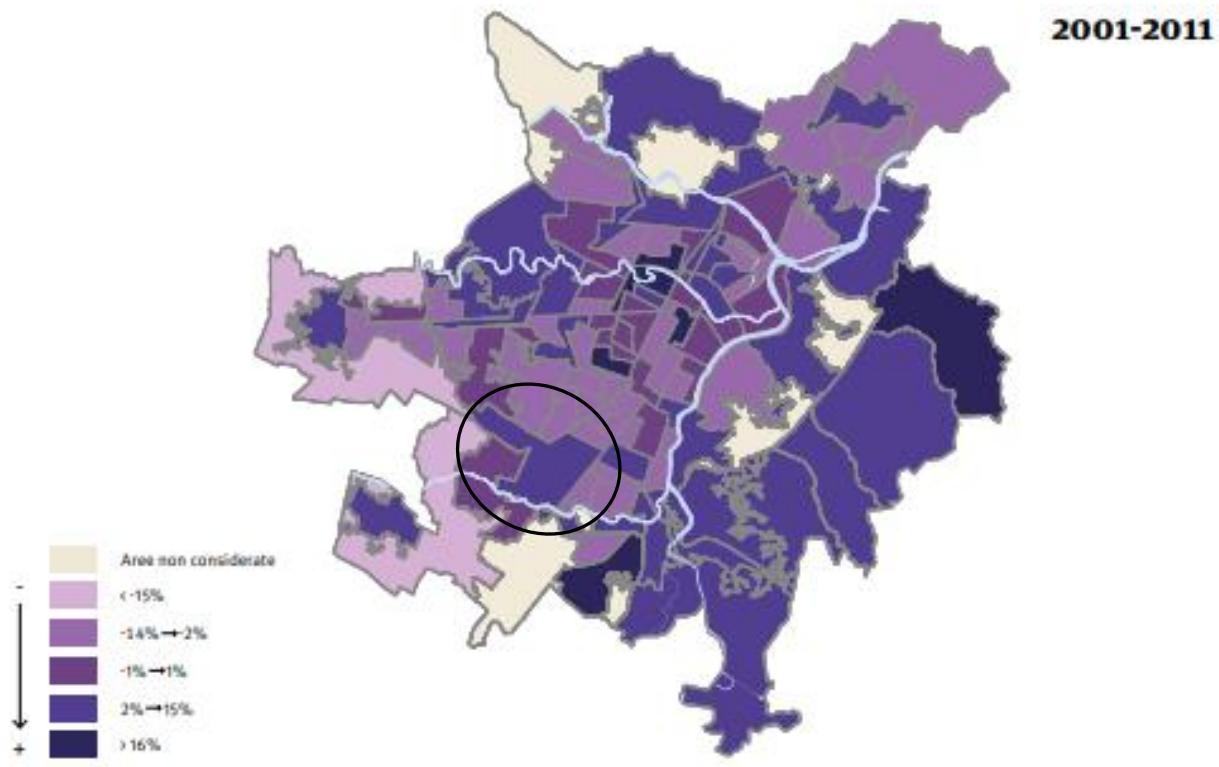


Figura 11. Variazione della popolazione tra 1991-2001 e 2001-2011. Mirafiori tra il 1991-2011 ha avuto il maggiore incremento di popolazione nell'area Sud del quartiere con un indice che raggiunge il 15%.

Fonte: Elaborazione Rapporto Rota su censimento popolazione

Negli anni Settanta la città di Torino ha avuto la sua maggiore espansione, l'edificazione delle aree periferiche ha raggiunto i confini urbani per poi creare una conurbazione con i comuni della prima cintura. Negli anni Sessanta e Settanta i quartieri costruiti per assorbire la grande immigrazione a Mirafiori inglobarono le edificazioni preesistenti, in questo modo le diverse cascine e la storica Borgata Mirafiori divennero parti interne e integranti della città. Con la crisi del 2008 l'attività edilizia diminuisce in modo significativo a Mirafiori così come nel resto di Torino. Quest'ultimo ragionamento è, inoltre, dovuto al

fatto che nella città di Torino nei quartieri periferici sorgono soprattutto aree industriali e agricole a differenza, invece, del resto della città connotata da una forte vocazione residenziale.

Un'ulteriore questione fondamentale caratteristica del quartiere è l'edilizia pubblica: vi sono numerosi complessi, sovente di dimensioni importanti. Le zone in cui questa componente risulta essere fortemente presente sono soprattutto via Artom, strada delle Cacce, via Dina e via Rubino.

I grandi complessi e gli edifici residenziali pubblici hanno da sempre caratterizzato le due porzioni del quartiere di Mirafiori. In particolare a Mirafiori Sud sono stati realizzati alcuni tra i più vasti complessi di "case popolari" della città: il quartiere Ina Casa (*Figura 12*) di via Roveda e il complesso di via Artom caratterizzati da grandi blocchi edilizi di dieci piani distribuiti in serie parallele, senza particolari qualità architettoniche e disponevano di ampi spazi liberi.





*Figura 12 – IERI . Cantieri del quartiere Ina Casa nei campi*

*Fonte: Archivio ATC Torino, anni '60.*



*Figura 12 - OGGI. Quartiere residenziale consolidato tra alberi e giardini.*

*Fonte: Immagini del Cambiamento, foto di Google, 2017.*

Oggi questi grandi complessi sono immersi nel verde, i piccoli alberi di quarant'anni fa sono cresciuti, assieme al numero di auto, onnipresenti nei cortili<sup>12</sup>.

Quest'ultimo aspetto risulta essere di fondamentale importanza per Mirafiori nel suo complesso in quanto quartiere "verde", grazie alla presenza che va dai parchi di rilevanza cittadina (come il parco Colonnetti), alle aree gioco e giardini presenti in gran numero tutto il territorio, fino alle sponde del Sangone, dove sono presenti orti urbani ed aree agricole coltivate. La componente del verde, inoltre, risulta essere qualitativamente quintuplicata a Torino negli ultimi anni, dal Settanta a oggi. Questo è avvenuto anche grazie ai diversi piani che, negli ultimi decenni, hanno permesso l'incremento delle dotazioni di aree verdi all'interno della città. Tale riconversione ha interessato soprattutto le aree industriali dismesse al cui posto sono sorti numerosi parchi e giardini di varia natura e dimensione. Un ulteriore tipo di verde molto diffuso nella città è quello dei viali alberati che vanno a localizzarsi principalmente lungo le fondamentali arterie cittadine, come ad esempio corso Unione Sovietica e corso G. Agnelli (*Figura 13*).

---

<sup>12</sup>Davico L., Guiati F., (2018), Mirafiori dopo il Mito, in Fondazione Mirafiori, Torino, rapporto di ricerca, pg. 63-84.



Figura 13- IERI. "Rotonda di corso Cosenza".

Fonte: EUT2, 1960.



Figura 13- OGGI : corso Agnelli con viale alberato.

Fonte: Elena Piaia, 2017.



Il tema del verde, infine, risulta essere una componente sulla quale viene riportata l'attenzione anche nella realizzazione dei grandi complessi di case popolari, di seguito approfondita<sup>13</sup>.

La richiesta di case popolari rimane una componente fortemente richiesta, soprattutto delle aree periferiche della città (*Figura 14*). In questo senso, la domanda a Mirafiori è molto elevata soprattutto in via Dina per quanto riguarda la porzione Nord del quartiere, mentre per Mirafiori sud la domanda risulta essere concentrata per la maggior parte in via Artom. Per quanto riguarda il tema degli alloggi e dell'abitare, negli anni Cinquanta in via Artom sorge anche il primo quartiere realizzato dalla FIAT per i suoi dipendenti (*Figura 15*).

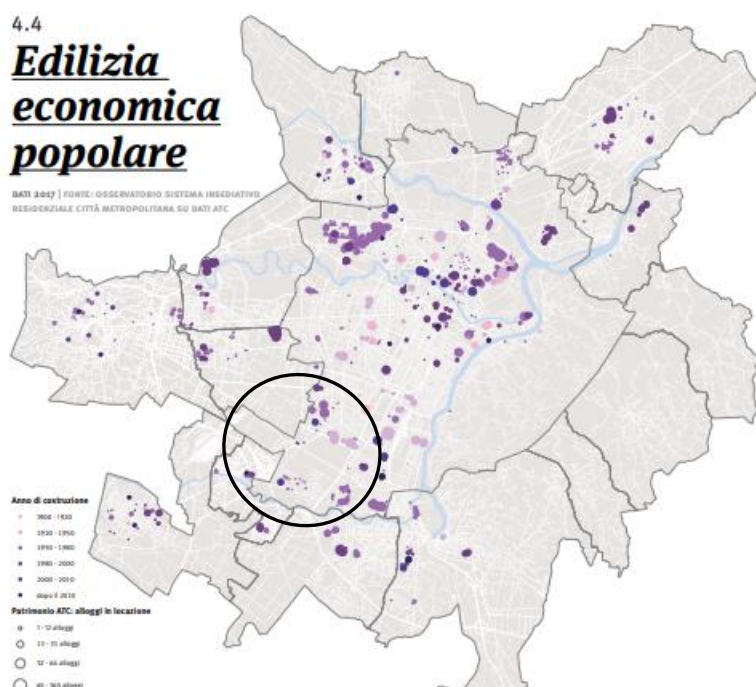


Figura 14. Edilizia Economica Popolare. Mirafiori Nord: edilizia economica prevalentemente nata tra gli anni '20-'50. Mirafiori Sud: edilizia economica prevalentemente sorta tra gli anni '80-'00.

Fonte: osservatorio sistema insediativo residenziale città metropolitana su dati atc.

<sup>13</sup>Davico I. et al., (2020), Torino. Immagine del cambiamento, Edizione del Capricorno, Torino, pg. 75-82.



*Figura 15 – IERI . Primi insediamenti residenziali FIAT tra le vie Vigliani e Artom.*

*Fonte: Archivio Storico città di Torino, anni '60.*



*Figura 15 - OGGI. MS29- via Artom angolo via Vigliani, Case FIAT.*

*Fonte: Google Maps, 2017.*

Il quartiere di Mirafiori nel suo complesso, sia la parte Nord che quella Sud, nasce in parallelo allo sviluppo industriale. L'arrivo della grande fabbrica della FIAT si portò dietro l'arrivo di molte altre imprese che lavoravano come suoi indotti. Il successivo periodo di deindustrializzazione che la città ha vissuto lascia in eredità un importante numero di aree dismesse cui destini presero, negli ultimi anni, strade diverse<sup>14</sup>. La trasformazione di queste aree viene vista come occasione per ridefinire gli assi di sviluppo dell'intero sistema urbano cittadino. Si tratta di un'agenda urbana per la Torino del XXI secolo, che trova nel Piano Regolatore lo strumento di governo della sua parte spaziale. Nuovi usi, funzioni e servizi trovano posto negli spazi lasciati vuoti dalle ex industrie, grazie a un importante processo di sostituzione. Gli esiti delle varie trasformazioni avvenute sulle aree industriali dismesse si concretizzano in condizioni urbane molto eterogenee tra loro<sup>15</sup>.

Per quanto concerne lo stabilimento di Mirafiori, le aree per lo più non più operative e produttive, hanno conosciuto un riutilizzo mediante diverse funzioni (es. Politecnico e nuove imprese), altre invece stanno ancora attendendo una decisione su quello che sarà il loro futuro utilizzo<sup>16</sup>.

---

<sup>14</sup>Davico L., Guiati F., (2018), Mirafiori dopo il Mito, in Fondazione Mirafiori, Torino, rapporto di ricerca, pg. 107.

<sup>15</sup>Davico L. et al., (2020), Torino. Immagine del cambiamento, Edizione del Capricorno, Torino, pg. 47-53.

<sup>16</sup>Davico L., Guiati F., (2018), Mirafiori dopo il Mito, in Fondazione Mirafiori, Torino, rapporto di ricerca, pg.107.

Per quanto interessa il settore del commercio (Figura 16), invece, a Mirafiori Sud le medie strutture si possono trovare soprattutto verso Piazza Bengasi e il confine con Moncalieri, mentre per quanto riguarda Mirafiori Nord il maggior numero si trova nell'area intorno a corso Orbassano e via Guido Reni. Subito oltre i confini sono, inoltre, localizzati grandi centri commerciali di rilevanza metropolitana: Le Gru a Grugliasco, Le Fornaci a Beinasco, I Viali a Nichelino<sup>17</sup>.

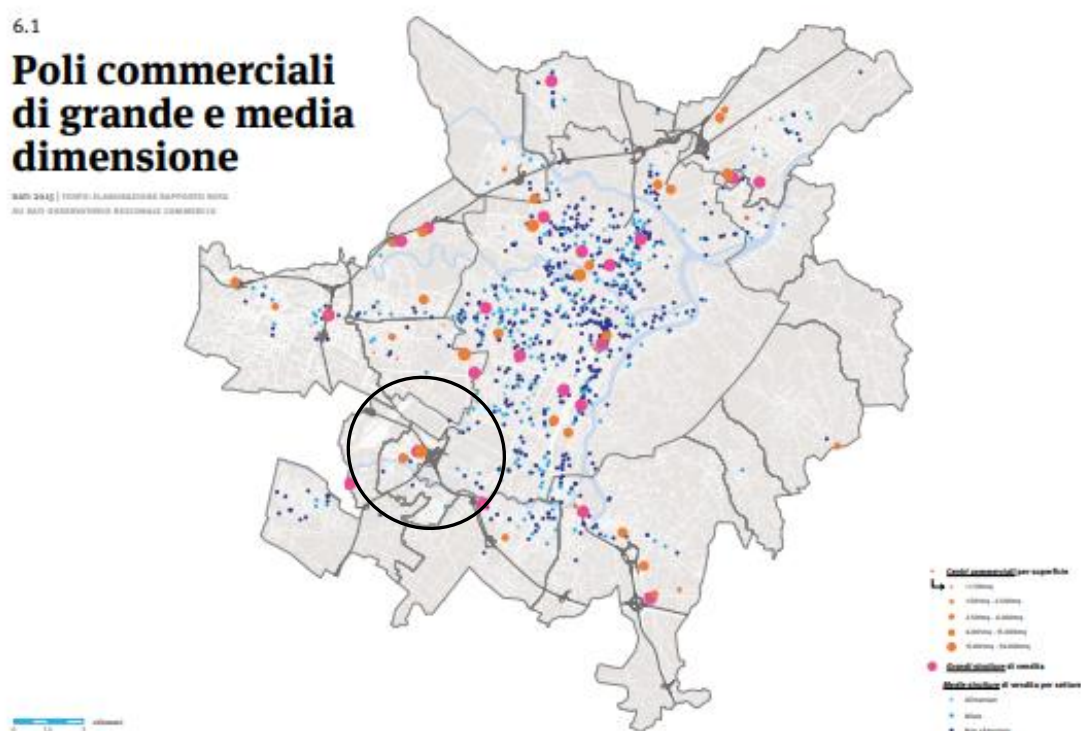


Figura 16. Poli commerciali di media e grande dimensione.

Fonte: : Elaborazione rapporto rota su dati osservatorio regionale commercio

<sup>17</sup>Davico L., Guiati F., (2018), Mirafiori dopo il Mito, in Fondazione Mirafiori, Torino, rapporto di ricerca, pg. 117.



Le strutture destinate all'istruzione, che si distribuiscono in modo omogeneo sul territorio cittadino, a Mirafiori sono riscontrabili nel seguente modo: gli asili pubblici prevalgono rispetto a quelli privati; la scuola dell'obbligo risulta essere più concentrata nella porzione nord del quartiere (Figura 17); nella porzione sud, invece, è maggiore la presenza di strutture universitarie tra cui una sede del Politecnico di Torino (Figura 18)<sup>18</sup>.

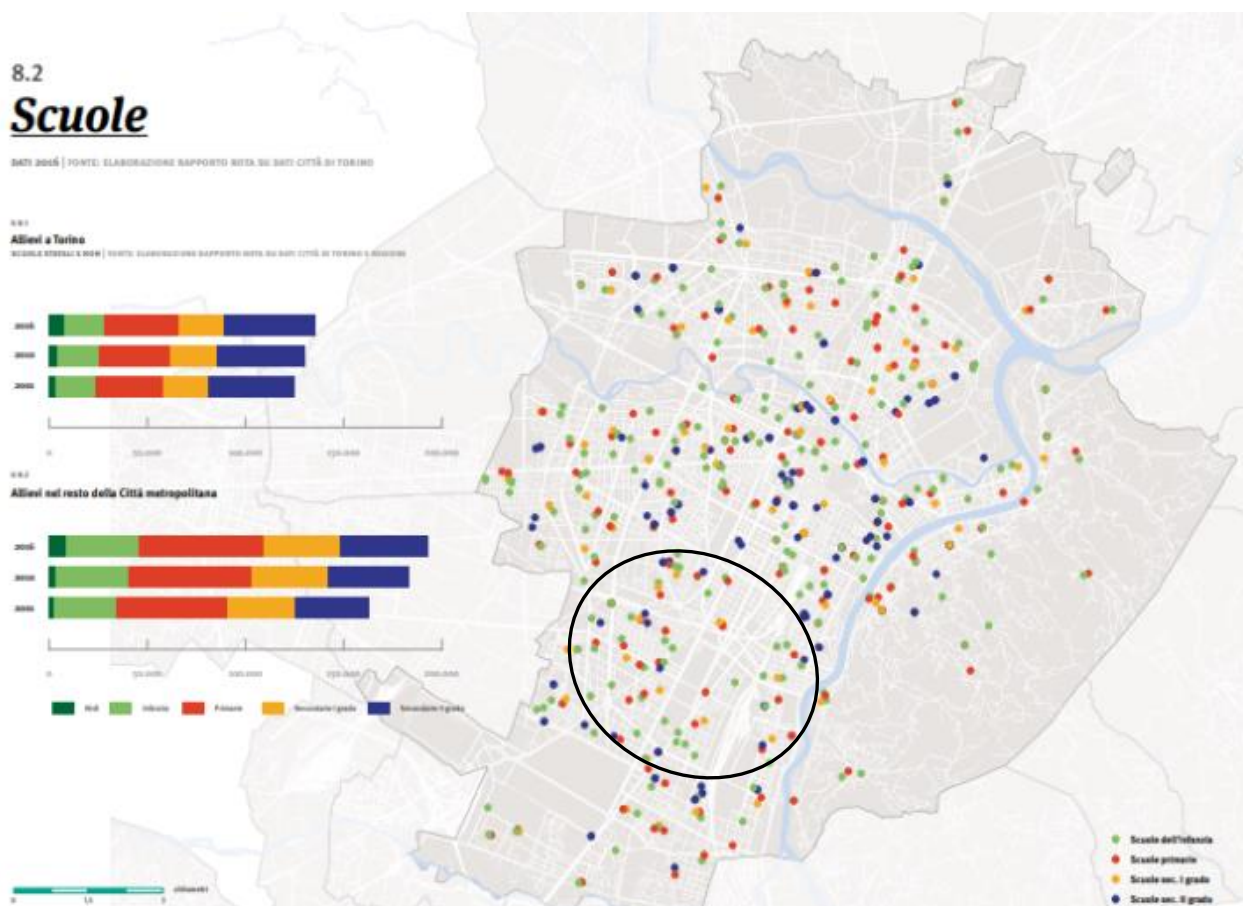


Figura 17. Scuole dell'obbligo. Mirafiori Nord: alta concentrazione di scuole di ogni grado. Mirafiori Sud: minor numero di scuole e minore concentrazione.

Fonte: Elaborazione Rapporto Rota su dati della città di Torino, 2016.

---

<sup>18</sup>Davico L., Guiati F., (2018), Mirafiori dopo il Mito, in Fondazione Mirafiori, Torino, rapporto di ricerca, pg. 123-125.



8.3

## Sistema universitario

DATA 2016 | FONTE: ELABORAZIONE RAPPORTO ROTA SU DATI ATENEI E MIUR



Figura 18. Sistema Universitario. Concentrazione strutture universitarie nella porzione Sud del quartiere.

Fonte: Elaborazione Rapporto Rota su dati atenei e MIUR, 2016.

Nel caso invece di spazi dedicati allo studio e cultura, nel quartiere scarseggiano gli spazi adibiti a biblioteche e librerie che in tutto il quartiere risultano essere solamente due.

## 1.4 Il quartiere di Mirafiori tra ieri e oggi

“Alla mente dei torinesi la parola “Mirafiori” evocava prati, vivai, orti, mandrie al pascolo, laghetti, cascine”<sup>19</sup>.

Questa è la connotazione con cui sorgeva il quartiere di Mirafiori. Era, infatti, fino ai primi degli anni Novecento un quartiere di aperta campagna, che si è poi evoluto nel tempo e con esso è cambiata anche la sua connotazione da aperta campagna fino ad essere definita come la cosiddetta “città-fabbrica”<sup>20</sup>. Questa sua nuova caratterizzazione è strettamente legata al processo di urbanizzazione del quartiere legato all'arrivo della FIAT nel quartiere che ha permesso, appunto, questa sua tale connotazione. L'arrivo della FIAT all'interno del quartiere, inoltre, sarà in gran parte responsabile dell'importante incremento della popolazione residente, composta in buona parte di immigrati meridionali, il quale arrivo era principalmente legato all'occupazione o alla ricerca di occupazione all'interno dell'immenso sistema della FIAT. Secondo quest'ultimo ragionamento, infatti, i dati parlano di un raddoppio della popolazione del quartiere tra gli anni Trenta e gli anni Sessanta<sup>21</sup>. A oggi, invece, al contrario del resto del

---

<sup>19</sup>Zanlungo L., Robotti D., (2008), *Da Mirafiores alla Roccafranca. Turismo urbano a Mirafiori nord*, Hapax, Torino, pg. 5.

<sup>20</sup>[https://torino.repubblica.it/cronaca/2021/09/13/news/mirafiori\\_sud\\_il\\_quartiere\\_piu\\_grande\\_che\\_spera\\_nel\\_ritorno\\_di\\_industria\\_e\\_servizi-317693500/](https://torino.repubblica.it/cronaca/2021/09/13/news/mirafiori_sud_il_quartiere_piu_grande_che_spera_nel_ritorno_di_industria_e_servizi-317693500/)

<sup>21</sup>Zanlungo L., Robotti D., (2008), *Da Mirafiores alla Roccafranca. Turismo urbano a Mirafiori nord*, Hapax, Torino, pg. 20.

contesto torinese, la cui popolazione risulta essere composta per il 4% di immigrati extracomunitari, Mirafiori ospita una percentuale del 2% di immigrati extracomunitari sul totale della sua popolazione residente.

Tra le conseguenze dell'incremento della popolazione che ha interessato il quartiere a partire dagli anni Trenta, vi è la realizzazione di diversi complessi residenziali volti ad assolvere la richiesta di alloggi dovuta a tale incremento. Parte di questi complessi era di iniziativa pubblica, tra i quali oggi alcuni sono interessati da programmi di rigenerazione e riqualificazione urbana. Tra i più importanti di questi programmi vi è Urban II, programma di rigenerazione urbana di iniziativa europea che ha selezionato, tra i vari quartieri, Mirafiori come quartiere necessitante di un processo di rigenerazione. Molto spesso, inoltre, questi i grandi edifici residenziali realizzati nascevano in mezzo ai campi, carenti di tutte le infrastrutture di base.

Tra le peculiarità del quartiere, in più, vi è il fatto che a oggi, Mirafiori è uno tra i quartieri che può vantare la più alta quantità di verde pro capite di Torino.

Inoltre, nell'ambito dei servizi primari del quartiere, fino agli anni Settanta a Mirafiori erano presenti molti bambini ma poche scuole. Gli studenti facevano lezione in scuole lontane da casa, in aule sovraffollate o in ambienti improvvisati mentre oggi molte di quelle scuole hanno chiuso per mancanza di studenti, mentre quelle attive si presentano rinnovate e immerse nel verde. In

base agli elementi sopracitati, si può, quindi, affermare che il quartiere ha visto un cambiamento sotto diversi punti di vista: territoriale, residenziale, economico, demografico e sociale.

## **CAPITOLO 2**

### **L'azienda: FIAT**

## **2.1 L'azienda: FIAT**

Diverse sedi, quattro in particolare quelle conosciute, e una quasi dimenticata, quella di corso Re Umberto dove sorgeva la sede amministrativa della FIAT, che sceglie Torino come città dove fondare quella che sarà la più grande industria torinese e italiana a partire dal '900. Molto presto l'amministrazione e gli uffici verranno spostati nella prima vera e propria sede della FIAT a Torino: quella di corso Dante. Da quel momento in poi l'azienda vedrà una sua rapida crescita ed espansione industriale all'interno della città. Di seguito viene approfondita la storia che sta dietro la nascita della prima sede della FIAT, nonché i diversi stabilimenti che sorgeranno su territorio torinese.

## 2.2 La fondazione: C.so Dante



Figura 19. Inquadramento della localizzazione dello stabilimento di C.so Dante

Fonte: Google Maps. Rielaborazione Shaima El Shafei, 2022.

“11 luglio 1899 palazzo Bricherasio, una decina di uomini tra aristocratici e imprenditori diede vita, per un capitale sociale di 800 mila lire, alla Fabbrica Italiana Automobili Torino”<sup>22</sup>. È questa la data in cui viene stabilito lo spostamento della sede amministrativa della FIAT dalla sconosciuta sede di corso Re Umberto 11 a corso Dante 35 (Figura 19). Uno spostamento che avvenne in seguito a diverse proposte e trattative per

---

<sup>22</sup> <https://mole24.it/2011/10/20/storia-FIAT-nascita-fabbrica-italiana-automobili-torino/>

l'acquisizione di un terreno che fosse idonea ad ospitare la prima sede dell'azienda. In primis, sono diverse i tentativi di trattazione con il Conte Bricherasio, nessuna andata a buon fine. Sarà il 6 settembre 1899 che, tra le successive proposte, si concluse quella con il Conte Peracca. Quest'ultima trattativa prevedeva l'acquisizione di un terreno di circa 9000 mq al Valentino, prospiciente corso Dante, al prezzo di 7 mila lire al mq. Il municipio approvò senza difficoltà il progetto dell'ingegner Enrico Marchesi, permettendo l'inizio della costruzione fuori terra della sede di corso Dante<sup>23</sup> (Figura 20). La cosa sorprendente è che la *Fabbrica Italiana Automobili* (FIAT) era stata costituita nel luglio precedente, entrando, quindi, in attività nel giro di pochissimi mesi. Al 13 marzo del 1900 la FIAT segnava come sede sociale già corso Dante. Quest'ultima, una volta inaugurato il 19 marzo 1900, fu il banco di prova della FIAT e servì da trampolino di lancio per la casa torinese. Inizialmente si pensò di acquistare un terreno tra via Nizza e corso Sommeiller, ma il progetto non andò in porto e si ripiegò su corso Dante, dove fu comprato un terreno al prezzo di 7 lire al metro quadro. La palazzina fu edificata da Enrico Marchesi, direttore generale

---

<sup>23</sup>Biffignandi D. (2008), Fiat storia delle sedi, Centro di Documentazione Museo Nazionale dell'Automobile di Torino,  
[https://www.museoauto.it/website/images/stories/articoli/fabbriche\\_italiane/fiat\\_storia\\_delle\\_varie\\_sedi.pdf](https://www.museoauto.it/website/images/stories/articoli/fabbriche_italiane/fiat_storia_delle_varie_sedi.pdf)



della società. Vi erano una sala macchine e un'officina, qualche piccolo ufficio e poco altro<sup>24</sup>.

Lo stabilimento di corso Dante, però, ebbe una vita breve: fu, infatti, dismesso nel 1922. Le cause a monte di tale dismissione erano che lo stabilimento risultava avere delle dimensioni ridotte, inadeguate, quindi, a rispondere alla domanda di mercato. La FIAT dovette, perciò, pensare rapidamente a un nuovo impianto produttivo. La scelta cadde, quindi, su Lingotto: quartiere generale della FIAT dal 1923 al 1939<sup>25</sup>.

---

<sup>24</sup> <https://cronacaqui.it/primo-stabilimento-della-FIAT-linaugurazione-122-anni-fa/>

<sup>25</sup> *Idem*.



Figura 20 - IERI . Stabilimento originario FIAT C.so Dante

Fonte: Agata Spaziante, 1997.



Figura 20 - OGGI. Ex- Stabilimento C.so Dante. Oggi edificio residenziale ristrutturato

Fonte: Angela Caterini, 2015.





*Figura 21 - IERI. Ex FIAT Ricambi.*

*Fonte: Agata Spaziante, 1997.*



*Figura 21 - OGGI. Edificio riutilizzato per centro medico, oggi in disuso.*

*Fonte: Angela Caterini, 2015.*



### 2.3 Dopo C.so Dante: FIAT Lingotto



Figura 22. Inquadramento della localizzazione dello stabilimento FIAT Lingotto

Fonte: Google Maps. Rielaborazione Shaima El Shafei, 2022.

In base alle cause precedentemente riportate riguardo l'inadeguatezza della sede di corso Dante, venne fatta la scelta, quindi, di spostare la sede nell'immensa area di Lingotto (Figura 22). Un'area che sorgeva, e tutt'ora sorge, affianco alla ferrovia, che all'epoca risultava avere piccoli e grandi proprietari, dall'imprenditore al contadino. Per l'acquisizione di tale area la FIAT dovette eseguire un rilevante numero di transizioni, tra cui la prima il 29 ottobre del 1915: la FIAT acquista

dall'ingegner Francesco Pianzola 3120 mq di terreno al prezzo di 8 lire al mq. Questa, appunto, era la prima di una lunga serie di transizioni.

L'inaugurazione avvenne, poi, nel 1923 con la presenza dell'allora re Vittorio Emanuele III (*Figura 23*).



*Figura 23 . Il re Vittorio Emanuele III all'inaugurazione dello stabilimento di FIAT Lingotto.*

*Fonte: Archivio fotografico per riscoprire il Regno d'Italia e la Monarchia.*

Il progetto dello stabilimento di FIAT Lingotto (*Figura 24-27*) si deve all'ingegner Matté Trucco, che prevedeva, tra le altre cose, la realizzazione di una pista di collaudo sul tetto dello stabilimento stesso. Il progetto, inoltre, era concepito per la realizzazione di una struttura che potesse contenere al suo interno tutte le fasi di costruzione di un veicolo: dalla prima fase che si svolgeva al primo piano dove erano localizzati i laboratori



per i materiali, al quinto piano dove avveniva il collaudo dei veicoli. Per quanto riguarda, invece, la Palazzina Uffici, questa era destinata ad ospitare le funzioni direzionali ed amministrative, oltre la mensa e la scuola allievi. Lo stile con cui venne realizzato lo stabilimento era unico nel suo genere, motivo per il quale era ammirato da tutto il resto del mondo, riuscendo ad attirare l'interesse anche di grandi architetti di fama mondiale come Le Corbusier, che definì lo stabilimento di FIAT Lingotto come un'opera straordinaria. Nella realtà dei fatti, però, anche lo stabilimento Lingotto ebbe, come quello di corso Dante, una breve vita. Le motivazioni sono analoghe alla sede precedentemente illustrata: lo sviluppo verticale creava notevoli ostacoli al flusso della produzione. Si dovette prendere presto atto del fatto che il Lingotto aveva un limite e pensare, quindi, ad altre soluzioni. Bisognava, questa volta, pensare in modo opposto: serviva una struttura "piatta". Sarà in questo modo che prenderà vita lo stabilimento di FIAT Mirafiori nel 1939<sup>26</sup>.

---

<sup>26</sup>Biffignandi D. (2008), Fiat storia delle sedi, Centro di Documentazione Museo Nazionale dell'Automobile di Torino, [https://www.museoauto.it/website/images/stories/articoli/fabbriche\\_italiane/fiat\\_storia\\_delle\\_varie\\_sedi.pdf](https://www.museoauto.it/website/images/stories/articoli/fabbriche_italiane/fiat_storia_delle_varie_sedi.pdf)



Figura 24 - IERI. Ingresso lavoratori FIAT Lingotto.

Fonte: Fondazione Istituto Piemontese Antonio Gramsci - Archivio storico (R0166522 001), 1955.



Figura 24 - IERI. 60° Salone dell'Automobile nella fabbrica del Lingotto dismessa

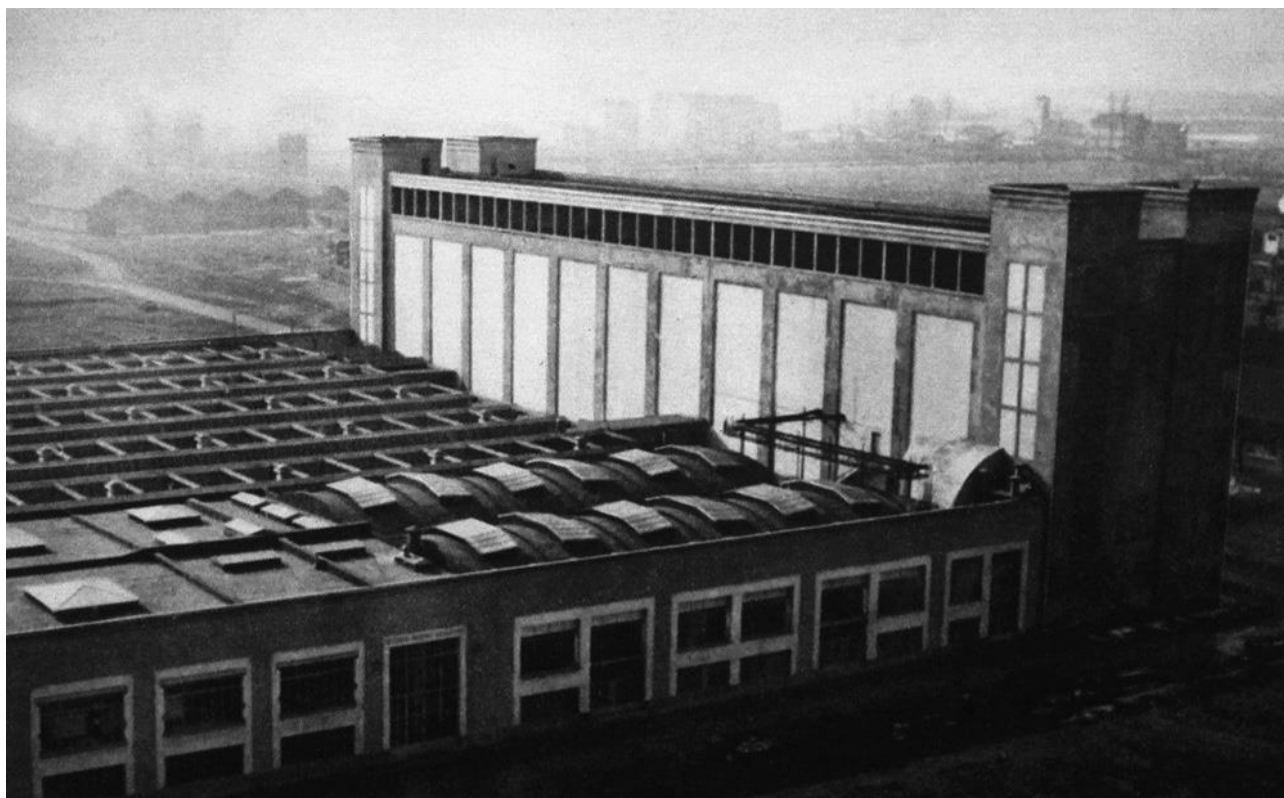
Fonte: Archivio Giorgio Pelassa, 1984.



*Figura 24 - OGGI. Lingotto Fiere, edificio ristrutturato e parzialmente trasformato*

*Fonte: Chiara Donno, 2018.*





*Figura 25 - IERI. FIAT Avio.*

*Fonte: Archivio Giorgio Pelassa, anni '50.*



*Figura 25 - OGGI. Oval e cantiere parco della Salute.*

*Fonte: Google Maps, 2018.*





Figura 26 - IERI. Fiat Avio in attività (stabilimento poi dismesso nel 2004, produzione trasferita a Rivalta).

Fonte: Archivio Storico FIAT, anni '60.

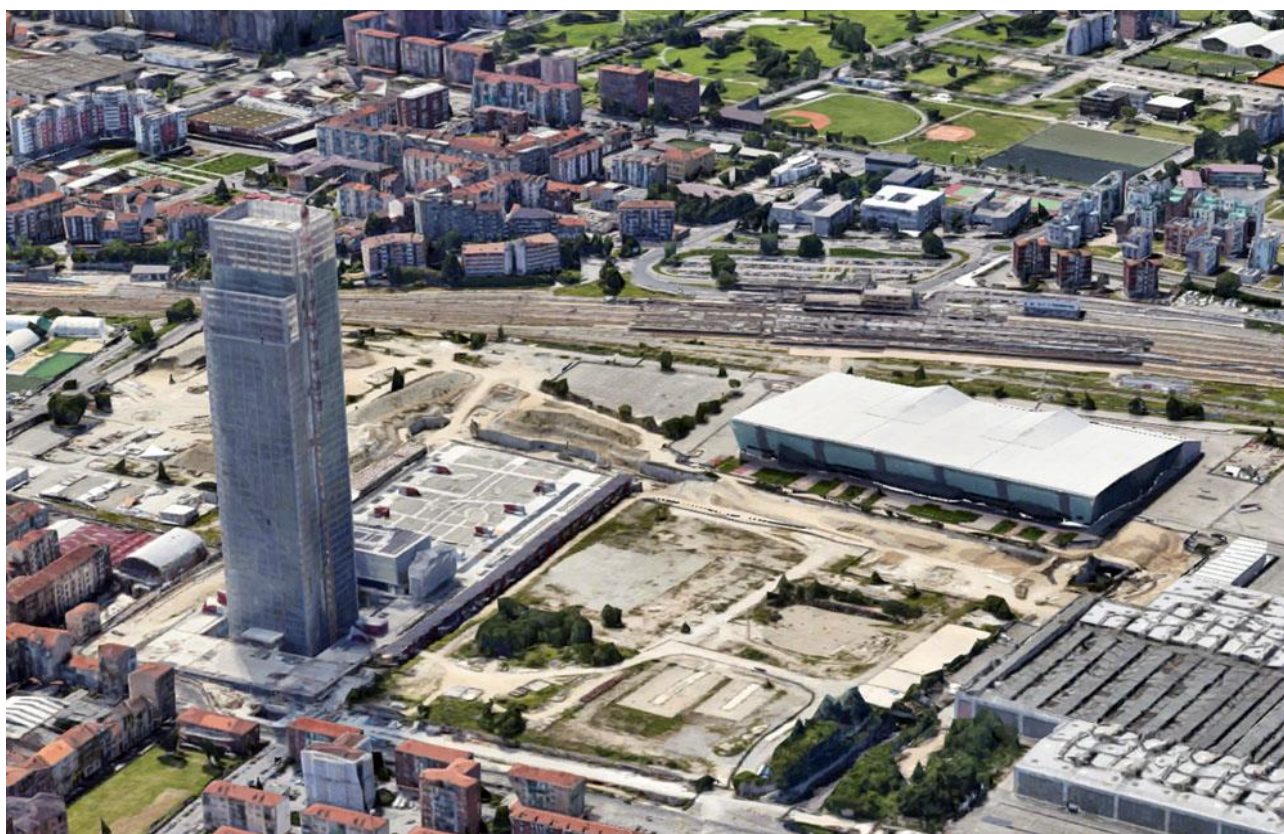


Figura 26 - OGGI. Grattaciello della Regione, Oval e cantiere Parco della salute sull'area ex Fiat Avio

Fonte: Google Maps, 2021.





*Figura 27 – IERI . Stabilimento originario FIAT Lingotto*

*Fonte: Archivio storico città di Torino, fine anni '20.*



*Figura 27 - OGGI. Ex- stabilimento FIAT Lingotto. Oggi centro polifunzionale.*

*Fonte: Google Maps, 2017.*

## **CAPITOLO 3**

### **La FIAT a Torino**

### **3.1 Premessa**

Dopo l'illustrazione del processo di evoluzione delle varie sedi che sfocia nella nascita dello stabilimento precedentemente citato, FIAT Mirafiori, quest'ultimo verrà meglio affrontato ed approfondito nel capitolo successivo in quanto caso studio della presente tesi. L'attenzione, nel presente capitolo, vuole essere spostata sulla centralità del ruolo della FIAT e della sua influenza, non solo in ambito lavorativo, ma soprattutto al di fuori di esso, sulla vita dei propri dipendenti. La FIAT, infatti, è stata una delle aziende fordiste per eccellenza. L'azienda mise a punto tutto un sistema di servizi di cui potessero usufruire, al di fuori dell'orario lavorativo, i dipendenti. Questi ultimi, in gran parte immigrati, molti con le proprie famiglie, proprio per lavorare per l'azienda, diedero vita a un importante processo di immigrazione. In seguito verranno, quindi, illustrate le dinamiche di immigrazione che ha causato l'insediamento della FIAT a Torino, come venne declinato il modello fordista all'interno dell'azienda e, di conseguenza, l'applicazione di tale modello socioeconomico, la vita dei dipendenti nell'ambiente di lavoro e di vita.

### 3.2 Immigrazione causa FIAT

In genere, tra le cause che spingono le persone ad immigrare vi è: la ricerca di lavoro e il trasferimento per ragioni di lavoro<sup>27</sup>.

Questo meccanismo si va a verificare soprattutto a causa della combinazione data da regioni in cui le opportunità lavorative e le condizioni di vita risultano essere scarse, e altre che, viceversa, offrono condizioni di vita e possibilità di miglioramento delle proprie condizioni economiche e sociali.

Tra gli anni Cinquanta e Sessanta, nel contesto italiano, il *triangolo industriale* (TO-MI-GE) ebbe una grande capacità di attrazione di manodopera prevalentemente meridionale. In quegli anni, chi sceglieva come destinazione il Piemonte aveva già fatto una scelta: il punto di arrivo era la città, Torino, e l'industria, la FIAT<sup>28</sup>.

Torino, "la città italiana in cui i processi di trasformazione si manifestano con i contorni più netti e spesso con un segno anticipatore delle tendenze più generali di sviluppo del nostro paese" <sup>29</sup>, viene interessata da un consistente flusso migratorio che inizia nei primi anni Cinquanta e che raggiunge il suo apice nel periodo del miracolo economico, quindi per tutti gli anni Sessanta<sup>30</sup>.

---

<sup>27</sup> Ires Piemonte (1965), *Immigrazione di massa e struttura sociale in Piemonte*, Unione Regionale delle Province Piemontesi, Torino, pg. 41.

<sup>28</sup> G. Fofi, (1964), *L'immigrazione meridionale a Torino*, Feltrinelli, Milano, pg. 51.

<sup>29</sup> <https://storiaefuturo.eu/migrazioni-industrializzazione-trasformazioni-sociali-torino-miracolo-degli-studi/>

<sup>30</sup> <https://www.museotorino.it/view/s/bdd983a0cb2e4c06912b6539e0d1cee7>

Il flusso migratorio che avvenne tra gli anni Cinquanta e Sessanta permise di registrare più di un milione di meridionali che avevano abbandonato le proprie regioni per trasferirsi al Nord, si traduce in una crescita immediata della popolazione torinese: si passa da 753.000 abitanti al 1953 a 1.114.000 abitanti nel 1963 (+43 %).

Per quanto concerne l'industria, invece, "la FIAT è a Torino un mostruoso immane meccanismo che vive sulla città, avvalendosi di essa per gonfiare la propria potenza [...]. Torino vive nell'ambito della FIAT, e non viceversa"<sup>31</sup>.

Per i provenienti dalle altre regioni l'aspirazione è proprio la FIAT, che ospitava il 40% di tutti gli immigrati<sup>32</sup>. La maggior parte di coloro che arrivavano a Torino a quei tempi, infatti, entrava a lavorare alla catena di montaggio della FIAT<sup>33</sup>.

Si parla di catena di montaggio in quanto la FIAT, nel contesto, non solo torinese, ma anche nazionale, è l'industria che per eccellenza applicò il modello fordista all'interno dei suoi processi di produzione. Un modello socio economico di seguito approfondito.

---

<sup>31</sup> *Idem.*

<sup>32</sup> Ires Piemonte (1965), *Immigrazione di massa e struttura sociale in Piemonte*, Unione Regionale delle Province Piemontesi, Torino, pg. 47.

<sup>33</sup> M. Di Giacomo, (2014), *Migrazioni, industrializzazione e trasformazioni sociali nella Torino del "miracolo"*. Uno stato degli studi, "Storia e Futuro".



### 3.3 Il Fordismo

Il *Fordismo* è una metodologia scientifica ideata dall'imprenditore Henry Ford nel 1914, caratterizzato da produzione di massa, che ha rivoluzionato l'industria automobilistica, quando è stata creata la prima linea di assemblaggio automatizzato.

È importante da specificare, però, il fatto che questo tipo di organizzazione dell'attività produttiva dovuta a Ford ha il suo fondamento teorico nella metodologia per l'organizzazione scientifica del lavoro, precedentemente teorizzata da Frederick Taylor nel 1911, per cui il sistema del lavoro in catena prenderà appunto il nome di *Taylorismo*. Quest'ultimo, si basa sull'individuazione del principio del *one best way*, ossia sull'individuazione del metodo ottimale per ogni specifico tipo di produzione. Taylor, infatti, mediante l'osservazione del lavoro di gruppi di operai, riesce a scomporre le loro attività in varie micro-azioni e, una volta eliminate quelle ritenute superflue, egli rimonta a tavolino le operazioni secondo una sequenza ritenuta "ottimale".

Ritornando al Fordismo, questo risulta essere, quindi, il primo tentativo di applicazione della teoria taylorista, mediante l'introduzione della produzione "in linea"<sup>34</sup> (*Figura 28*).

---

<sup>34</sup> Davico L., Mela A., (2002), *Le società urbane*, Carocci, Roma, pg. 26-28.

Inoltre, tra le peculiarità di questo modello, vi è il fatto che si necessita sempre meno di operai specializzati, diventando quest'ultimo il fattore competitivo della produzione fordista. Si riusciva, infatti, ad immettere la manodopera neo-assunta nel meccanismo di produzione nel giro di pochi giorni al massimo<sup>35</sup>. Dal punto di vista pratico, perciò, l'addestramento scientifico dei lavoratori, la standardizzazione e la semplificazione dei processi e l'introduzione della catena di montaggio rendono possibili produzioni su larga scala.



*Figura 28. Prima catena di montaggio Ford.*

*Fonte: S.A., 1908.*

---

<sup>35</sup> Davico L., Mela A., (2002), *Le società urbane*, Carocci, Roma, pg. 26-28.

In più, grazie al mutamento nell'organizzazione del lavoro di fabbrica, si possono accrescere i redditi dei lavoratori, senza una diminuzione ma, viceversa, con un aumento dei profitti. Quest'ultimi si traducono in incrementi nella richiesta di beni di consumo, i più alti salari consentono la realizzazione della produzione di massa, che si accompagna a una riduzione delle ore lavorative, tutto ciò anche per poter compensare la perdita della qualità de lavoro operaio<sup>36</sup>.

### **3.4 Il Fordismo in FIAT**

La storia della Torino del Novecento è nota soprattutto per la sua singolarità all'interno del panorama italiano: la città è, infatti, il luogo dove si incarna per eccellenza il modello fordista, non solo per quanto riguarda i caratteri prettamente produttivi, ma anche per ciò che ha a che vedere con le forme di organizzazione e di regolazione delle relazioni sociali e degli stili di vita urbani. Torino, infatti, è la “casa” della FIAT, gruppo industriale che, nel contesto nazionale, ha con il massimo rigore scelto di seguire il modello organizzativo americano, il fordismo. Quest'ultimo non si limita a regolare l'ambito produttivo, ma si espande all'intero contesto urbano e, dunque, lascia la sua impronta sui rapporti sociali, sulla struttura fisica della città, sui

---

<sup>36</sup><https://www.nilalienum.com/gramsci/Fordismo.html>

ritmi di vita, sulle relazioni politiche<sup>37</sup>. Tutta la città si muove secondo i tempi e i ritmi imposti dalle sirene delle fabbriche, in particolare di quelle degli stabilimenti FIAT, che convogliano alle stesse ore, negli stessi punti, masse di lavoratori da ogni angolo della città e del circondario<sup>38</sup>.

### **3.4.1 L'ambiente di lavoro**

Ma nel periodo del boom «entrare in FIAT era come toccare il cielo»: così testimoniano non pochi lavoratori<sup>39</sup>. All'epoca, per conquistare un posto di lavoro ambito da molti si faceva ampio ricorso al sistema della parentela. Avere uno o più congiunti che facevano già parte della vasta enclave sociale dei lavoratori FIAT garantiva un titolo di vantaggio per l'assunzione. D'altronde, l'aziendalismo FIAT incoraggiava queste strategie familiari, che potevano sfociare in un senso di appartenenza a una comunità di lavoro.

Il lavoro sulla catena di montaggio (*Figura 29 - 30*) era duro e pressante, in specie in carrozzeria, ma vi era la speranza, fin tanto che la fabbrica si ingrandiva e richiamava gente nuova, di riuscire col tempo a ottenere un posto migliore. La difficoltà effettiva insita in quel modo di lavorare dipendeva in fondo

---

<sup>37</sup> Davico L., Mela A., (2002), *Le società urbane*, Carocci, Roma, cap. 3.

<sup>38</sup> Tranfaglia N., (1998), *Storia di Torino. Gli anni della Repubblica*, Giulio Einaudi Editore, Torino, pg. 242-278.

<sup>39</sup> Berta G., (1998), *Mirafiori, il Mulino*, Bologna, pg. 73.

dall'impreparazione di una parte degli operai. Emerge da qui un'immagine del mondo del lavoro nell'ambito della FIAT come un universo profondamente dualistico e polarizzato, abitato da due componenti, immigrati e capi, le cui differenze sono, piuttosto che attutite, esasperate dalla vicinanza nello spazio all'interno del medesimo involucro produttivo.



*Figura 29. Stabilimento di Mirafiori. Linea di finizione delle Fiat Nuova 500.*

*Fonte: Archivio Storico FIAT, 1958.*

Per quanto riguarda la composizione degli operai all'interno dell'ambiente di lavoro in FIAT, da un lato, vi era la comunità degli immigrati che, sempre più numerosi, occupavano le postazioni della catena di montaggio; dall'altro quella dei capi, ma più ingenerale dei lavoratori specializzati e di quanti



riescono a sottrarsi alla dequalificazione del lavoro imposta dalla linea.

I primi costituivano il gruppo di chi era arrivato per ultimo nella città del lavoro industriale, senza letteralmente sapere ciò che in essa avrebbe trovato. Il profilo di questi lavoratori approdati negli stabilimenti della FIAT al tempo delle prime ondate migratorie è facilmente ricostruibile dal punto di vista dell'età, del sesso, dell'inquadramento professionale. Questi operai erano in larghissima parte uomini di età ancor giovane. Dal lato dell'inquadramento professionale, i nuovi operai si addensavano massicciamente nella terza categoria contrattuale, quella dei «manovali specializzati», cioè degli operai comuni adibiti al montaggio o comunque al macchinario per le lavorazioni in serie. Per quanto concerne, invece, capi e operai specializzati, questi erano perlopiù formati da popolazione autoctona, a proprio agio nel sistema della produzione per radicate consuetudini familiari, per un'etica condivisa del lavoro e della professionalità o per aver potuto frequentare la Scuola allievi FIAT, il maggiore e più attrezzato dei centri di formazione aziendale, che negli anni Cinquanta e Sessanta opera a pieno regime, fornendo quadri e tecnici allo sviluppo dell'impresa<sup>40</sup>.

---

<sup>40</sup> Berta G., (1998), Mirafiori, il Mulino, Bologna, pg. 64-74.



*Figura 30. Stabilimento di Mirafiori. Catena di montaggio con operai.*

*Fonte: Federico Patellani, 1946.*

### **3.4.2 L'ambiente di vita. Il welfare aziendale**

Alla FIAT il sistema di welfare aziendale fu avviato nella prima metà degli anni Venti, in relazione all'introduzione di modelli di ispirazione fordista, soprattutto nella sede del Lingotto, finalizzata alle politiche di attrazione aziendalistica, di sostegno alla pace sociale interna e alla produttività dei dipendenti.

Con un numero di dipendenti che nel 1941 superava i 60.000 nei soli stabilimenti torinesi, la FIAT garantiva le forme più varie di assistenza che finivano per interessare, più o meno direttamente, almeno un terzo della popolazione cittadina:

Essendo la FIAT luogo dove venne applicato per eccellenza il modello di organizzazione della produzione fordista, l'adozione di quest'ultimo implicava anche un'idea di società che cercava di plasmarsi alla vita della comunità. In questo contesto, le opere sociali venivano considerate come paternalismo da parte di molti operai, un modo per imporre l'autorità padronale, usato a volte in chiave discriminatoria per premiare chi collaborava senza discutere. Tuttavia i servizi aziendali erano molto importanti, perché il sistema pubblico di sicurezza sociale era ancora insufficiente.

Il welfare aziendale aveva, perciò, non solo lo scopo di conquistare il consenso dei dipendenti ma anche di tutelare il loro benessere e la loro produttività. Questo a riprova della natura non solo economica ma anche sociale del modello

fordista, dove le sirene delle grandi fabbriche scandivano i ritmi e tempi di intere città.

Come sopra citato, in FIAT il sistema di welfare aziendale fu avviato nella prima metà degli anni Venti. Negli anni del miracolo economico, i capi della FIAT accoglievano i neoassunti con un discorso di benvenuto nella “grande famiglia” di cui erano entrati a fare parte. Questo sistema di welfare, poi, andò acquisendo sempre più un ruolo di importanza quasi vitale, per chi ne poteva usufruire, soprattutto negli anni della guerra, a partire dagli anni Quaranta, e quelli subito successivi, quando alle persone cominciarono a mancare gli elementi essenziali per la vita. Infatti, è proprio in questi anni che l'assistenza assunse una dimensione nuova: si passa dalla percezione di avere un relativo vantaggio su aspetti considerati secondari, ad avere il privilegio di poter disporre di generi essenziali grazie all'azienda<sup>41</sup>.

Tra il 1922 e il 1925 furono avviate le principali istituzioni del sistema di welfare aziendale: il Gruppo Sportivo, le scuole professionali interne, la Mutua operaia e il Dopolavoro. Quest'ultimo aveva lo scopo di incentivare un utilizzo “sano” delle ore post lavorative, per avere rendimenti elevati, regolari e costanti nelle ore lavorative. L'assistenza e le attività dopolavoristiche dovevano suscitare e rafforzare il senso di

---

<sup>41</sup> S.A., (2010), La fabbrica della città. Mirafiori e la Fiat, Stragrafica s.r.l., Torino, pg. 120-121.

appartenenza alla comunità aziendale. Inoltre, i servizi offerti dall'azienda non erano rivolti solamente ai suoi dipendenti, bensì tutta la famiglia del lavoratore poteva beneficiare del sistema assistenziale.

Importanza rilevante veniva data all'istruzione, ma il passo più importante si ha negli anni Quaranta, quando le Scuole per l'apprendistato realizzate dalla FIAT vennero aperte a tutti i ragazzi, mentre prima erano riservate solo ai figli dei dipendenti. Ciononostante, quest'ultimi continuavano a godere del diritto di precedenza.

Inoltre, molti ex allievi, al termine del percorso scolastico, venivano inquadrati tra gli operai qualificati, finendo a ricoprire il ruolo di capi a vari livelli.

Il welfare aziendale poteva essere un terreno di contrattazione al pari degli altri. Nelle aziende che lo praticavano su scala ampia, come la FIAT, era diventato una forma di salario indiretto<sup>42</sup>.

A livello concreto, alcuni servizi disposti dalla FIAT per i suoi dipendenti, ma anche per le loro famiglie, pongono un particolare focus sul tema dell'istruzione, il quale aveva acquisito una particolare priorità per la famiglia Agnelli, con la realizzazione, ad esempio, dell'istituto Internazionale "E. Agnelli" o dell'istituto "V. Agnelli". La FIAT, per quanto riguarda il primo

---

<sup>42</sup> Tranfaglia N., (1998), Storia di Torino. Gli anni della Repubblica, Giulio Einaudi Editore, Torino, pg. 248-278.

istituto (Figura 31-32), aveva provveduto a proprie spese alla costruzione dello stesso su un'area di circa quarantamila metri quadrati, che venne poi inaugurato nel 1938. In seguito venne affidato ai Salesiani. L'idea era quella di creare una Scuola di Addestramento per i futuri operai della FIAT<sup>43</sup>.



Figura 31- IERI . Istituto Internazionale "E. Agnelli".

Fonte: Federico Patellani, 1946.



Figura 31 - OGGI . Istituto Internazionale "E. Agnelli".

Fonte: Google Street View, 2022.

---

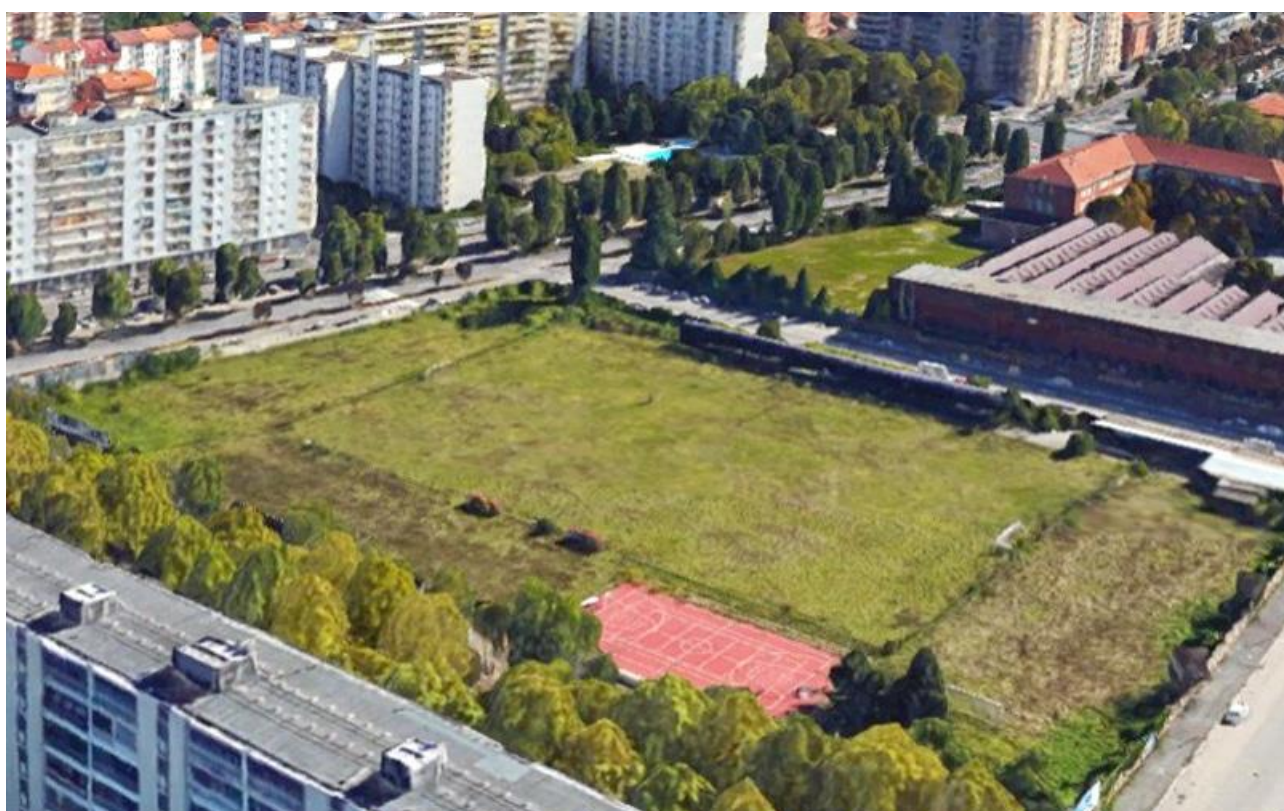
<sup>43</sup>Zanlungo L., Robotti D., (2008), Da Miraflores alla Roccafranca. Turismo urbano a Mirafiori nord, Hapax, Torino, pg. 14-30.





*Figura 32 – IERI. Chiesa di San Giovanni Bosco e oratorio Agnelli.*

*Fonte: EUT 2, 1950.*



*Figura 32 - OGGI . Chiesa e complesso Istituto Agnelli in quartiere densificato, campo da calcio abbandonato.*

*Fonte: Google Maps, 2017.*

Per quanto concerne, invece, l'istituto "V. Agnelli" (Figura 33), questo viene pensato come uno spazio per bambine e ragazze, in quanto l'istituto "E. Agnelli" era un luogo dedicato esclusivamente ai ragazzi. La FIAT, infatti, mette a disposizione un terreno e un architetto per redigere il progetto di un ampio fabbricato con tre piani fuori terra e un cortile. L'inaugurazione si ebbe nel 1950.



Figura 33- IERI. Baracche della sezione femminile Istituto "V. Agnelli".

Fonte: Genio Civile, 1953.



Figura 33 - OGGI. Istituto "V. Agnelli".

Fonte: Google Street View, 2022.

Tra gli altri servizi messi a disposizione dall'azienda per i suoi operai, con lo scopo di rendere le ore post lavorative ben impiegate, in modo da poter ottenere un lavoro più efficace ed efficiente durante le ore lavorative, vi è il Dopolavoro (*Figura 34-IERI*). Inizialmente questo era denominato "Gruppo Sportivo FIAT", quando nasce nel 1922, per acquisire poi la denominazione di Dopolavoro nel 1945 per decisione delle autorità fasciste. In seguito, nel 1978, prende la denominazione che viene ancora attualmente utilizzata, ossia Sisport (*Figura 34 – OGGI*), a oggi un'associazione polisportiva. Le attività principalmente svolte al suo interno sono: calcio, pallacanestro femminile, pallanuoto maschile, nuoto, pallavolo maschile e rugby<sup>44</sup>.

---

<sup>44</sup><https://www.sisport.life/it/chisiamo/Pages/chi-siamo.aspx>





*Figura 34- IERI . Dopolavoro FIAT, c.so Moncalieri.*

*Fonte: Archivio Storico FIAT, 1929.*



*Figura 34 - OGGI Sisport FIAT.*

*Fonte: Google Maps, 2022.*

## **CAPITOLO 4**

### **L'azienda nel quartiere**

#### **FIAT Mirafiori**

## 4. Caso studio: FIAT Mirafiori

### 4.1 Inquadramento Territoriale FIAT Mirafiori



*Figura 35. Localizzazione dello stabilimento FIAT Mirafiori.*

*Fonte: Google Maps, rielaborazione Shaima El Shafei, 2022.*

Lo stabilimento di FIAT Mirafiori (Figura 35) risulta essere delimitato a Nord da corso Tazzoli; a Est da corso G. Agnelli; a Sud da via Plava e a Ovest da corso Orbassano.



## **4.2 L'origine dello stabilimento di FIAT Mirafiori**

Dopo poco tempo dall'inaugurazione dello stabilimento Lingotto, la FIAT decide di costruire un nuovo stabilimento ultramoderno per la produzione di grande serie. Il modello che viene adottato è quello "americano": la produzione tutta in piano e non più su diversi livelli come era stato pensato per lo stabilimento di Lingotto, in modo da rendere più fluida la confluenza delle varie componenti delle auto verso la linea di assemblaggio centrale<sup>45</sup>.

Come in precedenza citato nel capitolo due, lo stabilimento di Lingotto divenne molto presto obsoleto in quanto la problematica principale che si riscontrava era data dall'organizzazione dello stesso stabilimento in verticale. Questa tipologia di sviluppo in verticale creava notevoli ostacoli al flusso della produzione, in quanto si dovevano sollevare in trenta metri materiali di un peso rilevante, per poi riportare il prodotto finito al piano terreno. Secondo queste problematiche, si dovette, perciò, prendere atto che il Lingotto aveva un limite e, di conseguenza, orientarsi verso una soluzione.

Era necessario, quindi, individuare un'area sufficientemente vasta nei pressi della città e che, allo stesso tempo, fosse libera da insediamenti abitativi. Viene, così, individuata l'area localizzata nei pressi dello stradale di Stupinigi e di Orbassano. Il

---

<sup>45</sup>Zanlungo L., Robotti D., (2008), Da Mirafiores alla Roccafranca. Turismo urbano a Mirafiori nord, Hapax, Torino, pg. 106

nucleo del nuovo stabilimento venne individuato nell'appezzamento di terreno che Vittorio Valletta aveva acquistato nel 1934. Organizzato, questa volta, secondo un ciclo di lavoro orizzontale, il nuovo stabilimento (*Figura 36*) avrebbe potuto dare lavoro a circa 22.000 operai al giorno su due turni<sup>46</sup>.

---

<sup>46</sup>Biffignandi D. (2008), Fiat storia delle sedi, Centro di Documentazione Museo Nazionale dell'Automobile di Torino, [https://www.museoauto.it/website/images/stories/articoli/fabbriche\\_italiane/fiat\\_storia\\_delle\\_varie\\_sedi.pdf](https://www.museoauto.it/website/images/stories/articoli/fabbriche_italiane/fiat_storia_delle_varie_sedi.pdf).



*Figura 36 - IERI. FIAT Mirafiori tra i campi.*

*Fonte: Archivio Giorgio Pelassa, anni '50.*



*Figura 36 – OGGI. Area FIAT Mirafiori, ampliata verso Sudovest( e parzialmente dismessa). Quartieri densi circostanti.*

*Fonte: Google Maps, 2017.*

### 4.3 La gara d'appalto e il cantiere

A Mirafiori una serie di imprese, già attive in altri lavori per la FIAT (le imprese Domenico Borini e Vincenzo Prono, Norzi, Gazzera, Raineri, Filippa, Costanzi, Garbarino e Sciaccaluga, Rosazza e Macciotta), si aggiudicarono i lavori attraverso una gara di appalto. A Mirafiori esse dovevano provvedere esclusivamente alla posa in opera e non alla fornitura dei materiali, consegnando manufatti privi di finiture e opere accessorie, completate da altre ditte specializzate: le imprese S.A. Eternit, Colongo, Unione italiana vetraria, Lingeri, Pla, Richard Ginori, De Micheli, Gustinelli.

La razionalizzazione del cantiere appare affidata essenzialmente al capitolato unico d'appalto a corpo e alla sua traduzione in specifici capitolati per officina, redatti da singoli tecnici del Servizio costruzioni della FIAT. Elemento di innovazione è, invece, l'organizzazione fortemente gerarchizzata dei lavori, a partire dalla direzione dei lavori affidata a Bonadè Bottino, capo del Servizio costruzioni FIAT, attraverso una serie di servizi appositamente creati: «Approvvigionamenti», «Rilievi e Sistemazioni», e «Servizio tecnico di cantiere».

La costruzione dello stabilimento di Mirafiori iniziò nel 1936, per dare vita a quello che diventerà lo stabilimento automobilistico



più grande d'Europa. Il cantiere (*Figura 37 e 38*) impiegò circa 5.000 tra manovali e muratori<sup>47</sup>.

---

<sup>47</sup> Tranfaglia N., (1998), *Storia di Torino. Dalla Grande Guerra alla Liberazione (1915-1945)*, Giulio Einaudi Editore, Torino, pg. 477.



*Figura 37. Cantiere dello stabilimento FIAT Mirafiori.*

*Fonte: Archivio Storico FIAT, 1938.*



*Figura 38. Lavori per la costruzione dello stabilimento.*

*Fonte: Archivio Storico FIAT, 1937.*

### 4.3 Le caratteristiche dello stabilimento FIAT Mirafiori

Lo stabilimento FIAT Mirafiori risulta essere esteso su 1 milione di metri quadri, di cui un terzo coperti. Fu modellato sugli impianti della Ford a River Rouge che da tempo applicavano i principi della produzione in linea orizzontale.

A Mirafiori, al volume in «stile Novecento» dominante della Palazzina degli Uffici (*Figura 39-40*) in cemento armato, lungo 220 metri e largo 50, con impianto a doppia corte, tre lati di cinque piani, rivestiti in pietra bianca di Finale, il fronte posteriore in clinker, fanno chiaramente contrasto i «capannoni» delle Officine principali, con il fronte principale sviluppato lungo quasi un chilometro su corso Tazzoli, costruiti in struttura in cemento armato su una maglia di 20x20 metri con copertura a capriate e lucernari a pianta rettangolare<sup>48</sup>.

---

<sup>48</sup> Tranfaglia N., (1998), *Storia di Torino. Dalla Grande Guerra alla Liberazione (1915-1945)*, Giulio Einaudi Editore, Torino, pg 469-470.



*Figura 39 -IERI. Capolinea tram 11, sullo sfondo Palazzina Uffici FIAT Mirafiori*

*Fonte: Archivio Giorgio Palessa, 1940.*



*Figura 39- OGGI. Palazzina Uffici FIAT Mirafiori.*

*Fonte: Shaima El Shafei , 2022.*





Figura 40. Ingresso dei cancelli di Mirafiori.

Fonte: Federico Patellani, 1945.

## 4.5 Inaugurazione della FIAT Mirafiori

I lavori iniziarono nel 1937, come in precedenza citato, su progetto dell'ingegner Vittorio Bonadé Bottino, il quale si occuperà in seguito anche dell'ampliamento dello stesso stabilimento, denominato "Mirafiori Sud", nel 1961<sup>49</sup>.

Il 15 maggio del 1939 durante un viaggio ufficiale in Piemonte, Mussolini fa tappa a Torino per inaugurare quella che lui stesso amava definire la "fabbrica perfetta del tempo fascista" (Figura 41): un'occasione voluta fortemente dal duce anche per incontrare personalmente gli operai cittadini, consapevole,

---

<sup>49</sup>Biffignandi D. (2008), Fiat storia delle sedi, Centro di Documentazione Museo Nazionale dell'Automobile di Torino, [https://www.museoauto.it/website/images/stories/articoli/fabbriche\\_italiane/fiat\\_storia\\_delle\\_varie\\_sedi.pdf](https://www.museoauto.it/website/images/stories/articoli/fabbriche_italiane/fiat_storia_delle_varie_sedi.pdf)

come scrive Giovanni Ansaldo sulla Gazzetta del Popolo, che "la sua lotta non sarebbe mai stata compiutamente vinta finché non avesse conquistato a fondo, appieno e senza riserve, l'anima delle maestranze della FIAT"<sup>50</sup>.

La FIAT Mirafiori era diventata il simbolo di un passaggio oramai definitivo di Torino da capitale politica a capitale industriale.

La retorica che interessa Mirafiori stava nel fatto che veniva vista come una macchina per la produzione che riassume in se la città, a differenza di ciò che avveniva per lo stabilimento di Lingotto dove l'architettura era un riferimento formale<sup>51</sup>.



Figura 41. Mussolini all'inaugurazione della FIAT Mirafiori.

Fonte: Archivio Storico FIAT, 1939.

---

<sup>50</sup>[http://www.istoreto.it/to3845\\_industria/schede/FIAT\\_mirafiori.htm](http://www.istoreto.it/to3845_industria/schede/FIAT_mirafiori.htm)

<sup>51</sup>Tranfaglia N., (1998), Storia di Torino. Dalla Grande Guerra alla Liberazione (1915-1945), Giulio Einaudi Editore, Torino, pg. 467.

## **4.6 I Lavoratori della FIAT Mirafiori**

L'inaugurazione dello stabilimento di Mirafiori rafforzò l'influenza della FIAT, specialmente nella fascia sud-occidentale della città. Lo stabilimento attirava operai non solo dalla città ma anche dai comuni limitrofi, soprattutto da Moncalieri e Nichelino.

### **4.6.1 La composizione dei lavoratori**

Le donne e i giovani sotto i vent'anni, quelli che non avevano ancora assolto l'obbligo del servizio militare, scomparvero dalle fila dei lavoratori centrali della grande industria meccanica. Alla FIAT, che con il suo gigantismo esercitava un'enorme influenza sul mercato del lavoro, nei vent'anni successivi alla Seconda guerra mondiale la presenza di personale femminile diminuì drasticamente. Nella seconda metà degli anni Trenta, al Lingotto, le operaie costituivano il 10,5 % delle maestranze. Si trattava di una quota rilevante, non distante dalla media dell'intero settore metalmeccanico, che in provincia di Torino era del 12,5 % nel 1927. Con lo scoppio della guerra l'impiego delle donne aumentò in tutti gli stabilimenti FIAT, toccando il massimo nel 1943 con il 15 %.

La presenza della manodopera femminile restò alta nell'immediato dopoguerra, poi iniziò a diminuire, lentamente ma costantemente, fino a ridursi al 2% alla metà degli anni Sessanta. Solo nel 1970 si sarebbe registrata una leggera ripresa,

che avrebbe fatto oscillare tra il 4 e il 6 % la quota femminile nella prima metà di quel decennio. Ciò avveniva mentre nell'intero settore metalmeccanico della provincia di Torino la quota di manodopera femminile restava stabile sui valori prebellici: 12,8 % nel 1951 e 12,6 % nel 1961.

La riduzione dell'impiego di donne fu pertanto una peculiarità della FIAT e delle imprese di notevole dimensioni mentre le piccole officine, specialmente quelle che producevano minuterie metalliche, impiegavano molte donne e ragazzi. Un primo elemento di spiegazione va individuato nella scelta, operata non solo dalla FIAT ma dall'insieme della media e grande industria in quegli anni, di concentrare manodopera maschile giovane-adulta, mentre le donne erano lasciate alle piccole imprese. Le operaie continuavano a essere numerose nelle industrie alimentari, nel tessile e in alcuni rami del chimico, che ne avevano sempre fatto ampio uso: ma il peso di questi settori sul totale dell'occupazione industriale torinese era in via di rapida riduzione.

Quanto ai giovanissimi, a Mirafiori i lavoratori fino a vent'anni si ridussero dal 3-4 % alla fine degli anni Quaranta all'1% alla metà degli anni Sessanta, quando le assunzioni di giovani che non avessero ancora assolto gli obblighi militari furono sostanzialmente limitate ai ragazzi che uscivano dalla Scuola allievi FIAT. Con l'aumento degli occupati, le massicce immissioni di manodopera giovane adulta (venti - quarant'anni)

determinarono anche una forte diminuzione della quota dei lavoratori ultraquarantenni, che diminuì dal 50-55 % dei primi anni Cinquanta al 25% dieci anni più tardi<sup>52</sup>.

#### **4.7 “Mirafiori Sud” e l’“Autunno caldo”**

Dopo il decesso di Giovanni Agnelli nel 1945, prese il suo posto Vittorio Valletta ricoprendo, così, il ruolo della presidenza. Valletta avviò un programma di riorganizzazione e di ammodernamento degli impianti puntando sulla produzione in grande serie di vetture utilitarie. Il boom economico, trainato dalla produzione di massa di vetture utilitarie e reso possibile dal basso costo della manodopera italiana, ha il suo epicentro produttivo a Mirafiori, che raddoppia la sua superficie verso la fine degli anni Cinquanta con la costruzione delle officine a Sud di via Settembrini. Gli operai, conseguentemente al raddoppio dello stabilimento, passano da 14.000 nel '48 a 23.000 nel '60 e a 40.000 nel '68. All'inizio degli anni Settanta, tra operai e impiegati, a Mirafiori lavoravano circa 50.000 persone. In tal modo, il quartiere assume sempre di più i caratteri di una città del lavoro che veniva raggiunta ogni giorno da tutte le parti di Torino. Con il lancio della “600” (*Figura 42*) nel 1955 e della “500” (*Figura 43*) nel 1957 l'organizzazione fordista della catena di montaggio e delle macchine automatiche per cui era stato

---

<sup>52</sup> Tranfaglia N., (1998), *Storia di Torino. Gli anni della Repubblica*, Giulio Einaudi Editore, Torino, pg. 102.



pensato inizialmente lo stabilimento, trova la sua applicazione con un ritardo decennale<sup>53</sup>.



*Figura 42. Produzione del modelli FIAT 600.*

*Fonte: Archivio Storico FIAT, 1955.*



*Figura 43. Autovetture pronte per il collaudo. Nella prima linea da destra la vecchia 500 (detta "Topolino").*

*Fonte: Archivio Storico FIAT, 1948.*

---

<sup>53</sup>Zanlungo L., Robotti D., (2008), Da Miraflores alla Roccafranca. Turismo urbano a Mirafiori nord, Hapax, Torino, pg. 108-111.  
pag. 86

Con il raddoppio dello stabilimento, il quale si va a sviluppare su una superficie di oltre 2 milioni di metri quadrati, e con le nuove assunzioni, nonostante la manodopera dominante fosse oramai dequalificata e il lavoro fosse diventato monotono e ripetitivo, si ringiovanisce la manodopera che era diventata, inoltre, quasi del tutto maschile.

Nel luglio del 1962 gli operai di Mirafiori iniziarono a scioperare (*Figura 44*), a causa delle condizioni lavorative alienanti, nonostante fosse stato predisposto un intero sistema di welfare aziendale (del quale si è parlato in modo più approfondito nel precedente capitolo 3). Questi scioperi sono un campanello di allarme che viene, però, ignorato. Di conseguenza arrivò un periodo di conflittualità spontanea del cosiddetto "Autunno caldo" nel 1969 (*Figura 45*) derivante, come sopra citato, dalla pesantezza delle condizioni di lavoro.

Inoltre, a tali condizioni si sommano le tensioni indotte dal grande flusso di immigrazione in una città che non era in grado di garantire abitazioni e servizi adeguati a quell'improvviso incremento di popolazione.

Le agitazioni operaie dei successivi anni Settanta sono caratterizzate da scioperi interni spontanei, dal rifiuto delle mansioni ripetitive o pesanti e nocive, da richieste di salari equi a favore degli operai meno qualificati e dalla sfida alle gerarchie aziendali. Tutto ciò si manifestava soprattutto

durante i cortei interni agli stabilimenti<sup>54</sup>. È interessante sottolineare come tutti questi avvenimenti avvennero in parallelo all'entrata in crisi del modello fordista che interessò non solo ciò che riguardava la FIAT ma il modello stesso in generale.



Figura 44. Corteo operai FIAT Mirafiori.

Fonte: S.A., 1968.

---

<sup>54</sup>Zanlungo L., Robotti D., (2008), *Da Mirafiores alla Roccafranca. Turismo urbano a Mirafiori nord*, Hapax, Torino, pg. 108-111.



Figura 45. Assemblea scioperi FIAT.

Fonte <https://sbilanciamoci.info/torino-mirafiori-1969-cera-una-volta-la-lotta-operaia-2/> , 1969.

#### **4.8 L'avvento dell'innovazione tecnologica**

Negli stessi anni, gli anni Settanta, l'innovazione tecnologica interessò in particolare le lavorazioni più faticose come la saldatura e la verniciatura. Si ebbero, invece, scarsi risultati per quanto concerne le isole di montaggio e i tentativi di rendere meno ripetitivo il lavoro. Sarà solo negli anni Ottanta che si avranno dei risultati più significativi in tal senso, soprattutto grazie all'automazione flessibile. Quest'ultima aveva consentito, con la ristrutturazione e il decentramento produttivo, di ridurre in modo drastico la presenza umana in molte lavorazioni, soprattutto quelle più faticose, realizzando un notevole incremento della produttività: il numero di auto prodotte per



addetto raddoppiano in sette anni arrivando ad essere 29 auto nel 1986, a fronte delle 14 auto per addetto nel 1979.

Con l'avvento dell'innovazione tecnologica e con la sostituzione di molte lavorazioni manuali (*Figura 46*), il numero degli impiegati cresceva mentre il quello degli operai diminuì drasticamente. Con l'introduzione delle tecnologie informatiche, i nuovi macchinari comandati e regolati da computer, consentirono di ottenere un'automazione "flessibile" tale da permettere di realizzare una vasta gamma di prodotti in grado di rispondere alla crescente concorrenza dei mercati sempre più esigenti: nell'era della globalizzazione il prodotto di massa non veniva più accettato, doveva essere, viceversa, diversificato e personalizzato<sup>55</sup>.



*Figura 46. Produzione tecnologica a Mirafiori.*

Fonte: Mole24, 2020.

---

<sup>55</sup>Zanlungo L., Robotti D., (2008), Da Mirafiores alla Roccafranca. Turismo urbano a Mirafiori nord, Hapax, Torino, pg. 110.

## **4.9 Dall'avvento dell'innovazione tecnologica a oggi**

La FIAT nel 2014 è diventata Fiat Chrysler Automobiles (FCA), società costituita, appunto, a Torino il 12 ottobre 2014, la quale nasce dalla fusione di Fiat e Chrysler<sup>56</sup>.

Per quanto concerne, invece, lo stabilimento della FIAT Mirafiori, questo oggi resta ancora l'emblema del gigantismo fordista, con l'organizzazione sulla base dei dettami della "produzione snella" lo stabilimento della FIAT Mirafiori è passato dai 50.000 addetti degli anni Settanta agli attuali 20.000 persone tra gli addetti di produzione e le attività collegate di ingegneria e design, vendite, servizi finanziari e ricambi, facendone uno dei più importanti complessi della FCA.

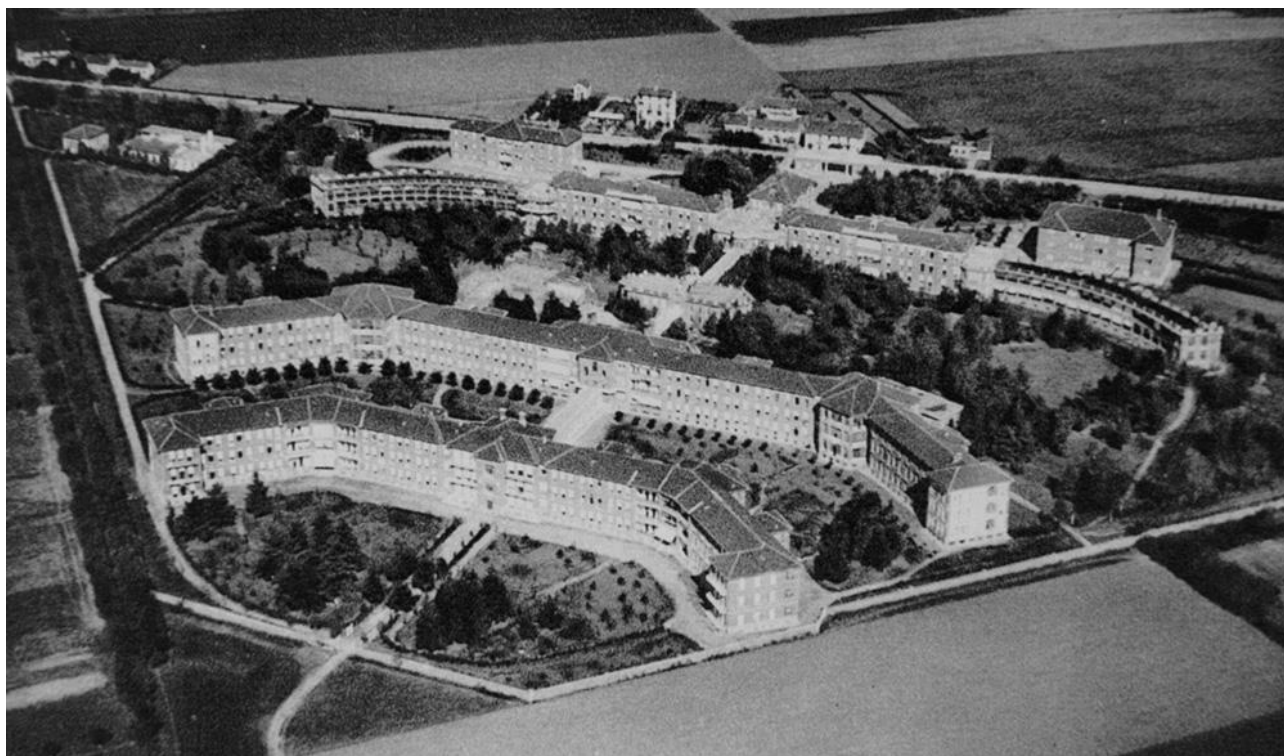
Tra i prodotti più significativi realizzati dalla FIAT dopo l'avvento dell'innovazione tecnologica vi è un modello in particolare: la Nuova 500 elettrica. Questo modello esce dallo stabilimento di Mirafiori. A oggi con la produzione della Nuova 500 si apre un nuovo capitolo di questo storico stabilimento: Mirafiori è sempre stato il luogo in cui prendono vita idee geniali e progetti avveniristici. Da queste linee sono usciti modelli iconici che hanno fatto la storia dell'automobile, spinto l'evoluzione tecnologica e, in molti casi, hanno anche accompagnato i cambiamenti della società italiana.

---

<sup>56</sup> <https://www.treccani.it/enciclopedia/fca/>

Negli ultimi anni, inoltre, il comprensorio di Mirafiori è stato oggetto di importanti lavori di riqualificazione e recupero. Il primo intervento significativo risale al 2006, con l'inaugurazione del Motor Village. Fu letteralmente “abbattuto” un pezzo dello storico muro, all'altezza della porta Zero di piazza Cattaneo, che per oltre un secolo aveva diviso la fabbrica dalla città. E vicino al Motor Village, di recente, è stata recuperata, dopo un profondo intervento di ristrutturazione, la palazzina di corso Orbassano, dove oggi ha sede FCA Bank (*Figura 47*).





*Figura 47 - IERI. Ospedale San Luigi (vecchia sede: dal 1909 al 1970), tra i campi.*

*Fonte: Archivio Storico Città di Torino, anni '40.*



*Figura 47- OGGI. Edificio FCA Bank, parcheggi interni. A destra Motor Village.*

*Fonte: Google Maps, 2017.*



Inoltre, l'area di via Plava, dove si ritiravano le auto nuove, è rinata con una nuova missione, grazie ai lavori di recupero delle strutture industriali. Infatti, negli edifici dell'ex Meccanica 2, è sorto un quartiere direzionale di grande importanza. Qui ha sede il Centro Stile, le Officine Abarth e gli uffici di FCA Service, di CNH Industrial, oltre alle attività amministrative, informatiche e contabili del Gruppo. Sempre in quest'area è ubicato l'Heritage Hub che ospita il dipartimento FCA Heritage e la sua missione di tutela dell'inimitabile patrimonio storico dei marchi italiani del Gruppo. Inaugurato nel 2019, l'edificio è una sede di lavoro, di servizi e di vendita, ma anche una vetrina con oltre 250 vetture appartenenti alla collezione storica dell'Azienda.

In più, FCA ha sempre dedicato particolare attenzione all'università, tanto da aver favorito la nascita – sempre all'interno di Mirafiori, in corso Settembrini – di un campus del Politecnico di Torino: la Cittadella del Design e della Mobilità Sostenibile (*Figura 48*). Quest'ultima è in funzione dal 2011 nella Zona A, identificata come ZUT (zona urbana di trasformazione) nell'"Ambito 16.34 Mirafiori-A". La Cittadella viene realizzata da Torino Nuova Economia e locata al Politecnico di Torino, dove si svolgono i corsi di didattica universitaria in Ingegneria dell'Autoveicolo e Disegno Industriale - frequentati da oltre 1.000 studenti. La Cittadella è stata realizzata recuperando le prime tre campate occidentali del fabbricato industriale dismesso denominato "Capannone ex DAI" e una parte di area cortilizia

circostante. Tale insediamento occupa un'area con una superficie pari a circa 21.000 metri quadrati e sviluppa una SLP (superficie utile di pavimento) di oltre 7.000 metri quadrati destinati ad aule didattiche, laboratori, officina prototipi e correlati servizi<sup>57</sup>.



Figura 48. Politecnico di Torino a Mirafiori.

Fonte: Roberto Cavaliere, 2021.

Infine, a poca distanza dal comprensorio di Mirafiori, sorge l'ex stabilimento Fiat di Rivalta che, una volta completati i lavori di ristrutturazione diventerà uno dei centri globali di distribuzione ricambi del brand Mopar al servizio di Europa, Medio Oriente, Africa e altri mercati mondiali. Così un ex stabilimento di produzione di veicoli è stato trasformato in un magazzino innovativo, improntato a criteri di efficienza energetica e sostenibilità ambientale per lo stoccaggio e la distribuzione di

---

<sup>57</sup> [http://www.torinonuovaeconomia.it/ptm\\_zonaa.php](http://www.torinonuovaeconomia.it/ptm_zonaa.php)

accessori e ricambi. Il nuovo centro supporterà oltre 5.000 destinazioni, con una riduzione considerevole dei tempi di consegna a dealer e officine<sup>58</sup>.

---

<sup>58</sup><https://www.media.stellantis.com/ch-it/fiat/press/l-eccellenza-di-mirafiori-il-pi-grande-complesso-di-fca-nel-mondo>

## 5. Conclusioni

Come nei precedenti capitoli è potuto emergere, tra i motivi che hanno spinto FIAT dar vita a un nuovo stabilimento precisamente a Mirafiori vi è il fatto che, dopo il riscontro della rapida obsolescenza dello stabilimento del Lingotto, il quartiere rispondeva alle esigenze dell'azienda in quel determinato momento: l'ampia quantità di terreno libero. Quanto appena affermato è rafforzato dal fatto che sin dall'origine Mirafiori è un quartiere di aperta campagna, quindi rendeva semplice la realizzazione di uno stabilimento in cui la produzione necessitava di avvenire in orizzontale, implicando una fluidificazione dell'intero processo stesso di produzione.

Dopo l'inaugurazione della FIAT Mirafiori, avvenuta nel 1939, lo stabilimento diventa un vero e proprio un polo attrattivo di lavoratori non solo piemontesi ma soprattutto immigrati dal meridione che si andavano a dividere in due categorie: chi immigrava per cercare lavoro in FIAT e chi immigrava per iniziare a lavorare in FIAT. FIAT Mirafiori nasceva, infatti, con l'intenzione di ospitare 22.000 lavoratori su due turni. Tutto ciò scatena un importante incremento della popolazione torinese che, all'epoca sprovvista di un'offerta adeguata, si trova a dover far fronte a una crisi di alloggi significativa. Il ruolo della FIAT è ritenibile di grande importanza: la FIAT fu tra i primi a sostenere piani come il piano "ina-casa" del 1954, che aveva come fine



ultimo quello di costruire diversi quartieri tra cui Mirafiori, in particolare Mirafiori Sud.

In base alle precedenti affermazioni che vedono la FIAT come protagonista della nascita di un intero quartiere, quest'ultimo, il quartiere di Mirafiori, da quartiere inizialmente di campagna, sempre più cambia connotazione acquisendo i caratteri di un quartiere oramai urbanizzato. La FIAT è tra le cause principali della nascita di quello che da molti definita come "la città fabbrica" o come una "città nella città". Nasce una vera e propria comunità di FIAT Mirafiori.

Non solo la FIAT si mosse per tamponare la questione alloggiativa in primis per i suoi lavoratori, ma per quest'ultimi viene messo a punto un intero sistema di welfare aziendale, che fu in grado di rafforzare il senso di appartenenza alla comunità che era nata.

La messa a punto del sopracitato sistema di welfare è uno dei caratteri principali che connota la FIAT come azienda che all'epoca scelse di basare la propria produzione sull'applicazione del modello socioeconomico fordista: la FIAT era l'azienda fordista italiana per eccellenza. Un'azienda che quindi, non pone attenzione solo su quello che è il rendimento lavorativo dei suoi dipendenti, ma che prima ancora guarda al loro benessere e a come ottimizzare il loro tempo libero, in modo

da poter ottenere un rendimento lavorativo ancor più efficiente.

Tra le altre cose, lo stabilimento della FIAT Mirafiori è stato in grado di superare diversi anni di guerra quali quelli della Seconda Guerra Mondiale. Ciò avviene grazie all'adattamento della stessa FIAT al clima bellico, riconvertendo la propria produzione per la realizzazione di materiale bellico. Questi anni riescono a confermare l'importanza di un sistema che di per sé nasceva con una determinata forza e impatto a livello territoriale e sociale.

La FIAT è diventata, poi, Fiat Chrysler Automobiles (FCA), società costituita a Torino il 12 ottobre 2014, la quale nasce dalla fusione di Fiat e Chrysler. Ciononostante lo stabilimento della FIAT Mirafiori mantiene ancora la sua importanza: l'importanza di quella che nasceva come uno degli stabilimenti automobilistici più importante d'Europa.

Infine, dopo il processo di fusione della FCA con i gruppi PSA iniziato nell'ottobre del 2019, a oggi fanno parte di una holding multinazionale olandese produttrice di autoveicoli: Stellantis<sup>59</sup>.

---

<sup>59</sup> <https://www.stellantis.com/it>

## Bibliografia e sitografia

### Bibliografia

- Biffignandi D., (2008), *Centro di Documentazione Museo Nazionale dell'Automobile di Torino*, editore, Torino.
- Davico L., Mela A., (2002), *Le società urbane*, Carocci, Roma.
- Davico L., Guiati F., (2018), *Mirafiori dopo il Mito*, in Fondazione Mirafiori, Torino, rapporto di ricerca.
- Davico L. et al., (a cura di, 2020), *Torino. Immagini del cambiamento*, Edizioni del Capricorno, Torino.
- Davico P. et al., (2014), *La storia delle città per capire il rilievo urbano per conoscere borghi e borgate*, Politecnico di Torino, Revello (CN).
- Fofi G., (1964), *L'immigrazione meridionale a Torino*, Feltrinelli, Milano.
- Berta G., (1998), *Mirafiori*, il Mulino, Bologna.
- Ires Piemonte (1965), *Immigrazione di massa e struttura sociale in Piemonte*, Unione Regionale delle Province Piemontesi, Torino.
- Di Giacomo M., (2014), *Migrazioni, industrializzazione e trasformazioni sociali nella Torino del "miracolo". Uno stato degli studi*, "Storia e Futuro".
- S.A., (2010), *La fabbrica della città. Mirafiori e la Fiat*, Stragrafica s.r.l., Torino.

- Tranfaglia N., (1998), *Storia di Torino. Dalla Grande Guerra alla Liberazione (1915-1945)*, Giulio Einaudi Editore, Torino.
- Tranfaglia N., (1998), *Storia di Torino. Gli anni della Repubblica*, Giulio Einaudi Editore, Torino.
- Zanlungo L., Robotti D., (2008), *Da Miraflores alla Roccafranca. Turismo urbano a Mirafiori nord*, Hapax, Torino.

## Sitografia

- <https://creasud.it/2020/05/24/taylorismo-fordismo-toyotismo-grandi-rivoluzioni-lavoro/> (04/04/2022)
- <https://www.rottasutorino.it/2021/09/quando-fiat-mirafioriscandiva-vita-quartiere-mirafiori-sud.html> (04/04/2022)
- <http://www.istoreto.it/torino38-45/fiat.htm> (04/04/2022)
- <https://www.media.stellantis.com/it-it/fiat/press/una-storia-lunga-cent-anni#:~:text=La%20F.I.A.T.,vi%20si%20producono%2024%20autovetture.> (09/04/2022)
- <https://www.museotorino.it/view/s/c409678307b24bc59e254b4f65337610> (10/04/2022)
- <https://www.museotorino.it/view/s/5431e6fb4be949bfb79fc973c6576165> (10/04/2022)



- <https://mole24.it/2011/10/20/storia-fiat-nascita-fabbrica-italiana-automobili-torino/> (10/04/2022)
- <https://storiaefuturo.eu/migrazioni-industrializzazione-trasformazioni-sociali-torino-miracolo-degli-studi/> (12/04/2022)
- <https://cronacaqui.it/primo-stabilimento-della-fiat-linaugurazione-122-anni-fa/> (14/05/2022)
- <https://www.nilalienum.com/gramsci/Fordismo.html> (08/07/2022)
- <https://www.sisport.life/it/chisiamo/Pages/chi-siamo.aspx> (23/07/2022)
- [http://www.comune.torino.it/circ2\\_/storiadeiquartieri/pdf/mirafiori%20sud/15.EDILIZIA%20MIRAFIORI%20SUD.pdf](http://www.comune.torino.it/circ2_/storiadeiquartieri/pdf/mirafiori%20sud/15.EDILIZIA%20MIRAFIORI%20SUD.pdf) (30/07/2022)
- <https://www.museotorino.it/view/s/34adb5ff863146dcaba18f5eaa4344dd> (30/07/2022)
- ([http://www.istoreto.it/to3845\\_industria/schede/FIAT\\_mirafiori.htm](http://www.istoreto.it/to3845_industria/schede/FIAT_mirafiori.htm)) (03/08/2022)
- <https://www.treccani.it/enciclopedia/fca/> (08/08/2022)
- <https://www.media.stellantis.com/ch-it/fiat/press/l-eccellenza-di-mirafiori-il-pi-grande-complesso-di-fca-nel-mondo> (08/08/2022)

- <https://nuovasocieta.it/circoscrizione-2-la-difficolta-di-un-decentramento-riuscito-a-meta/> (01/07/2022)
- <https://www.museotorino.it/view/s/bdd983a0cb2e4c06912b6539e0d1cee7> (06/07/2022)
- <https://storiaefuturo.eu/migrazioni-industrializzazione-trasformazioni-sociali-torino-miracolo-degli-studi/> (12/08/2022)
- <https://www.autoappassionati.it/mirafiori-la-culla-di-nuova-fiat-500-elettrica-video/#:~:text=Mirafiori%20Plant%3A%20la%20sua%20storia%20C%20a%20partire%20dal%201939&text=Si%20tratta%20di%20una%20vera,versi%20C%20sono%20davvero%20molto%20simili> (12/08/2022)
- [https://torino.repubblica.it/cronaca/2021/09/13/news/mirafiori\\_sud\\_il\\_quartiere\\_piu\\_grande\\_che\\_spera\\_nel\\_ritorno\\_di\\_industria\\_e\\_servizi-317693500/](https://torino.repubblica.it/cronaca/2021/09/13/news/mirafiori_sud_il_quartiere_piu_grande_che_spera_nel_ritorno_di_industria_e_servizi-317693500/) (31/08/2022)
- [http://www.torinonuovaeconomia.it/ptm\\_zonaa.php](http://www.torinonuovaeconomia.it/ptm_zonaa.php) (04/09/2022)

## ***Ringraziamenti***

Vorrei innanzitutto ringraziare il Professor Luca Davico per la sua grandissima gentilezza, pazienza, disponibilità e per avermi guidato fin qui.

A mia madre senza la quale questo traguardo non sarebbe mai stato raggiunto.

A mio padre, l'uomo della mia vita.

A te, Safaa, che sei e sempre sarai in grado di riportarmi con i piedi per terra e che mi hai permesso di non smarrire la ragione.

E a tutta la mia famiglia, che ha creduto nelle mie capacità.

A te, Mohamed, unica vera ragione di questo traguardo.

A Vittoria e Giulia, amiche ancor prima che colleghe di ogni singolo momento di questo percorso: grazie di essere sempre state di grandissimo supporto.

Grazie a chi ha creduto in me, ma soprattutto a chi non lo ha fatto.

A me.