

colazioni di autoveicoli nuovi in quell'anno furono 26 600; salirono nel 1937 a 39 700, e nel 1938 a 45 000.

Nel 1937 i dipendenti della Fiat salirono a 57 000, oltre il doppio di quelli del 1919; essi erano più della metà delle maestranze metalmeccaniche della provincia. I dati del censimento industriale del 1937 consentono di conoscere più approfonditamente la situazione della provincia alla vigilia della seconda guerra mondiale (cfr. tabella xxiii). La popolazione di Torino aveva raggiunto i 671 807 abitanti, con un aumento di 129 000 unità rispetto al 1927.

Dai dati del censimento si constata che lo sviluppo industriale della provincia presentava caratteristiche differenti nei vari settori; la metallurgia pur rafforzandosi in rapporto agli HP installati, segnava una certa flessione delle maestranze occupate, mentre l'industria meccanica aveva un aumento pressoché proporzionale negli HP installati e nelle maestranze occupate. In crisi appariva invece l'industria tessile, la quale dopo le punte del 1927-28 subì una rilevante contrazione. L'indice di concentrazione di questo settore, sempre nello stesso periodo si abbassò da 0,720 a 0,632 mentre la percentuale degli occupati in provincia rispetto all'Italia scese dal 10,2 all'8,9 %, e rispetto al Piemonte dal 44 al 39 %.

Di proporzioni notevoli era anche la crisi dell'industria chimica (escluso il settore gomma in espansione). La sua contrazione rispetto al complesso piemontese ed italiano appariva più grave di quella tessile: dal 72 al 57 % per il Piemonte, e dal 10,8 al 6,7 % per l'Italia; anche l'indice di concentrazione scendeva da 0,680 a 0,639. Questa situazione di crisi, in particolare quella del settore tessile le cui industrie erano soprattutto sviluppate nei piccoli comuni, accentuava il divario tra città e provincia condannando quest'ultima ad una situazione precaria. La politica agraria indirizzata ad una sempre maggiore produttività per raggiungere l'autarchia anche in questo campo (la cosiddetta battaglia del grano) aveva ottenuto risultati discreti nella provincia. Ma vaste plaghe di questa — la quasi totalità delle vallate alpine — rimanevano in uno stato di abbandono che si aggravava di anno in anno. Lo spopolamento alpino, legato a situazioni in miseria cronica ed alla estrema difficoltà di provvedimenti efficaci, diventava uno dei massimi problemi della provincia.

Nelle zone industriali la sperequazione tra grandi e piccole imprese si aggravava sempre più, e, di conseguenza, aumentavano le disparità salariali.

Durante l'ultimo conflitto due gravi fattori concorsero a danneggiare l'andamento economico e produttivo torinese: le crescenti distruzioni provocate dai bombardamenti aerei, ed infine la generale crisi degli anni 1943-45 con il sabotaggio organizzato dagli operai. Torino fu tra le città settentrionali più provate dalle distruzioni: l'8 % delle abitazioni rimase totalmente distrutto (16 000 su 117 000) ed il 30 % (66 000) danneggiato gravemente. Vi furono inoltre ben 293 fabbriche distrutte totalmente, 315 distrutte parzialmente e 480 sinistrate per un totale di 1018. Gli sfollamenti interessarono metà della popolazione e nell'estate

del 1943 circa i due terzi di essa³⁹. Indicativo della contrazione della produzione industriale può essere considerato l'andamento della produzione automobilistica della Fiat che dalle 34 000 unità del 1940 scese alle 6000 del 1945.

Torino giungeva alla Liberazione estenuata dalla guerra e dalla lotta civile. Agli anni durissimi della guerra seguivano quelli della ricostruzione⁴⁰.

¹ Cfr. RODOLFO MORANDI, *Storia della grande industria in Italia*, Bari 1931, p. 28.

² Cfr. ANTONIO FOSSATI, *Lavoro e produzione in Italia*, Torino 1951, p. 116.

³ Cfr. R. MORANDI, *op. cit.*, p. 90.

⁴ *Ibid.*, p. 58 nota.

⁵ Cfr. MARIO ABBATE, *L'industria metallurgica in Europa nella prima metà del XIX secolo*, Torino 1958, p. 163.

⁶ Questa linea però non soddisfaceva che parzialmente le esigenze dei traffici fra Torino e Savona. Il problema rimase aperto fino al 1933 quando venne inaugurata la linea Torino-Fossano-Mondovì-Savona.

⁷ « L'esistenza di fonderie capaci di somministrare a buon prezzo le macchine e gli strumenti necessari all'industria — scriveva C. I. Giulio nel 1844 — è condizione indispensabile per il progresso di questa » (Conferenza all'Esposizione del Valentino del 1844, Torino).

⁸ Cfr. A. FOSSATI, *op. cit.*, p. 157.

⁹ I dati riportati sono stati calcolati in base alle cifre contenute in due documenti elaborati dal prof. A. Fossati, che si trovano esposti nella Sala dell'Industria, Museo Storico del Risorgimento, Palazzo Carignano, Torino.

¹⁰ Cfr. PAOLO SERIANO, *Socialismo e classe operaia a Torino dal 1892 al 1913*, Torino 1958, p. 17.

¹¹ Cfr. GIUSEPPE PRATO, *Il Piemonte e gli effetti della guerra*, Bari 1925, p. 3.

¹² Il documento è esposto nella Sala dell'Industria, Museo Storico del Risorgimento, Palazzo Carignano, Torino.

¹³ MINISTERO DELL'AGRICOLTURA, INDUSTRIA E COMMERCIO, *Annali di Statistica*, Roma 1889.

¹⁴ Cfr. P. SPIRANO, *op. cit.*, p. 18.

¹⁵ I dati del censimento non tengono conto dei lavoratori a domicilio; non vi è pertanto contraddizione con i dati riferiti in precedenza sulla situazione di Torino, nei quali era inclusa anche quella categoria di lavoratori.

¹⁶ Nel 1878 un'altra impresa meccanica, la fonderia di caratteri Narizzano cambiò ragione sociale in Fonderie Nebiolo, con un capitale iniziale di 65 000 lire.

¹⁷ La Cartiera Italiana con sede a Torino avendo un capitale di 4 400 000 lire era tra le maggiori società della provincia.

¹⁸ Cfr. A. FOSSATI, *op. cit.*, p. 225.

¹⁹ Questi dati sono stati ricavati dalla relazione del dott. PANIZZARDI, *Sulle condizioni dell'agricoltura in Piemonte*, Torino 1877, e dall'opera di V. BALBEANO, *Studio sulle condizioni agrarie della Provincia di Torino*, Torino 1909.

²⁰ Da alcuni decenni erano stati costruiti i laghi artificiali di Arignano e di Pralormo, ognuno di circa 40 ettari. Dalla Dora Riparia si dipartivano canali irrigatori che bagnavano le zone di Pianezza, Collegno, Venaria e Torino. Dalla Stura di Lanzo i canali scendevano a bagnare Caselle, Fiano, Robassomero, Venaria, La Mandria. Dalla Dora Baltea iniziava un naviglio che bagnava la zona di Ivrea. La zona circostante Chivasso fruiva del Canale Cavour.

²¹ MINISTERO DELL'AGRICOLTURA, INDUSTRIA E COMMERCIO, *Censimento del bestiame annino, bovino, caprino, suino, eseguito nel 1881*, Roma 1882.

²² MINISTERO DELL'AGRICOLTURA, INDUSTRIA E COMMERCIO, *Censimento generale dei cavalli e dei muli, eseguito nel 1876*, Roma 1876.

²³ Nel 1888 il sistema di illuminazione elettrica era appena iniziato. Nella città di Torino vi erano 11 imprese con un totale di 72 addetti. Vi erano in complesso 4678 lampade ad incandescenza e 344 ad arco. Nel 1896 sorse a Torino la S. A. Elettricità Alta Italia, e nel 1899 sorse la Società Elettrochimica di Pont Saint Martin, che nel 1918 avrebbe mutato la ragione sociale in SIP (Società Idroelettrica Piemontese).

²⁴ Questi dati si trovano esposti in documenti siti nella Sala dell'Industria, Museo Storico del Risorgimento, Torino.

²⁵ Cfr. DIREZIONE GENERALE DELLE FERROVIE DELLO STATO, *Il centenario delle ferrovie italiane*, Roma 1939, p. 107.

²⁶ L. BONNEFON CRAPONNE, *L'Italie au travail*, Paris 1915, p. 116.

²⁷ Questo negli anni dal 1905 al 1912 diminuì del 45 % passando da L. 0,90 a L. 0,50 al kwh. Il consumo di energia elettrica passò da 3 900 000 kwh nel 1907 a 4 362 000 nel 1908, a 5 890 000 nel 1910, a 8 700 000 nel 1913 (*Censimento industriale del 1911 ed Annuario Città di Torino, 1913*).

²⁸ Cfr. *I cinquant'anni della Fiat*, Milano 1950, pp. 244-245.

²⁹ Cfr. L. BONNEFON CRAPONNE, *op. cit.*, p. 26.

³⁰ Da *I cinquant'anni della Fiat* (p. 243) risulta che intorno al 1910 gli operai montatori e gli addetti alla « sala prova » della Fiat guadagnavano un salario sulla base di 0,45-0,50 lire all'ora, quando il salario dei tessili era ancora sulla base di 0,35-0,40.