



Mariafrancesca Apa

“Le tute blu sullo sfondo grigio della città”:

un'indagine cinematografica della Torino operaia
(1968-1980)



*Tu rinnina chi vai lu maru maru,
ferma quannu ti dicu dui paroli.
Corri a jettari lu suspiru a mari
e vidi si mi rispunna lu mio beni.
Non mi rispunna no, troppu lontanu.*



**Politecnico
di Torino**

Dipartimento di Architettura e Design
Laurea magistrale in Architettura per la Sostenibilità
A.A. 2024-2025

“Le tute blu sullo sfondo grigio della città”:

un'indagine cinematografica della Torino operaia
(1968-1980)

Relatore:
Prof. Sergio Pace

Correlatore:
Prof. Walter Leonardi

Candidata:
Mariafrancesca Apa s295857

Abstract / ita

Torino, tra il 1968 e il 1980, si trasforma profondamente rispondendo, così, sia alle necessità emerse dalla devastazione del Secondo dopoguerra, sia alle dinamiche innescate dal boom economico e dalle lotte operaie.

Questa tesi, quindi, si concentra sull'analisi della Torino operaia, osservata attraverso il prisma del cinema, che funge da strumento privilegiato per comprendere i cambiamenti architettonici e sociali della città in un periodo cruciale della sua storia. Il cinema diventa il mezzo attraverso cui raccontare questa metamorfosi: le sue immagini e narrazioni non solo documentano, ma reinterpretano la città evidenziandone le disuguaglianze spaziali, la complessità del tessuto urbano e le tensioni sociali.

Il lavoro si inserisce, dunque, in un filone di studi che riconoscono nel cinema uno strumento privilegiato per indagare non solo la morfologia urbana, ma anche le dinamiche sociali. Tuttavia, esso si distingue per l'approccio specifico adottato: analizzare la città di Torino nel contesto di un momento storico critico, ossia dal 1968, anno che anticipa il cosiddetto Autunno Caldo – un periodo di scioperi nell'autunno 1969, da parte di operai, sindacati e studenti – al 1980, anno che sancisce, di fatto, la fine ad un ciclo decennale di intense lotte operaie. Attraverso un corpus selezionato di film, questa tesi esplora temi chiave come la dualità tra il centro borghese e la periferia industriale, il ruolo della città nella costruzione di una coscienza collettiva e nei drammi individuali, la funzione della fabbrica come microcosmo sociale, il sovraffollamento, la carenza di servizi e di alloggi, il degrado delle periferie e le trasformazioni che compie la città tendendo

verso il futuro.

L'analisi della Torino operaia attraverso il cinema offre una prospettiva che unisce la dimensione documentaria a quella interpretativa. I film, infatti, non solo rappresentano la città, ma contribuiscono a costruirne l'immaginario. Torino emerge, così, come uno spazio in cui le tensioni sociali si materializzano nel paesaggio urbano, dai ponti e dalle stazioni ai quartieri popolari e alle grandi fabbriche.

Questo studio, perciò, rivela come il cinema possa essere uno strumento cruciale per comprendere la realtà della Torino degli anni Settanta, la quale si configura come il risultato di decenni di ricostruzione post-bellica, sperimentazioni urbanistiche, politiche frammentarie di crescita, disagio sociale e lotte operaie.

Abstract / eng

Between 1968 and 1980, Turin underwent a profound transformation, thus, answering both to the needs that emerged from the devastation of the Second World War, and to the dynamics triggered by the economic boom and workers' struggles.

This thesis, therefore, focuses on the analysis of worker Turin, observed through the prism of cinema, which serves as a privileged tool for understanding the architectural and social changes of the city in a crucial period of its history. Cinema becomes the means through which to tell this metamorphosis: its images and narratives not only document, but reinterpret the city highlighting its spatial inequalities, the complexity of the urban fabric and social tensions.

The work is therefore part of a line of studies that recognize cinema as a privileged tool for investigating not only urban morphology, but also social dynamics. However, it stands out for the specific approach adopted: to analyze the city of Turin in the context of a critical historical moment, that is, from 1968, the year that precedes the so-called Hot Autumn – a period of strikes in the autumn of 1969, by workers, unions and students – to 1980, the year that marks, in effect, the end of a ten-year cycle of intense workers' struggles.

Through a selected corpus of films, this thesis explores key themes such as the duality between the bourgeois center and the industrial periphery, the role of the city in the construction of a collective consciousness and in individual dramas, the function of the factory as a social microcosm, overcrowding, the lack of services and housing, the degradation of the suburbs and the transformations that

the city makes towards the future.

The analysis of worker Turin through cinema offers a perspective that combines the documentary dimension with the interpretative one. The films, in fact, not only represent the city, but contribute to building its imagination. Turin thus emerges as a space in which social tensions materialize in the urban landscape, from bridges and stations to popular neighborhoods and large factories.

This study, therefore, reveals how cinema can be a crucial tool for understanding the reality of Turin in the seventies, which is configured as the result of decades of post-war reconstruction, urban experimentation, fragmented policies of growth, social unrest and workers' struggles.

Indice

Introduzione	11
1. Città e fabbrica sul grande schermo: spazi di vita e dinamiche sociali	23
Premessa	23
1.1 Dualità urbana: centro borghese vs. periferia industriale	24
1.2 Il ruolo della città nella costruzione di una coscienza collettiva e nei drammi individuali	31
1.3 La fabbrica come microcosmo urbano e sociale	42
2. Il cinema come testimonianza: l'abitare e le trasformazioni urbane	51
Premessa	51
2.1 Il verde urbano: la sua funzione ricreativa e la questione della sua carenza	52
2.2 La problematicità abitativa e il sovraffollamento	57
2.3 La città che cambia	62
2.4 L'architettura come connessione ed emarginazione: stazioni, ponti e infrastrutture	75
Conclusioni	79
Appendice: sinossi film selezionati	83
1. <i>Torino amara</i>	84
2. <i>Sciopero alla Fiat 1968 - Torino, 30 marzo 1968</i>	85
3. <i>La fabbrica</i>	86
4. <i>Le coppie, episodio Il frigorifero</i>	87
5. <i>La classe operaia va in paradiso</i>	88
6. <i>Mimì metallurgico ferito nell'onore</i>	90
7. <i>Trevico-Torino. Viaggio nel Fiat-nam</i>	92
8. <i>La ragazza di via Millelire</i>	94
9. <i>Senzachiedere permesso</i>	96
Localizzazione: individuazione dei luoghi mostrati nei film	97
Premessa	97
Mappa cinematografica della Torino operaia	98
Zoom cinematografici: sguardi ravvicinati sulle scene	101
Premessa	101
Bibliografia	113
Sitografia	121

Introduzione

Questo lavoro di tesi si propone di analizzare la Torino operaia tra il 1968 e il 1980 attraverso l'immagine che ne emerge da una selezione di film che, con le loro narrazioni, contribuiscono a tracciare un aspetto complesso e stratificato della città. Il lavoro parte dalla personale passione per il cinema e dal desiderio di approfondire il ruolo della città post-industriale come spazio vivo, mutevole e specchio delle tensioni sociali e del malcontento popolare.

Lo studio si è sviluppato a partire da un'iniziale raccolta ampia di opere cinematografiche, ambientate o ispirate a Torino, e girate nel suddetto arco cronologico. Tuttavia, durante il processo di ricerca, è emersa la necessità di adottare un approccio selettivo, guidato da affinità tematiche e narrative che hanno permesso di focalizzarsi su quei film maggiormente rappresentativi delle dinamiche urbane, sociali e politiche di quegli anni. Questa scelta ha consentito di costruire un corpus di opere che dialogano tra loro, offrendo una lettura articolata e coerente della città. I film selezionati, infatti, non solo raccontano la Torino operaia, ma ne restituiscono un ritratto che permette di cogliere le relazioni tra la città, i suoi abitanti e i processi storici che la attraversano. Parte stessa del titolo ("Le tute blu sullo sfondo grigio della città") della presente tesi è una citazione del film *Senzachiedere permesso* del 2014 di Pierfranco Milanese e Pietro Perotti, anch'esso utilizzato per l'analisi della città compiuta in questo lavoro. Con questa frase Pietro Perotti, infatti, si riferisce alla spettacolarità, anche visiva, che per la prima volta hanno le proteste operaie che cominciano nel 1969, durante il cosiddetto

Autunno Caldo¹: evidenziando questo forte impatto visivo, il regista ci lascia intendere che mai prima di allora le rivolte hanno avuto una tale portata e una tale influenza sulla città.



1. Fotogramma dal film *Senzachiedere permesso*.
© Corriere Web Torino
<https://volerelaluna.it/lavoro/2020/12/03/lotte-al-la-fiat-1969-1980-una-testimonianza-per-immagini/> (gennaio 2025)

Gli argomenti trattati sono: la dualità tra centro borghese e periferia operaia, in particolare, come gli spazi della città riflettano le tensioni di classe e le disuguaglianze sociali; la funzione che ha la città nella costruzione di una coscienza collettiva e, allo stesso tempo, quella che ha nelle storie personali dei protagonisti delle pellicole analizzate, i quali, in un certo qual modo, rappresentano una moltitudine di vite; il ruolo della fabbrica come microcosmo urbano e sociale, simbolo

¹ Il rinnovo del contratto dei metalmeccanici nel 1969 aveva provocato, a partire dall'autunno dello stesso anno, uno sciopero di un milione e mezzo di operai sostenuti dai sindacati. Le principali conquiste sindacali di quegli anni sono soprattutto il frutto di azioni del settore metalmeccanico. Ben-Ghiat Ruth, *The Italian Cinema and the Italian Working Class*, "International Labor and Working Class History", 59, primavera 2001, pp. 36-51: 48. doi: 10.1017/S0147547901004070.

delle lotte operaie e dell'alienazione del lavoro industriale; il verde urbano e gli spazi dell'intrattenimento, soprattutto i tentativi che la città in evoluzione fa per integrare al suo interno, in maniera spesso infruttuosa, aree dedicate al tempo libero e alla celebrazione della modernità; il problema della casa e del sovraffollamento, questioni legate alla crescita industriale e alla conseguente immigrazione massiva nella Torino del Secondo dopoguerra; la città in trasformazione attraverso l'espansione delle periferie, la costruzione di nuovi quartieri operai e l'edificazione di infrastrutture che modificano la morfologia cittadina; la marginalità urbana e i cosiddetti *non-luoghi*, come stazioni, ponti e spazi residuali, luoghi, spesso privi di una vera identità, che diventano però emblematici della condizione precaria di molti protagonisti dei film analizzati e, di conseguenza, di molti cittadini.

Invece, la periodizzazione, che copre l'arco temporale dal 1968, anno che a Torino può essere considerato un'anteprima dell'Autunno Caldo, al 1980, è stata definita in funzione di eventi storici e socioeconomici significativi, tra cui: gli esiti delle grandi migrazioni interne avvenute negli anni precedenti, l'influenza della Fiat nello scenario cittadino e nazionale, il clima acceso delle lotte operaie e le trasformazioni urbanistiche che hanno segnato il tessuto della città.

Le fonti utilizzate includono non solo film, ma anche studi architettonici, documenti urbanistici e testimonianze dirette, come articoli di giornali e atti di convegni dell'epoca, utili a contestualizzare sia gli avvenimenti cittadini che le opere cinematografiche. In particolare, per l'analisi di molti film documentaristici e delle opere prodotte dal Comitato Cinema Militante, un contributo rilevante è stato offerto dal sito web dell'Archivio Audiovisivo

del Movimento Operaio e Democratico², che ha reso accessibili materiali preziosi per comprendere le dinamiche sociali e politiche dell'epoca attraverso il linguaggio cinematografico.

Dal punto di vista bibliografico, soprattutto alcuni testi hanno guidato l'analisi dell'architettura e dell'urbanistica torinese. Tra questi, *Architettura e urbanistica a Torino 1945/1990*, a cura di Luigi Mazza e Carlo Olmo³, si è rivelato indispensabile per approfondire le trasformazioni urbane del Secondo dopoguerra, così come *Torino: guida di architettura*, a cura di Vera Comoli Mandracci e Carlo Olmo⁴, insieme a *Guida all'architettura moderna di Torino*, di Agostino Magnaghi, Mariolina Monge e Luciano Re⁵ hanno fornito un dettagliato quadro interpretativo dei principali interventi architettonici e urbanistici della città. Per quanto riguarda l'analisi della rappresentazione di Torino nei film, invece, un ruolo centrale è stato ricoperto dal testo di Stefano Della Casa *Miracolo a Torino. Fatti, personaggi e storie dal mondo del cinema*⁶, che ha offerto spunti cruciali per comprendere il rapporto tra cinema e città, evidenziando come il grande schermo abbia contribuito a costruire l'immaginario urbano torinese.

Con l'avvento del cinema, infatti, si sviluppa un nuovo modo di osservare la città: questo mezzo espressivo consente

2 <https://www.aamod.it/> (dicembre 2024).

3 Luigi Mazza, Carlo Olmo, a cura di, *Architettura e urbanistica a Torino 1945/1990*, Umberto Allemandi & C., Torino, 1991.

4 Vera Comoli Mandracci, Carlo Olmo, a cura di, *Torino: guida di Architettura*, Umberto Allemandi Editore, Torino, 1999.

5 Agostino Magnaghi, Mariolina Monge, Luciano Re, *Guida all'architettura moderna di Torino*, Celid, Torino, 2005.

6 Stefano Della Casa, *Miracolo a Torino. Fatti, personaggi e storie dal mondo del cinema*, La Stampa, Torino, 2003.

di rappresentare la città nella sua dimensione spazio-temporale, catturando il movimento e la trasformazione che le sono intrinseci. Lo spazio urbano, nel linguaggio cinematografico, diventa una «maglia storico-prospettica»⁷ e fornisce inquadrature che possono spaziare dall'orizzonte dei grattacieli alla profondità dei tombini, permettendo così una percezione non solo orizzontale ma anche verticale degli spazi. La città, attraverso l'obiettivo, non è più soltanto un insieme di edifici e strade, ma un elemento visivo fondamentale che condiziona la narrazione⁸.



2. Auguste e Louis Lumière, inventori del cinematografo. <https://www.storieparalele.it/nascita-cinema/> (gennaio 2025)

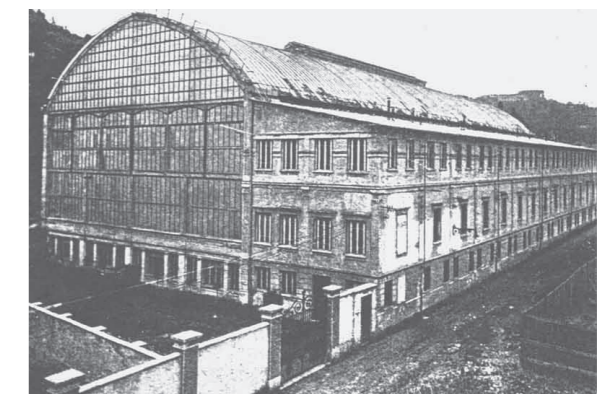
Il cinema è la forma d'arte che ha maggiormente influenzato il Novecento e la percezione della città moderna – un insieme di strade, piazze, parchi, edifici e ponti nato e trasformatosi con la Rivoluzione industriale – la quale, nel suo complesso richiede un'osservazione più prolungata e articolata che il cinema è in grado di facilitare. Esso, infatti, affronta la città su due livelli principali: come elemento formale-scenografico e come spazio sociale. Da una parte, l'architettura urbana è utilizzata come sfondo visivo, una

7 Anna Licata, Elisa Mariani-Travi, *La città e il cinema*, Universale di Architettura, I ed., Torino, 2000, p. 5.

8 *Ibidem*.

quinta scenica che inquadra la narrazione; dall'altra, la città diventa un luogo carico di significati sociali, dove le storie degli individui si intrecciano tra loro e con le dinamiche umane⁹.

Nel corso della sua storia, il cinema adotta approcci molto diversi nel rappresentare le città. Queste possono essere ricreate o costruite ex-novo all'interno di studi cinematografici, oppure essere riprese direttamente nella loro realtà. Nella fase iniziale della sua storia si preferisce spesso riprendere le città dal vero, anche a causa della mancanza di infrastrutture adatte a ricostruirle artificialmente. Tuttavia, questa predilezione per la città autentica viene presto affiancata, e talvolta contraddetta, dall'interesse per città immaginarie. Si tratta di luoghi fantastici: città oniriche, irraggiungibili, intrise di nostalgia o appartenenti a mondi lontani. Il cinema, in ogni caso, ha il potere di ridefinire lo spazio urbano, trasformandone il significato: la narrazione cinematografica, infatti, si intreccia con lo spazio architettonico, dando vita a nuovi orizzonti semantici e accumulando ulteriori livelli di interpretazione e significato¹⁰.



3. Teatro di posa della Itala Film a Torino. <https://www.brevestoriadelcinema.org/02-6-il-cinema-italiano-delle-origini/> (gennaio 2025)

9 *Ibidem*.

10 Ivi, pp. 6-10.

La rappresentazione filmica, dunque, può svelare dimensioni latenti o inaspettate degli spazi urbani, combinando realtà e finzione in un sistema unico che ridefinisce il rapporto tra il mondo fisico e quello immaginario. Lo spazio prodotto dal cinema diventa un'opera distaccata dalla realtà quotidiana, sia nel tempo che nello spazio. Gilles Deleuze, negli anni Ottanta, definisce il cinema «immagine-movimento» e «immagine-tempo», affermando che esso renda visibili rapporti temporali non percepibili ordinariamente trasformandoli in elementi sensibili. Il cinema influenza anche la progettazione urbana, utilizzando la narrazione e il montaggio come strumenti per immaginare e modellare lo spazio urbano¹¹.

Le posizioni di critici cinematografici, storici dell'architettura e architetti sul rapporto cinema – architettura si sono evolute nel tempo, riflettendo approcci e sensibilità diverse. Daunlato, si è riconosciuta la capacità del cinema di rappresentare e interpretare la città e l'architettura; dall'altro, sono state evidenziate le affinità strutturali e metodologiche tra le due discipline, oltre al potenziale del cinema come strumento di analisi e progettazione. Esistono, tuttavia, legami più profondi tra le due discipline, come osserva Ejzenstejn. Il regista, infatti, riflette sulla grammatica del film, individuando connessioni sottili tra la visione cinematografica e l'attività progettuale. Si tratta di due pratiche basate su strategie di movimento e assemblaggio ed entrambe mirano a ordinare sequenzialmente situazioni diverse. Da qui, si può affermare che il cinema possiede una natura architettonica, così come l'architettura si rivela intrinsecamente

filmica¹². A dimostrazione di ciò, fin dagli anni Trenta, molti architetti e urbanisti si avvicinano al cinema, forse proprio perché riconoscono in esso molte similitudini con la loro pratica quotidiana. Il lavoro del progettista e quello del regista, presentano anche altri tratti in comune: tutt'e due si dedicano a un'attività che è allo stesso tempo individuale e collettiva, sviluppano le proprie intuizioni con il contributo di collaboratori e maestranze, pianificano e programmano, anticipano movimenti e scenari attraverso disegni o storyboard. Tra i pionieri di questa pratica c'è sicuramente Sergio Bettini, secondo cui il cinema dovrebbe essere utilizzato soprattutto a fini educativi, come uno strumento di critica attiva. Il linguaggio verbale, infatti, si limita a descrivere la superficie delle forme, mentre la macchina da presa, guidata con maestria, può addentrarsi e muoversi all'interno del tessuto architettonico, rivelando l'essenza della progettazione, ossia lo sviluppo continuo e organico degli spazi¹³.

In questa direzione si colloca anche Bruno Zevi che sottolinea come il cinema riesca a cogliere l'anima dell'architettura, offrendo una funzione didattica che nessun altro strumento può eguagliare in termini di efficacia e intelligenza. Zevi osserva che il cinema non si limita a rappresentare le facciate degli edifici, ma è in grado di esplorare i vuoti interni, interpretando l'architettura come un vasto palcoscenico scavato, all'interno del quale l'essere umano può entrare e muoversi¹⁴.

Ludovico Quaroni, invece, adotta una prospettiva ancora più incisiva, affermando che il cinema non deve limitarsi a rappresentare ciò che è visibile, ma deve

anche rivelare il significato profondo della progettazione, suggerendo percorsi per possibili miglioramenti¹⁵.

Tra la fine degli anni Quaranta e gli anni Sessanta, anche vari studiosi di diverse formazioni si interrogano su queste tematiche. Ad esempio, Giulio Carlo Argan sottolinea che il cinema rappresenta un mezzo privilegiato per comprendere il «significato psicologico ed ecologico della città»¹⁶. Esso, secondo Argan, permette agli spettatori di vivere la città in modo più intenso rispetto alla loro esperienza quotidiana, offrendo un'importante prospettiva per analizzare il fenomeno urbano. Argan nota, tuttavia, che i registi operano una selezione consapevole delle immagini urbane, presentando una visione della città contemporanea che, pur potendo essere condivisa o contestata, si discosta comunque dalla concezione proposta dagli urbanisti. Infatti, per Argan, si tratta di due ambiti distinti e non sovrapponibili: il cinema rappresenta una testimonianza legata al passato, mentre l'urbanistica guarda al futuro, con prospettive differenti e spesso non intersecabili. Egli evidenzia anche come il confronto tra architetti e urbanisti possa giocare un ruolo cruciale nel guidare la pianificazione urbana, soprattutto in momenti di transizione o crisi. Però, sottolinea che il lavoro dell'urbanista è necessariamente orientato a ciò che deve ancora venire, con la consapevolezza che le sue idee progettuali non si concretizzano nell'immediato, ma necessitano di tempo per trasformarsi in realtà¹⁷.

Guido Aristarco, invece, si chiede in che

misura il cinema possa contribuire ad affrontare le questioni culturali legate alla condizione urbana e alla crisi delle città, se esso possa o meno offrire strumenti di conoscenza e se sia in grado di fornire chiavi di interpretazione della realtà. Se Argan individua nel cinema il mezzo principe per interpretare la città, per Aristarco esso non è certamente l'unico. Sul piano documentario, il cinema è capace di fornire un'enorme quantità di informazioni che, seppur sintetiche e multidimensionali, sono comunque inevitabilmente influenzate dalla visione ideologica e personale del regista. Sicuramente nessun altro mezzo comunicativo offre una simile complessità informativa, ma proprio questa caratteristica ne evidenzia i limiti: il cinema può mostrare, ad esempio, le criticità dell'architettura e dell'urbanistica, ma uno spettatore non formato e privo di strumenti critici difficilmente potrà coglierne il reale significato. A ciò si aggiunge un ulteriore problema: l'informazione cinematografica è spesso manipolata, presentando come universali emozioni e visioni del mondo legate al dominio culturale del cinema commerciale. Questo tipo di narrazione popolare, destinata a un pubblico ampio, tende così a proporre interpretazioni superficiali e ideologicamente cariche¹⁸. Aristarco, nonostante ciò, riconosce al cinema la capacità di catturare dettagli come profili, forme e trame, di reinterpretare e di attribuire nuovi significati al contesto architettonico, mettendolo in relazione diretta con i cambiamenti introdotti dalla modernità¹⁹.

In ogni caso, con il neorealismo italiano²⁰

11 Gemma Belli, *Introduzione*, "Storia dell'urbanistica", 38, novembre 2019, 3, pp. 13-19: 18.

12 Vincenzo Trione, a cura di, *Il cinema degli architetti*, Johan & Leni Editore, Truccazzano (MI), 2014, p. 15.

13 Ivi, p. 16.

14 Ivi, p. 17.

15 Ivi, p. 18.

16 Giulio Carlo Argan, *Lo spazio visivo della città: «Urbanistica e cinematografo»*, in *Lo spazio visivo della città "urbanistica e cinematografo"*, a cura di Giulio Carlo Argan, Cappelli, Bologna, 1969, (Gli incontri di Verrucchio), pp. 9-16: 11.

17 Ivi, p. 15.

18 Guido Aristarco, *La città, possibilità del cinema e i film*, in *Lo spazio visivo della città*, a cura di Giulio Carlo Argan, cit., pp. 34-64: 39-40.

19 Vincenzo Trione, *Il cinema degli architetti*, cit., p. 19.

20 Fenomeno cinematografico nato in Italia

la città entra con prepotenza nel cinema, raccogliendo al suo interno gli aspetti sociali, architettonici, umani e culturali su cui fondare un discorso che trapassa il lato cinematografico ed arriva alla politica. Leonardo Benevolo e Vittorio Gregotti sostengono l'esistenza di punti in comune tra il neorealismo cinematografico e quello architettonico: quindi, nell'ambito della ricostruzione post Seconda guerra mondiale gli architetti, come i cineasti, sentono di rientrare in contatto con la realtà e di osservarla con uno sguardo nuovo. La stessa aria di rinnovamento e la stessa voglia di tornare in mezzo alla città si respirano anche nel resto d'Europa e del mondo²¹.



4. Fotogramma de *La Dolce Vita* (Federico Fellini, 1960): Marcello Rubini (Mastroianni) sul terrazzo; alle sue spalle si intravede l'E.U.R.
<https://www.youtube.com/watch?v=6wck83t2dh8> (gennaio 2025)

Infatti, tra l'inizio degli anni Cinquanta e l'inizio degli anni Sessanta, la città si manifesta sul grande schermo come un'entità inquietante e imponente, diventa una presenza angosciante, seppur irresistibile, come accade con l'E.U.R. rappresentato

nell'immediato Secondo dopoguerra e di durata temporale molto breve (all'incirca fino al 1955). Massimo Casavola, *La città neorealista*, in *Il cinema, l'architettura, la città*, a cura di Marco Bertozzi, Editrice Librerie Dedalo, Roma, 2001, pp. 124-131: 126.

21 Anna Licata, Elisa Mariani-Travi, *La città e il cinema*, cit., pp. 23-30.

da Fellini ne *La dolce vita* (1959): prima, intravisto dal terrazzo di Steiner, poi, mostrato tra le candide e abbaglianti luci dei paparazzi che fotografano una vedova ignara della tragedia che l'ha colpita²².



5. Fotogramma de *L'Eclisse* (Michelangelo Antonioni, 1962): Piero seduto su un prato di una borgata romana.
<https://www.youtube.com/watch?v=k3virDtF-II> (gennaio 2025)

Un'atmosfera analoga si trova già nel film di Visconti *Appunti su un fatto di cronaca* (1951), in cui si osserva con fredda obiettività una periferia degradata. Il narratore descrive il paesaggio urbano che si dispiega davanti agli occhi dello spettatore: «Le borgate che circondano con la loro apatia e desolazione la ricchezza della città»²³. Questo scenario si ripresenta un decennio dopo in alcune sequenze di *Accattone* (Pier Paolo Pasolini, 1961) e nelle periferie opprimenti che si espandono inesorabilmente in *Rocco e i suoi fratelli* (Luchino Visconti, 1960). Quella mostrata è anche una città segnata dalla decadenza del falso benessere e dalla malinconia borghese, come mostrano le due opere di Michelangelo Antonioni, *La notte* (1960) e *L'eclisse* (1962). Con l'inizio degli anni Sessanta, infatti, il cinema introduce prospettive differenti per rappresentare la città: questi sguardi, spesso rapidi e frammentati, inducono lo spettatore a percorrere le strade con i propri occhi, a

22 Marco Bertozzi, a cura di, *Il cinema, l'architettura, la città*, cit. p. 92.

23 Ivi, pp. 92-93.

seguire la città da un'auto in movimento, da un tram, o persino da una motoretta, catturando il dinamismo e l'alienazione della modernità²⁴.

Un esempio significativo, per il suo valore simbolico e parodico, è l'episodio *Renzo e Luciana* di Monicelli del 1962. In una scena, Luciana osserva la città attraverso il finestrino, offrendo uno sguardo trasversale e obliquo. I segni dell'urbanizzazione, ripresi quasi con l'occhio di un documentarista, evocano una città moderna ma segnata da elementi di degrado. Con l'immagine di questa città sempre in costruzione, l'urbanistica finisce per intrecciarsi alle arti visive, evocando opere futuriste come quelle di Boccioni, con cantieri che danno vita a un paesaggio in evoluzione costante. L'Italia rappresentata è in pieno sviluppo, ma anche carica di contraddizioni, è un Paese che cresce e, al contempo, accumula segni di decadimento, una realtà in divenire incompiuta, frammentaria, che oscilla tra costruzione e decostruzione, affascinante nella sua ambiguità²⁵.



6. Silvana Mangano in una scena del film *Riso amaro* (Giuseppe De Santis, 1949).
https://www.cinefacts.it/foto/riso_amaro_silvana_mangano_cinefacts_1.png (gennaio 2025)

Per quanto riguarda Torino, e il Piemonte in genere, film come *Il bandito* (Alberto

24 *Ibidem*.

25 Ivi, p. 94.

Lattuada, 1946), *Il bivio* (Fernando Cerchio, 1951), *Fuga in Francia* (Mario Soldati, 1948), *Riso amaro* (Giuseppe De Santis, 1948) mostrano un territorio nell'indigenza e scosso da agitazioni sociali, ma, grazie alla sua rigida concezione degli spazi e alla bellezza dei suoi paesaggi naturali, in grado di regalare perfette ambientazioni per film, in particolar modo per quelli noir²⁶.

Volendo considerare il contesto sociale, negli anni Sessanta si diffondono per tutto il mondo nuovi fervori culturali e disordini generali e anche Torino, fortemente cambiata a causa dell'immigrazione, è in piena agitazione e raggiungerà il culmine nel 1968 con le rivolte studentesche e poi, nel 1969, con quelle operaie, che saranno d'esempio per l'Italia intera. Durante gli anni Settanta, invece, cominciano a girare nella città nuovi cineasti (Segre, Signetto, Calopresti, Chiesa, Tavarelli, Gaglione) e per mezzo delle produzioni di questi giovani registi ci si accorge che la città non è in grado di affrontare in maniera soddisfacente il passaggio all'era post-industriale²⁷.

Torino, nonostante ciò, riesce a diventare velocemente un punto di riferimento internazionale grazie all'istituzione nel 1982 del Festival Internazionale Cinema Giovani, organizzato in quattro sezioni: *Tematiche giovanili*; *Opere prime*; *La retrospettiva*; *Spazio Aperto*²⁸. Inoltre, quello di fare della Mole Antonelliana la sede del Museo del Cinema è un atto che sottolinea come la città sabauda sia in prima fila per lo sviluppo del cinema italiano²⁹.

26 Stefano Della Casa, Lorenzo Ventavoli, *Officina torinese: una passeggiata in 100 anni di cinema*, Lindau, Torino, 2000, p. 8.

27 Maria Luisa Fagiani, *L'immagine dei territori: Cineturismo e altri percorsi*, Centro editoriale e Librario Università della Calabria, Rende (CS), 2009, p. 53.

28 *Ibidem*.

29 Giulio Martini, a cura di, *I luoghi del*



7. Fotogramma del film *Scioperi a Torino*.
<https://ancr.to.it/scioperi-a-torino/> (gennaio 2025)

Da tempo, inoltre, si discute su quale sia l'identità di Torino, se essa sia il simbolo della città industriale o del cinema. Antonio Gramsci, all'inizio del '900, percepisce le potenzialità della nuova forma di intrattenimento che si sta attestando, tuttavia, in quel periodo le fabbriche di Torino compaiono spesso anche come sfondo delle scene esterne di diversi film. Poalo Gobetti è una figura fondamentale per la narrazione del rapporto tra la fabbrica e il cinema piemontese. Il suo film *Scioperi a Torino* del 1962, girato insieme alla moglie Carla, è uno dei film italiani fondamentali per raccontare gli anni Sessanta in Italia. Infatti, egli mette su pellicola il periodo degli scioperi d'inizio anni Sessanta alla Lancia di Borgo San Paolo, fase in cui gli operai cominciano ad affermare la loro soggettività e che avrà il suo culmine nell'autunno 1969. Questo è il primo caso di *cinema diretto*³⁰ in Italia, di molto distante dal cinema visto fino a quel momento³¹.

cinema, Touring Club Italiano, Milano, 2006, p. 8.

30 «Sottogenere del documentario nato tra il 1958 e il 1962 in Nord America». Cit. https://it.wikipedia.org/wiki/Direct_cinema (gennaio 2025).

31 Stefano Della Casa, *Miracolo a Torino*.

L'esplosione dello sviluppo industriale, quindi, porta alcuni registi ad interrogarsi su ciò che sta accadendo nelle grandi fabbriche. Così, si rintracciano le orme di questa comune sensibilità all'interno di svariati film girati a Torino, anche molto diversi tra loro. Il periodo storico è quello dell'Autunno Caldo, in cui le lotte operaie, affiancate dai movimenti studenteschi, scuotono l'Italia facendo emergere l'importanza del lavoro operaio. Ciò fa sì che la fabbrica e, di conseguenza, anche Torino, città-fabbrica per antonomasia in Italia, vengano presi come soggetti per nuovi film³².

Negli anni seguenti, continuano ininterrottamente le produzioni riguardanti l'ambiente della fabbrica e i drammi ad essa collegata, specialmente nell'ambito del cinema indipendente. Tra gli altri, nei primi anni Settanta, a Torino si muove in maniera particolarmente dinamica il Collettivo Cinema Militante, a cui appartengono nomi in seguito rilevanti per il cinema torinese. Il contesto in cui nasce il CCM è quello delle agitazioni sociali e culturali esplose a partire dal 1968 ma che cominciano a crescere già dall'inizio degli anni Sessanta. Già allora, infatti, le trasformazioni sociali, provocate dalla forte industrializzazione e dalle grandi ondate migratorie dal Sud verso il Nord, creano quello che si può definire l'operaio-massa, lavoratore alienato nel proprio lavoro dalla catena di montaggio. Per gli appartenenti al Collettivo, inoltre, il cinema non è spettacolo ma strumento di sostegno alle rivendicazioni degli operai e alle lotte sociali³³. Le proiezioni, nella fase iniziale della vita del Collettivo, avvengono all'interno delle università occupate e proprio all'interno di queste,

Fatti, personaggi e storie dal mondo del cinema, cit., p. 55.

32 Ivi, pp. 57-58.

33 Ivi, p. 61.

tramite i cosiddetti controcorsi (assemblee studentesche a partecipazione diretta), i primi aderenti al collettivo discutono sul contributo che il cinema può dare alle lotte operaie e al movimento operaio³⁴.

Tuttavia, il cinema italiano, dalla Seconda guerra mondiale in poi, preferisce costruire delle cartoline delle città d'Italia, puntando, quindi, a sfruttare l'immaginario turistico che si ha della Nazione. Con questi presupposti è perciò facile capire come Roma sia l'ente urbano predominante nei film italiani e come Torino, invece, in questo scenario rivesta un ruolo secondario e inferiore, anche a livello quantitativo. Per il capoluogo piemontese svanisce così la possibilità di diventare un elemento identificabile nella realtà filmica, restando un'ambientazione quasi senza carattere nel panorama del cinema. Infatti, Torino non viene mai rappresentata in maniera organica e complessiva, rimane sempre un insieme di immagini staccate le une dalle altre e non caratteristiche del luogo, quindi, facilmente manipolabili in base alle esigenze cinematografiche³⁵. La scelta di girare film a Torino nasce, perciò, per tre principali motivazioni: necessità economiche delle case produttrici, necessità letterarie e necessità di rappresentare la realtà industriale o quella dell'immigrazione. Raramente alla base di questa preferenza c'è un motivo legato all'eccezionalità del luogo³⁶.

In alcune produzioni degli anni Settanta, poi, Torino emerge ancora attraverso le sue architetture del Settecento e

34 Armando Ceste, et al., a cura di, *Collettivo Cinema Militante Torino: 1968/1975*, Ages arti grafiche, Torino, 1984, (2° Festival Internazionale Cinema Giovani), pp. 4; 9-10.

35 Luigi Mazza, Carlo Olmo, a cura di, *Architettura e urbanistica a Torino 1945/1990*, Torino, Umberto Allemandi & C., 1991pp. 164-165.

36 Ivi, pp. 165-166.

Ottocento, anziché tramite quelle del Ventesimo secolo. La complessità delle storie raccontate in questi film, quindi, non sembra legata alla sfera urbana e alla modernità, ma pare che Torino venga scelta dai registi solo per rimanere fedeli alla fonte, come se subissero il luogo anziché ricercarlo per le sue qualità. La percezione è quella di una città che Gozzano definisce «un po' vecchiotta, provinciale»³⁷: si mette in luce più la Torino ottocentesca che quella moderna³⁸.



8. Fotogramma del film *Guerra e pace* (King Vidor, 1956): con Audrey Hepburn ed Henry Fonda, il film fu girato in gran parte a Torino, tra il Castello del Valentino e la Palazzina di Caccia di Stupinigi.

<https://www.atlanteditorino.it/approfondimenti/GuerraPace.html> (gennaio 2025)

Allo stesso tempo, però, in quegli anni l'identità sociale ed urbana di Torino comincia finalmente ad essere rappresentata nel cinema italiano, soprattutto grazie alle commedie. Gli immigrati diventano i protagonisti di queste storie e Torino, con Milano, nel cinema, diventa la città simbolo dell'immigrazione. Viene mostrata come la città della produzione, dello sviluppo ma anche delle rivendicazioni operaie. Questa rappresentazione avviene tramite riprese in cui il filtro grigio è chiaramente forzato e in cui è quasi onnipresente la nebbia, quasi a voler determinare in maniera

37 Ivi, p.166; citazione di un passo della poesia *Torino* di Guido Gozzano, contenuta nella sua raccolta poetica *I Colloqui* del 1911.

38 *Ibidem*.

chiara l'indole della città. Si può notare, quindi, una dualità nell'interpretazione dell'identità di Torino, che contrappone la città sabauda e quasi antiquata, alla città della produzione, dell'immigrazione e della lotta; contrapposizione che, perciò, si può pensare essere collegata all'assetto stesso della città. Forse proprio questa ambiguità è la parte più interessante delle immagini della città concepite dalle produzioni cinematografiche: non si cerca mai di ricondurre lo spazio urbano ad una sola definizione o ad un solo significato, al contrario, vengono create svariate personalità che possono anche contraddirsi tra un film e l'altro³⁹.

Dunque, come abbiamo visto, molti studiosi si sono interrogati sul ruolo del cinema nella costruzione dell'immaginario urbano e sull'efficacia del mezzo cinematografico nell'analizzare le dinamiche sociali e spaziali della città. Questo lavoro si inserisce, quindi, in un filone più ampio di studi che vedono nel cinema un mezzo capace di documentare e indagare non solo la morfologia urbana, ma anche le dinamiche collettive, le identità locali e i conflitti sociali. Inoltre, il tema della rappresentazione di Torino al cinema, non è certamente nuovo, nonostante ciò, questo lavoro si distingue per l'approccio specifico: indagare come la Torino operaia venga narrata nel contesto di un periodo storico cruciale, attraverso un dialogo tra il linguaggio cinematografico e la realtà urbana, e assegnare ad essa nuovi significati.

39 Ivi, p. 177.



Le Voyage dans la lune (Georges Méliès, 1902).
<https://www.storieparallele.it/nascita-cinema/> (gennaio 2025)



Locandina 2° Festival Internazionale Cinema Giovani.
<https://www.torinofilmfest.org/it/edizioni/2-festival-internazionale-cinema-giovani/2/> (gennaio 2025)

TFFF
TORINO FILM FESTIVAL

Logo Torino Film Festival.
<https://www.torinofilmfest.org/it/> (gennaio 2025)



1.

Città e fabbrica sul grande schermo: spazi di vita e dinamiche sociali

Premessa

Nel presente capitolo viene analizzata una serie di temi legati alla visione della città come intreccio di spazi e di classi sociali, mediante una selezione di cortometraggi, mediometraggi e film che ritraggono Torino nel suo ultimo periodo di città industriale. Questi non si limitano a raccontare le vicende personali dei protagonisti o le dinamiche sociali dell'epoca, ma, attraverso lo sguardo dei diversi registi, fanno emergere tematiche fondamentali che mescolano spazio urbano, lavoro e vita quotidiana.

I film scelti mettono in evidenza alcune questioni centrali per la comprensione del paesaggio urbano e sociale della Torino operaia: la dicotomia tra il centro borghese e la periferia industriale; il rapporto tra spazio pubblico, tensioni sociali e drammi personali; il ruolo della fabbrica come microcosmo.

Attraverso un'analisi approfondita, dunque, questo capitolo si propone di mostrare come il cinema possa rivelare aspetti spesso trascurati, come le trasformazioni urbane e sociali nella Torino operaia degli anni Settanta, dove lo spazio della città diventa sia specchio delle contraddizioni di un'intera epoca che strumento delle lotte operaie.

1.1 Dualità urbana: centro borghese vs. periferia industriale

Uno dei temi che emerge dai film presi in esame è sicuramente l'opposizione tra il centro borghese e la periferia operaia, una dicotomia che riflette le disuguaglianze sociali e spaziali della Torino industriale tra il 1968 e il 1980. Questa divisione è profondamente radicata nella struttura urbanistica della città, dove il centro storico, con le sue piazze eleganti, i portici e i palazzi nobiliari, rappresenta il potere economico e politico, mentre le periferie industriali, spesso anonime e degradate, in cui gli edifici sono progettati con l'unico scopo di contenere la forza lavoro, sono il luogo della classe operaia, confinata in spazi progettati con logiche funzionaliste e utilitariste.

Per quanto riguarda la distribuzione degli stabilimenti industriali sul territorio cittadino, essa risulta dalla sovrapposizione di logiche differenti sviluppatasi nel tempo. Pesa innanzitutto l'eredità della prima fase di industrializzazione di inizio Novecento, quando gli insediamenti industriali vengono influenzati, tra le altre cose, dal tracciato della nuova cinta daziaria e dalla necessità di un facile accesso a consistenti riserve idriche. Incidono, poi, decenni di predominio della grande industria, che sceglie le località per costruire gli impianti sulla base dei criteri dell'efficienza interna, della disponibilità di terreni a prezzi competitivi o dei progetti eccezionali, come quello dello stabilimento di Mirafiori, progettato su scala inusuale già al momento della sua costruzione nella seconda metà degli anni Trenta, e ancora più imponente dopo l'ampliamento nel dopoguerra. Da tutto ciò deriva un'elevata concentrazione industriale che neanche l'espansione verso i comuni della prima cintura intorno a Torino riesce a ridurre.

La crescita della città si configura, quindi, come un effetto indiretto, spontaneo e caotico dell'espansione industriale. I nuovi quartieri-ghetto dell'estrema periferia, oltre a soddisfare solo in minima parte la domanda abitativa e a offrire condizioni di vita insoddisfacenti ai residenti, diventano, così, un elemento fondamentale per la speculazione sulle aree ai confini del territorio urbano. I servizi, compresi quelli più essenziali, rimangono insufficienti e il caos urbanistico si riflette in particolare sul sistema dei trasporti: ogni giorno, consistenti flussi di pendolari vengono spostati da una parte all'altra della città senza che si compia un impegno concreto nel migliorare il servizio pubblico, già danneggiato da una generale fascinazione per l'automobile⁴⁰.

Il centro città, al contrario, è simbolo di stabilità e continuità, è il cuore della vita borghese, un luogo che conserva stabilità architettonica e simbolica. Mentre questa parte di città è rappresentativa di una Torino che sembra immune alle lotte sociali e alle trasformazioni, ma anzi, appare dominata dalla quiete e dall'ordine, una periferia torinese come Mirafiori è simbolo di modernità, industria e tensioni sociali. Questa riflessione è esemplare nel film *Sciopero alla Fiat 1968 - Torino, 30 marzo 1968* (Gabriele Oriani, 1968). Il corto, infatti, inizia con delle inquadrature notturne di alcune strade di Torino, in particolare del primo tratto di via Roma – quello che va da piazza San Carlo a piazza

40 Fabio Levi, *Introduzione in La città e lo sviluppo: crescita e disordine a Torino 1945-1970*, a cura di Fabio Levi e Bruno Maida, Milano, Franco Angeli, 2002, pp. 9-34: 23-24.

Castello – in cui le facciate degli edifici e gli stessi portici sono «nello stile settecentesco della piazza San Carlo»⁴¹. Questa porzione di strada, porticata su ambo i lati, con portici alti 6,20 m e una larghezza costante di 14,80 m, presenta un impianto moderno, ma anche alcuni caratteri tipici del classicismo. Il secondo tratto, invece, – quello che va da piazza Carlo Felice a piazza San Carlo – viene realizzato a partire dall'estate del 1935 secondo le direttive di Marcello Piacentini (1881-1960), uno dei maggiori protagonisti degli interventi urbani durante il regime fascista, ed è il risultato dell'operazione di sventramento e ricostruzione avvenuta tra il 1931 e il 1937, in seguito all'adozione del piano di risanamento di via Roma da parte dell'Ufficio tecnico comunale⁴².



1. Primo tratto di via Roma.
Via Roma Nuova, in *Torino: guida di Architettura*, a cura di Vera Comoli Mandracci, Carlo Olmo, Umberto Allemandi Editore, Torino, 1999, p. 188

41 Michela Rosso, *Via Roma Nuova, in Torino: guida di Architettura*, Torino, a cura di Vera Comoli Mandracci, Carlo Olmo, cit., pp. 188-189: 188; riferimento al Regio Decreto-Legge convertito dalla L. 6 gennaio 1931, n. 6 (in G.U. 21/01/1931, n. 16), *Provvedimenti per l'allargamento della via Roma in Torino e per il risanamento dei quartieri adiacenti*.

42 Luciano Re, Giovanni Sessa, *Torino, Via Roma*, Lindau, Torino, 1992, pp. 73-74.



2. Fotogramma del film *Sciopero alla Fiat 1968 - Torino, 30 marzo 1968*: inquadratura del primo tratto di via Roma.
<https://www.youtube.com/watch?v=cHf8WjV17Yk> (gennaio 2025)

Dopo aver presentato queste immagini, il cortometraggio si sposta alla fabbrica Fiat di Mirafiori, inquadrata anch'essa di notte, dove gli operai cominciano ad organizzare i picchetti per il giorno seguente. Le riprese al complesso industriale di Mirafiori, che mostrano gli operai mentre bloccano gli ingressi della fabbrica, evidenziano l'immensità del complesso industriale e la presenza massiccia di lavoratori.

Le immagini girate di notte dell'esterno della fabbrica di Mirafiori mettono in evidenza un'atmosfera drammatica e tesa accentuando il senso di urgenza e la determinazione degli operai. Le inquadrature notturne di via Roma, invece, mostrano un'atmosfera di tranquillità che si contrappone alla tumultuosa attività dei picchetti, sottolineando la dualità della città: da un lato, la bellezza e la quiete dei luoghi propri della borghesia; dall'altro, l'agitazione e la lotta dei lavoratori. Quindi, questo contrasto può essere interpretato anche in chiave simbolica: la fabbrica, immagine concreta della modernità, e gli operai che protestano e appendono striscioni, rappresentano il cuore della lotta operaia che si oppone alla tradizione, raffigurata dalla saldezza architettonica di Torino, con i suoi portici simbolo del centro città. Questa contrapposizione visiva evidenzia anche le tensioni tra

passato e presente, tra stabilità storica e cambiamento sociale, mettendo in luce le profonde trasformazioni sociali e politiche che caratterizzano la Torino di fine anni Sessanta⁴³.

Anche l'episodio *Il frigorifero*, diretto da Mario Monicelli e parte del film *Le coppie* del 1970, offre una narrazione viva che contrappone il centro borghese e la periferia operaia, e lo fa attraverso i protagonisti che si muovono tra spazi urbani emblematici di Torino. La scena iniziale, infatti, si svolge in un negozio di elettrodomestici probabilmente situato in corso Unione Sovietica⁴⁴, una delle principali arterie stradali di Torino, che si sviluppa per diversi chilometri e si estende verso sud-ovest, attraversando diversi quartieri fino a collegare Torino con la tangenziale sud della città. Essa è una strada a scorrimento veloce che parte da corso Turati, in prossimità della parte più meridionale del centro città, e, verso il quartiere Mirafiori, arriva a costeggiare lo stabilimento Fiat⁴⁵. Il negozio in cui il protagonista del film, Gavino, si reca, presenta grandi vetrine che mettono in mostra prodotti come frigoriferi, lavatrici e televisori, simboli di una modernità alla portata delle nuove classi operaie e dell'aspirazione della famiglia media italiana di migliorare la propria condizione di vita attraverso l'acquisto di elettrodomestici.

43 Interpretazione personale del cortometraggio.

44 Luogo identificato tramite la pagina dedicata al film *Le coppie* sul sito web Il Davinotti. <https://www.davinotti.com/forum/location-verificate/le-coppie/50000878>, (settembre 2024).

45 Lettura della città di Torino tramite la *Carta Tecnica - fogli 1:5000*, tavv. 21, 24 e 24. Carta tecnica scaricata dalla sezione *Mappe* del sito web Città di Torino. Geoportale e governo del territorio, da cui è possibile scaricare o consultare online la cartografia *open source* del comune di Torino. <http://geoportale.comune.torino.it/geocatalogocoto/?sezione=mappa>, (settembre 2024).

Nella scena immediatamente seguente, invece, ci troviamo nel centro di Torino. Gavino, infatti, va a trovare sua moglie Adelina, che lavora come donna delle pulizie in un altro negozio, forse una piccola bottega all'incrocio tra via Santa Teresa e via Pietro Micca⁴⁶, per informarla della situazione: se non pagheranno entro il giorno seguente il frigorifero verrà loro sottratto. Via Pietro Micca, con il suo tracciato, unisce piazza Castello e piazza Solferino, tagliando come una bisettrice le vie, perpendicolari tra loro, Barbaroux e Viotti e, proprio per questo, in passato era chiamata la via Diagonale. Essa fa parte di un progetto di risanamento del centro cittadino di fine Ottocento, legato al contesto legislativo della Legge di Napoli del 1885, e, attraversando antichi isolati, è regolata da portici, solo sul lato battuto dal sole, che presentano un mezzanino molto più alto del resto delle vie porticate di Torino, grazie alle strutture dei solai in ferro e laterizio. La via è caratterizzata dalla presenza di varie teste d'angolo degli edifici, in stile liberty, déco ed eclettico, di grande valore architettonico, che probabilmente sono il risultato di una ricerca volta a risolvere le problematiche legate al taglio trasversale della via⁴⁷.

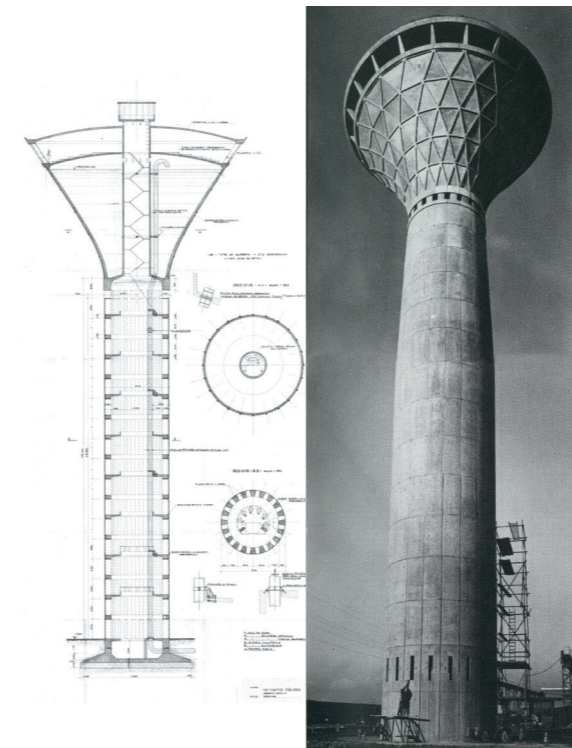
Con la penultima scena, che si svolge alle prime luci dell'alba e vede Adelina tornare da sola a casa, ci ritroviamo nuovamente nella periferia di Torino. Sullo sfondo si staglia, dominando il paesaggio circostante, una torre dell'acqua alta e slanciata⁴⁸, una

46 <https://www.davinotti.com/forum/location-verificate/le-coppie/50000878>, (settembre 2024).

47 Paolo Scarzella, *Torino nell'Ottocento e nel Novecento: ampliamenti e trasformazioni entro la cerchia dei corsi napoleonici*, Celid, Torino, 1995, pp. 18-20.

48 Luogo non identificato, potrebbe essere il serbatoio pensile di 2000 mc, costruito da Pier Luigi Nervi tra il 1961 e il 1963, nello stabilimento Fiat Mirafiori. Michela Comba, *Effetti costruttivi di una company town. Pier Luigi Nervi e il Servizio*

delle strutture idriche tipiche delle periferie industriali di Torino. Questa è una struttura funzionale, con un tronco cilindrico, probabilmente realizzato con elementi prefabbricati in ferroceamento. Anche il serbatoio vero e proprio, verosimilmente, è costituito da elementi prefabbricati in ferroceamento⁴⁹. Visibile da lontano come simbolo dell'industrializzazione, in un luogo desolato, periferico e lontano dalla vitalità del centro cittadino, la torre enfatizza la marginalità sociale dei protagonisti⁵⁰.



3. Serbatoio pensile di Mirafiori. Michela Comba, Rita D'Atorre, a cura di, *Torino 1914-1976. La costruzione della città dalla prima guerra mondiale alla guerra fredda*, Silvana Editoriale, Cinisello Balsamo, 2020, p. 29

Costruzioni Fiat (1947-1966), in Pier Luigi Nervi. *Torino, la committenza industriale, le culture architettoniche e politecniche italiane*, a cura di Sergio Pace, Silvana editoriale - PLN Project, Cinisello Balsamo - Bruxelles, 2011, pp. 25-33: 28.

49 Michela Comba, a cura di, *Maire Tecnimont. I progetti Fiat Engineering 1931-1979. Fiat Engineering projects*, Silvana Editoriale, Milano, 2011, pp. 202.

50 Interpretazione personale della scena.

Nel contesto della dualità urbana che caratterizza Torino negli anni Settanta, alcuni film, come *Mimì metallurgico ferito nell'onore* (Lina Wertmüller, 1972), mettono in scena una sorta di eterotopia⁵¹: un'interessante sovrapposizione di personaggi umili e appartenenti alla classe operaia in spazi solitamente destinati a membri di classi più elevate. Questi soggetti, infatti, spesso si trovano a percorrere o a interagire con luoghi emblematici della borghesia, come le vie e le piazze eleganti del centro.

Tali episodi, che appaiono quasi come intrusioni in un altro mondo, sono carichi di significato. In *Mimì metallurgico* i due protagonisti camminano per piazza San Carlo, ai margini delle corsie su cui, invece, corrono i veicoli, affiancando il monumento equestre a Emanuele Filiberto di Savoia. Nella scena, in cui sono le auto a farla da padrona (sono presenti automobili parcheggiate, sia al centro che sui lati della piazza)⁵², l'approdo dei protagonisti in questi

51 Michel Foucault (1926-1984) afferma che in ogni civiltà e cultura, esistono spazi concreti e tangibili che svolgono una funzione particolare: si configurano come contro-luoghi, realtà fisiche che rappresentano una sorta di utopia concretizzata. In questi spazi, tutti gli altri luoghi reali della società vengono simultaneamente evocati, messi in discussione e sovvertiti. Si tratta di aree che sembrano esistere al di fuori dello spazio convenzionale, pur essendo precisamente individuabili. Tali luoghi, completamente distinti da quelli che riflettono e descrivono, vengono definite dal filosofo *eterotopie*. Egli ritiene, inoltre, tra le *eterotopie* esistano dei luoghi che appaiono come semplici spazi aperti, ma che in realtà nascondono meccanismi specifici di esclusione. Chiunque ha l'impressione di potervi accedere, ma questa possibilità è, di fatto, un inganno: l'ingresso stesso implica una forma di esclusione, facendo percepire l'accesso come illusorio. Salvo Vaccaro, a cura di, *Spazi altri: i luoghi delle eterotopie / Michel Foucault*, Mimesis, Milano Udine, 2011, pp. 23-24; 30.

52 Piazza San Carlo è stata accessibile ai veicoli per molti anni e solo nel 2004 è stata trasformata

spazi borghesi è carico di contrasto: Mimì e Fiore passeggiano, finalmente innamorati, ma il loro abbigliamento, il linguaggio e il portamento rivelano in maniera immediata l'estraneità dei due rispetto all'ambiente che li circonda. Questa piazza, concepita a partire dal 1637 e costruita nei due decenni successivi, rappresenta lo spazio centrale dell'espansione meridionale della Torino del XVII secolo. Situata lungo l'asse di via Roma, la piazza è caratterizzata da edifici uniformi di tre piani, le cui facciate sono state rese omogenee, grazie a Editti e Lettere Patenti, negli anni successivi. Essa è arricchita da portici, sui quali si sviluppano le facciate degli edifici, sorretti da ampi pilastri. Il consolidamento dei portici avvenuto nel Settecento⁵³, però, pur non compromettendo la bellezza complessiva della piazza, limita la fruizione dei portici allo sviluppo longitudinale, riducendo l'interazione tra gli stessi e lo spazio aperto della piazza, conferendo ai portici un carattere marginale, quasi di cornice, rispetto al disegno originario⁵⁴.



4. In alto: Piazza San Carlo.

Vera Comoli Mandracci, Carlo Olmo, a cura di, *Torino: guida di Architettura*, Umberto Allemandi Editore, Torino, 1999, p. 54

5. Qui: Mimì e Fiore in piazza San Carlo.
<https://imgur.com/7zvdslg> (gennaio 2025)

La caratteristica principale di piazza San Carlo è la sua dimensione umana, infatti, viene concepita come uno spazio urbano porticato destinato alla socialità e ai raduni. Essa si collega non solo al modello francese della place royale, ma anche a quello delle piazze rinascimentali, dove la progettazione a misura d'uomo, caratteristica delle trasformazioni del Cinquecento, è ancora oggi evidente. Ciò che distingue maggiormente piazza San Carlo è l'atmosfera intima che genera un senso di sicurezza, essa, infatti, si caratterizza per i suoi margini, rendendo il suo spazio autonomo e conferendo un senso di interno piuttosto che di esterno⁵⁵. Questa dimensione umana evoca l'idea

55 Ivi, p. 21.

di una città più comunale che regale, pur mantenendo un'eleganza raffinata. Il dualismo non si limita solo alla relazione tra interno ed esterno o tra la dimensione regale e quella cittadina, ma riguarda anche la funzione della piazza come luogo di sosta e di transito consapevole: essa, pur non essendo completamente circondata da portici su tutti i lati, non si propone come un mero passaggio veloce, ma come un vero centro, un fulcro della città. A contribuire a questa sensazione di centralità sono le facciate delle due chiese gemelle di Santa Cristina e San Carlo, che fungono da scenografia, richiamando il teatro classico rinascimentale di Palladio. Queste facciate agiscono come una quinta teatrale, delimitando uno spazio in cui si svolge la vita quotidiana e, talvolta, eventi straordinari. Tuttavia, la scena analizzata testimonia come la presenza di auto nella piazza e il traffico motorizzato compromettano, per diversi anni, l'atmosfera raccolta e a misura d'uomo di questo luogo. Essa, in ogni caso, funge da centro nevralgico in cui gli edifici circostanti svolgono il ruolo di sfondo, delimitando l'area con le loro facciate eleganti. Queste ultime, con la loro alternanza di vuoti e pieni, creata dai portici, al livello strada, e dalle finestre verticali, al piano nobile, interrompono l'orizzontalità della piazza, dando dinamismo allo spazio⁵⁶.

Nella stessa sequenza si ha anche uno scorcio veloce della piazzetta Reale: si scorge la coppia che attraversa la cancellata monumentale⁵⁷, in getto di ghisa, che separa

56 Ivi, p.25.

57 La cancellata viene costruita tra il 1834 e il 1836 su disegno dell'architetto Pelagio Pelagi, in sostituzione del padiglione, incendiato nel 1811, in cui veniva esposta la Sacra Sindone, ed è decorata dalle statue dei due dioscuri Castore e Polluce dell'artista Abbondio Sangiorgio. Domenico Bagliani, Laura Sasso, prefazione di Giuseppe Varaldo, *Luoghi di Torino tra passato e futuro*, Torino, Celid, 1989, pp. 56-57.

la piazzetta (al tempo carrabile e utilizzata come parcheggio per autoveicoli) da piazza Castello; subito dopo, si può intravedere altresì la facciata di Palazzo Madama⁵⁸ che dà su piazza Castello.



6. Cancellata della Piazzetta Reale.

Agostino Magnaghi, Mariolina Monge, Luciano Re, *Guida all'architettura moderna di Torino*, Celid, Torino, 2005, p. 22

7. Qui: Mimì e Fiore camminano tra le auto parcheggiate nella Piazzetta Reale.
<https://imgur.com/7zvdslg> (gennaio 2025)

Un altro esempio di eterotopia di questo genere si ha in *La ragazza di via Millelire* (Gianni Serra, 1980). In una delle prime scene del film, la giovane protagonista

in area pedonale, in concomitanza con la fine dei lavori di restauro della piazza iniziati nel 1998, in vista delle Olimpiadi invernali del 2006. [https://it.wikipedia.org/wiki/Piazza_San_Carlo#Piazza_San_Carlo_\(1750-oggi\)](https://it.wikipedia.org/wiki/Piazza_San_Carlo#Piazza_San_Carlo_(1750-oggi)) (ottobre 2024).

53 Originariamente, infatti, i portici erano costituiti da colonne binate sormontate da oculi, poi inglobate in ampi pilastri nel corso del Settecento da Benedetto Alfieri, che per motivi strutturali tamponò anche gli oculi con riquadri in cui inserì stucchi e decorazioni. Cristina Cuneo, *Piazza San Carlo*, in *Torino: guida di Architettura*, a cura di Vera Comoli Mandracci, Carlo Olmo, cit., pp. 54-55: 55.

54 Rita Binaghi, *Piazza San Carlo tra cuore e mente*, in *Piazza San Carlo a Torino. Cronaca di un restauro / Chronicle of Its Restoration*, a cura di Maria Pia Dal Bianco, Carlo Marengo di Santarosa, con la collaborazione della Soprintendenza per i beni architettonici e per il paesaggio del Piemonte, Settore arredo e immagine urbana della Città di Torino, Lybra Immagine, Milano, 2001, pp 18-27: 26.

58 Palazzo Madama è il corpo di fabbrica del progetto juvarriano, eseguito tra il 1718 e il 1721 ma mai completato, che ingloba nei suoi sotterranei tratti delle mura decumane. Donatella Ronchetta, *Mura Romane*, in *Beni culturali ambientali nel Comune di Torino*, cit., p. 286.

Betty chiama, da una cabina telefonica che probabilmente si trova nei pressi di piazza Vittorio Veneto, Verdiana, l'assistente sociale a cui è affidata. Piazza Vittorio Veneto, inquadrata guardando verso via Po, viene progettata dall'architetto Giuseppe Frizzi tra il 1825 e il 1830. In fase di progettazione, Frizzi decide di non seguire la tradizionale suddivisione del terreno in lotti optando, invece, per una maestosa facciata continua a blocchi. Su entrambi i lati della piazza, ampi portici creano uno spazio urbano esteso, simile a quello di via Po, animato da attività commerciali. Tuttavia, le aperture dei portici qui non seguono un modulo ripetuto, ma si articolano in una sequenza alternata di grandi arcate e pilastri massicci, caratterizzati dalla presenza di un oculo in alto e un piccolo arco sottostante. Frizzi dimostra la capacità di sfruttare la leggera pendenza verso il fiume: infatti, il blocco centrale di ogni lato della piazza è costituito da un corpo di fabbrica, la cui facciata avanza rispetto al resto degli edifici, sormontato da un frontone che è sorretto da due colonne doriche prive di plinto, una soluzione tipica dell'architettura neoclassica. Osservando il livello delle cornici, è possibile notare come i padiglioni fungano da espediente per adattarsi al dislivello, conferendo un'imponente eleganza a una delle piazze più monumentali della storia dell'architettura. Sopra i portici di tutta la piazza si sviluppano edifici a tre piani, le cui facciate sono arricchite da balconi alternati che creano un gioco ritmico affascinante⁵⁹.

Tali immagini non si limitano a mostrare la distanza tra centro e periferia, ma possono essere lette come una critica implicita alla rigidità delle barriere sociali ed economiche, così come alla profonda disconnessione tra le due realtà urbane. La presenza dei

personaggi operai in questi spazi, spesso mostrata con toni ironici o drammatici, evidenzia un desiderio di partecipazione e inclusione e mette in luce come l'architettura e la pianificazione urbana contribuiscano a cristallizzare, e a volte a plasmare, le disuguaglianze, assegnando a ciascuna classe un luogo proprio. Le incursioni nelle zone centrali di Torino, perciò, non solo sottolineano l'estraneità dei personaggi operai a questi luoghi, ma anche il loro desiderio, mai realizzato, di trovare un posto all'interno di una città che, invece, li relega costantemente ai margini. Si può, quindi, affermare che l'eterotopia diventi un espediente narrativo e visivo, nonché una chiave di lettura per comprendere le dinamiche urbane e sociali di Torino. Essa, inoltre, consente di rappresentare la tensione e la dicotomia di due mondi contrapposti, centro e periferia, che raramente si incontrano, e quando lo fanno, spesso ciò avviene in modo fugace e spesso conflittuale.



8. Piazza Vittorio Veneto in Torino: guida di Architettura, a cura di Vera Comoli Mandracci, Carlo Olmo, Umberto Allemandi Editore, Torino, 1999, p. 148



9. Fotogramma del film *La ragazza di via Millelire*: Betty svenuta sulle strisce pedonali di piazza Vittorio Veneto. <https://www.youtube.com/watch?v=NluytWymnf0&t=1958s> (gennaio 2025)

1.2 Il ruolo della città nella costruzione di una coscienza collettiva e nei drammi individuali

Nel periodo storico che stiamo considerando, Torino non è solo il luogo di lavoro per milioni di operai, la città-fabbrica italiana per eccellenza, ma è anche un campo di battaglia sociale e politica. Gli spazi pubblici, come piazze, strade e quartieri, sono luoghi di incontro e confronto in cui si sta forgiando una nuova coscienza collettiva e, soprattutto, in cui i lavoratori iniziano a prendere coscienza della propria condizione e delle proprie potenzialità.

Nei film esaminati, come nel già citato *Sciopero alla Fiat 1968*, o in *Trevico-Torino. Viaggio nel Fiat-nam* (Ettore Scola, 1972), le piazze e i luoghi simbolici di Torino vengono messi in luce come spazi cruciali di organizzazione e mobilitazione. Ad esempio, nel secondo film, quando in *Fortunato* comincia a maturare una coscienza operaia e aderisce alle manifestazioni sindacali, viene mostrato un corteo in Piazza San Carlo, come abbiamo già visto, cuore della Torino borghese, ma che diventa anche scenario delle lotte sociali e delle rivendicazioni dei propri diritti da parte dei lavoratori, creando un contesto fortemente segnato dal divario sociale. In questi luoghi, infatti, si forma una rinnovata consapevolezza operaia ed è qui che si esprime il conflitto, tra il potere e le richieste della classe operaia, caratteristico delle lotte di questi anni. La città, quindi, diventa il teatro in cui si svolgono battaglie per i diritti, per l'equità e la giustizia sociale.

La struttura fisica stessa della metropoli gioca un ruolo cruciale nel facilitare o ostacolare le dinamiche di lotta politica. Aspetti quali la collocazione degli spazi, l'organizzazione dei trasporti, le caratteristiche delle abitazioni e alcuni

elementi naturali del territorio possono influenzare le modalità con cui le lotte si sviluppano e si diffondono. Questi fattori spaziali non solo condizionano l'efficacia delle proteste, ma spesso determinano il modo in cui i movimenti sociali riescono a sfruttare il contesto urbano per ampliare il proprio impatto. L'uso degli spazi cittadini da parte delle classi sociali sottolinea l'importanza della configurazione morfologica della città, soprattutto per diffondere il conflitto oltre i confini del luogo di lavoro e coinvolgere il tessuto sociale in modo più ampio. Questa espansione permette di connettere diversi quartieri e gruppi sociali, pur mantenendo al centro le disparità strutturali che caratterizzano molte aree urbane. Ampie zone, infatti, sono segnate dalla segregazione sociale, spesso legata al reddito o all'origine culturale e ciò crea barriere che isolano intere comunità e mantengono profonde disuguaglianze all'interno dello spazio urbano. Per questo motivo, i conflitti sociali tendono a rimanere confinati nei quartieri più marginalizzati in cui prendono forma. Le lotte, infatti, raramente riescono a superare i limiti imposti dall'isolamento fisico e sociale di questi territori, rendendo difficile una diffusione su scala più vasta⁶⁰.

Quindi, risulta facile capire che la città, o i sistemi urbani, non possono essere considerati semplicemente scenari neutrali in cui si svolgono le dinamiche dei conflitti politici, in quanto le loro caratteristiche intrinseche li rendono attori attivi nei processi di ribellione e contestazione.

59 Jean Castex, *Piazza Vittorio Veneto (Piazza Po)*, in *Architecture of Italy*, a cura di Jean Castex, Bloomsbury Publishing, USA, 2008, p.122.

60 Alberto Magnaghi et al., *La città fabbrica. Contributi per un'analisi di classe del territorio*, CLUP, Milano, 1970, pp. 77-78.

Inoltre, alcune configurazioni urbane si rivelano essere particolarmente favorevoli all'organizzazione e alla manifestazione del dissenso. È il caso di piazze centrali o di alcune strade spesso più adatte a favorire barricate rispetto ad altre. Analogamente, talune località, grazie alla loro posizione, sono strategiche e offrono un vantaggio importante nel dominare gli accessi ad altri centri e nel controllo territoriale⁶¹.

In questo contesto, l'azione del potere politico spesso si traduce in un tentativo di rimodellare l'organizzazione urbana e le sue infrastrutture, con l'obiettivo di contenere o reprimere potenziali movimenti di contestazione. Un esempio storico significativo è rappresentato dai boulevard parigini progettati da Haussmann, concepiti sia per modernizzare la città sia per facilitare il controllo militare sui cittadini. Questo approccio, nato nel XIX secolo, ha finito per influenzare profondamente le strategie urbanistiche in molte altre metropoli⁶².

Si può dire che si tratti di un processo di reciproca influenza: la città modella il comportamento e il modo di organizzarsi dei manifestanti, ma allo stesso tempo quest'ultimi e le loro proteste contribuiscono a trasformare l'assetto e la struttura della città stessa. Infatti, mentre da un lato le sue specificità fisiche e sociali assumono un ruolo cruciale nella riuscita delle proteste, dall'altra la riorganizzazione del territorio e delle sue componenti si trasforma in uno strumento fondamentale nella lotta politica⁶³.

Perciò, l'esito delle rivolte e dei movimenti urbani può essere fortemente influenzato dalla scelta del luogo e dalla configurazione

del territorio in cui si svolgono⁶⁴. Infatti, il movimento operaio, che trova nei luoghi pubblici della città uno spazio di espressione e contestazione, a volte si organizza per trasformare la città stessa in uno strumento fisico di lotta, come accade durante la cosiddetta Rivolta di corso Traiano del 3 luglio 1969, quando operai Fiat e studenti formano barricate per tutto l'asse stradale. Alcune drammatiche immagini relative a questo episodio sono mostrate nel film *La fabbrica* (Lino De Serii e Alberto Lauriello, 1971): qui vengono presentate scene della rivolta in quella che è una delle principali arterie della periferia industriale torinese e che si sviluppa tra i quartieri Mirafiori Sud e Lingotto, arrivando fino all'ingresso della Fiat Mirafiori su Corso Giovanni Agnelli.



1. Scontri in corso Traiano il 3 luglio 1969.
https://it.wikipedia.org/wiki/File:Rivolta_corso_Traiano_3_jul_1969.jpg (gennaio 2025)

Gli scontri tra manifestanti e forze dell'ordine quel giorno iniziano proprio davanti all'ingresso 2 della fabbrica, dove gli operai che lavorano alle catene di montaggio, per la stragrande maggioranza originari del Sud, decidono di formare un corteo e dirigersi verso i quartieri operai per manifestare contro la speculazione edilizia e il caro-affitti; più tardi, si uniscono a loro anche alcuni studenti⁶⁵. Sebbene il corteo sia

diretto al centro della città, esso non partirà mai. I lavoratori, dopo essersi scontrati con la polizia, cominciano a disperdersi, ma poi ritrovano compattezza in corso Traiano. Anche le donne e gli abitanti più giovani del quartiere Lingotto scendono in strada per sostenere i manifestanti, facendo sì che gli scontri si estendano a tutta la zona⁶⁶. Inserita quasi completamente nel percorso della cinta daziaria del 1912⁶⁷, l'area del borgo Lingotto⁶⁸ è caratterizzata a ovest dalla vasta zona corrispondente allo scalo ferroviario, che serve anche l'enorme complesso industriale della Fiat, situato lungo la ferrovia tra Millefonti e Lingotto. Nel quartiere Lingotto, durante lo sviluppo industriale, l'originario nucleo abitativo perde la propria centralità e i tratti distintivi del borgo, mentre diviene prevalente, rispetto all'anonima edilizia residenziale, il ruolo delle strutture destinate alla

66 <https://www.ildeposito.org/eventi/3-luglio-1969-torino-la-battaglia-di-corso-traiano>, (ottobre 2024).

67 Tra il 1853 e il 1912 a Torino viene costruita la prima cinta daziaria che racchiude più di 1700 ettari di territorio e si sviluppa per 16,5 km, di cui 12 km sulla sponda sinistra del Po e 4,5 km sulla collina. Giovanni Maria Lupo, *Le barriere e la cinta daziaria*, in *Storia di Torino. Da capitale politica a capitale industriale, 1864-1915*, a cura di Umberto Levra, 9 voll, G. Einaudi, Torino, 2001, VII, pp. 303-317: 304-305. Disponibile da <https://www.museotorino.it/resources/pdf/books/148/#464> (ottobre 2024).

68 Infatti, sarebbe più corretto riferirsi al Lingotto come un borgo, la definizione di quartiere è solo recente: fino alla fine del XIX secolo la zona è un vero e proprio borgo rurale, fortemente unito al proprio interno e urbanisticamente separato dalla città, quindi facilmente riconoscibile come borgo; con l'arrivo dell'industrializzazione, invece, si verifica un aumento demografico che trasforma definitivamente il Lingotto come borgo operaio. Leonardo Gambino, *Il Lingotto una volta. Voci e immagini di un sobborgo di Torino nei primi decenni del Novecento*, Città di Torino. Circoscrizione 9 Nizza - Lingotto, Torino, 1998, pp. 55-56. Disponibile da <https://www.museotorino.it/view/s/086f834fb4824096ac68e0c665dd26b8> (ottobre 2024).

produzione, in particolare il complesso omonimo della Fiat, progettato nel 1914 e inaugurato nel 1923. Il nucleo più antico del borgo, invece, resta isolato tra via Nizza e la parallela via Genova. Esso si sviluppa principalmente lungo via Monte Corno, che funge da collegamento con il mercato ortofrutticolo, e lungo la strada delle Basse del Lingotto, proseguendo verso corso Unione Sovietica. Infine, anche il fronte verso il Po, un'area lottizzata e con spazi verdi, è sede di diversi insediamenti⁶⁹.

La rivolta prosegue quasi fino all'alba, spostandosi verso sud e alla fine della battaglia il bilancio conta circa duecento fermati, 29 arresti e un centinaio di agenti feriti, mentre il numero di feriti tra i dimostranti rimane sconosciuto⁷⁰. La rivolta di Corso Traiano, oltre ad essere un momento che simboleggia l'appropriazione di uno spazio cittadino, solitamente destinato al traffico e al transito verso la fabbrica, che viene trasformato in un luogo di resistenza e conflitto, si può definire, in un certo senso, un'anticipazione dell'Autunno Caldo.



2. Fotogramma del film *La fabbrica*: barricate dei manifestanti durante gli scontri di corso Traiano in mezzo al medesimo corso.
<https://www.youtube.com/watch?v=Iz5x5F5dKu5g&t=827s> (gennaio 2025)

69 Pia Davico *et al.*, *Borgo Lingotto*, in *La storia della città per capire il rilievo urbano per conoscere. Borghi e borgate di Torino*, Revello (CN), Nuova Stampa Tipolitografica, 2014, p. 134.

70 *Torino: sciopero senza precedenti per i fitti. Contro la speculazione edilizia bloccati i servizi della città, la Fiat e tutte le industrie*, "L'Unità", cit., p. 10.

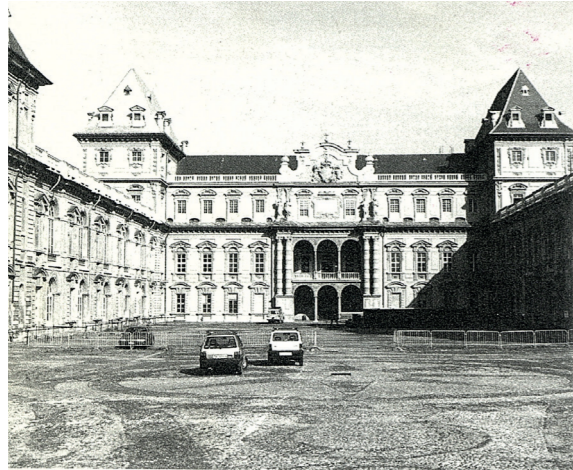
61 David Harvey, *Città ribelli: i movimenti urbani dalla Comune di Parigi a Occupy Wall Street*, il Saggiatore, Milano, 2013, p. 143.

62 *Ibidem.*

63 Ivi, p. 144.

64 *Ibidem.*

65 *Torino: sciopero senza precedenti per i fitti. Contro la speculazione edilizia bloccati i servizi della città, la Fiat e tutte le industrie*, "L'Unità", XLVI, 179, 4 luglio 1969, pp. 1;10. Disponibile da <https://archivio.unita.news/> (ottobre 2024)



3. Castello del Valentino in Torino: guida di Architettura, a cura di Vera Comoli Mandracci, Carlo Olmo, Umberto Allemandi Editore, Torino, 1999, p. 118

Quel giorno avvengono scontri anche presso la facoltà di architettura, dove si sarebbe dovuta svolgere un'assemblea di studenti ed operai. Nella pellicola vengono mostrate scene in cui gli studenti, sul tetto della facoltà, lanciano oggetti contro la polizia. Il teatro di questa battaglia, quindi, è un luogo aulico, e istituzionale come il Castello del Valentino, dal 1859 sede della Scuola di Applicazione per gli Ingegneri⁷¹, che in occasione della protesta diventa quasi un bastione di resistenza. La facoltà di architettura ha i propri spazi in una costruzione edificata e restaurata in diversi momenti, a partire dalla seconda metà del XVI secolo. La definizione di Castello è solo ottocentesca. Il fronte visibile in *La fabbrica* è quello verso la città, su corso Massimo D'Azeglio, che diventa il fronte principale⁷² solo con i progetti di Domenico

71 Dal 1906 invece diventa Regio Politecnico di Torino. Giuseppe Maria Pugno, *Storia del Politecnico di Torino. Dalle origini alla vigilia della Seconda guerra mondiale*, Stamperia artistica Nazionale, Torino, 1959, p.85.

72 Il fronte principale originariamente è quello verso il Po e la collina. Annalisa Dameri, *Castello del Valentino*, in *Torino: guida di Architettura*, a cura di Vera Comoli Mandracci, Carlo Olmo, cit., pp. 118-119: 118.

Ferri del 1858 e di Luigi Tonta tra il 1862 e il 1864. Il tetto su cui salgono gli studenti è quello di una delle due maniche terrazzate, collegate tra loro da una cancellata, che sono il risultato della demolizione dell'emiciclo di chiusura del cortile, costruito da Carlo ed Amedeo di Castellamonte tra il 1620 il 1621⁷³.



4. Fotogramma del film *La fabbrica*: studenti che lanciano oggetti contro la polizia, dal tetto della facoltà di architettura (nel Castello del Valentino), durante gli scontri di corso Traiano. <https://www.youtube.com/watch?v=Iz5xF5dku5g&t=827s> (gennaio 2025)

Nel medesimo film, dopo una serie di immagini di repertorio, attraverso cui viene ricostruita la storia della Fiat, e di immagini provenienti dalle rivolte in corso nel resto d'Italia, i registi tornano su Torino, mostrando il comizio di Bruno Trentin in piazza San Carlo del 25 settembre 1969. In tale scena la piazza appare gremita di manifestanti, tuttavia, questo contesto crea un contrasto visivo e simbolico con la folla di operai in lotta, espressa nei primi piani dei manifestanti che alzano i pugni chiusi e applaudono sotto i vari striscioni. Le riprese degli applausi e dei pugni chiusi rafforzano l'idea di unità e determinazione, ponendo l'accento sulla forza del movimento operaio che occupa simbolicamente il «teatro del sentimento e della ragione»⁷⁴. Il regista,

73 Ivi, pp. 118-119.

74 Rita Binaghi, *Piazza San Carlo tra cuore e mente*, in *Piazza San Carlo a Torino. Cronaca di*

inoltre, utilizza specifiche inquadrature e sequenze per sottolineare il contrasto tra i luoghi simbolici della città e le azioni dei manifestanti, mettendo in risalto la tensione tra il potere istituzionale e la lotta popolare.

Compiendo un salto temporale di dieci anni e spostandoci al 1979, arriviamo alle immagini di *Senzachiedere permesso* (Pierfranco Milanese e Pietro Perotti, 2014) in cui viene mostrato un corteo di manifestanti che attraversa piazza Carlo Felice, via Roma e piazza San Carlo, giungendo poi al cosiddetto fungo, il grande serbatoio d'acqua di Fiat Mirafiori, luogo di ritrovo per le assemblee operaie. Un anno dopo, nel settembre 1980, invece, ha inizio l'occupazione di 35 giorni della fabbrica Fiat di Mirafiori: lo stesso film testimonia i picchetti e gli accampamenti dei lavoratori davanti ai cancelli e l'ingresso della palazzina uffici Fiat su Corso Gianni Agnelli bloccato; scene, queste, di una lotta che prosegue inesorabile.

Il documentario continua con le riprese di una delle tante manifestazioni in Corso Vittorio Emanuele II, davanti alla stazione di Porta Nuova, e nuovamente in Piazza San Carlo. Vi sono anche immagini di un corteo che si spinge fino alla pista di collaudo di Fiat Mirafiori, simbolo della protesta portata nel cuore stesso della produzione industriale.

La città, inoltre, viene usata come spazio di protesta non solo dagli operai, ma, eccezionalmente, anche dai colletti bianchi. Infatti, il 14 ottobre del 1980 si svolge l'assemblea dei quadri Fiat al Teatro Nuovo, all'interno di Torino Esposizioni in corso Massimo D'Azeglio. Il Teatro Nuovo fa parte dell'impianto originario del Palazzo della Moda, poi Torino Esposizioni, un'opera razionalista

un restauro / Chronicle of Its Restoration, a cura di Maria Pia Dal Bianco, Carlo Marengo di Santarosa, cit., p. 26.

tra le più coerenti della città, il cui progetto viene affidato a Ettore Sottsass Sr. nel 1938 dall'Ente Moda⁷⁵. Infatti, durante la Seconda guerra mondiale il complesso viene fortemente bombardato e il Teatro è uno dei pochi elementi originali superstiti, insieme al portico, all'atrio, al salone, alla manica su Corso Massimo D'Azeglio, comunque alterata, e al ristorante sulla sinistra (La Rotonda)⁷⁶. Nel dopoguerra, le manifestazioni ospitate aumentano, e per il Salone dell'Automobile si decide di ampliare l'area espositiva. Il primo intervento riguarda il padiglione centrale, suddiviso originariamente in sei gallerie, che nel 1948 viene sostituito con una grande sala absidata. Il progetto architettonico è curato da Biscaretti, ma è noto soprattutto per la copertura autoportante in sottili voltine prefabbricate di Pier Luigi Nervi, il quale, due anni dopo, estende il padiglione coprendo il giardino interno ed eliminando la trasparenza dell'originaria facciata. In aggiunta, Nervi costruisce lateralmente, lungo via Petrarca, un nuovo padiglione rettangolare sormontato da una copertura nervata sostenuta da quattro archi, sostituendo così il teatro all'aperto⁷⁷.

Dunque, lo stesso giorno, al termine di questa assemblea, parte la manifestazione passata alla storia come la Marcia dei Quarantamila, il corteo dei quadri Fiat che sancisce un cambiamento di direzione nel conflitto sociale e la fine dell'occupazione di Mirafiori. Questo avvenimento viene ripreso nel film in una sequenza in cui

75 Agostino Magnaghi, Mariolina Monge, Luciano Re, *Guida all'architettura moderna di Torino*, cit., p. 129.

76 Augusto Sistri, *Torino Esposizioni*, in *Beni culturali ambientali nel Comune di Torino*, Politecnico di Torino. Dipartimento Casa-Città, cit., p. 351.

77 Agostino Magnaghi, Mariolina Monge, Luciano Re, *Guida all'architettura moderna di Torino*, cit., p. 130.

vengono inquadrati manifestanti che si muovono su Corso Massimo d'Azeglio verso il centro di Torino. Si può vedere l'esterno di Torino Esposizioni, la cui espansione è continuata nel tempo, anche in maniera incontrollata, portando alla collocazione di nuovi volumi metallici davanti alla facciata e al prolungamento ulteriore del salone rettangolare nel parco⁷⁸.



5. Palazzo della Moda e Torino Esposizioni in *Torino: guida di Architettura*, a cura di Vera Comoli Mandracci, Carlo Olmo, Umberto Allemandi Editore, Torino, 1999, p. 191



6. Fotogramma dal film *Senzachiedere permesso*: la cosiddetta Marcia dei Quarantamila sfilava davanti Torino Esposizioni. https://www.youtube.com/watch?v=0_Z761dkDM4 (gennaio 2025)

Il giorno seguente la marcia, al Cinema Smeraldo nel quartiere di Mirafiori, si svolge un'assemblea di delegati sindacali

al fine di cercare un accordo, che, però, si decide con la resa dei manifestanti, loro malgrado. Di questa assemblea non ci sono testimonianze video ma solo registrazioni e foto di alcuni dei protagonisti mentre prendono parola, in quanto viene negato a tutti il permesso di poter riprendere l'evento. In questo modo, di fatto, si pone fine ad un ciclo decennale di intense lotte operaie, di mobilitazioni e di scontri sociali che segnano profondamente la fabbrica, la città e l'intero tessuto sociale italiano.

Con un ulteriore balzo cronologico di trent'anni, il documentario passa al 2011, anno in cui nuove proteste si svolgono davanti alla Fiat Mirafiori e in Via Po. Questa via sorge sul tracciato di un'antica strada che collegava una delle porte cittadine al ponte sul fiume, e assume il suo aspetto urbano e architettonico attuale a partire dagli anni Venti del Seicento. È una grande strada porticata, che collega Piazza Castello a piazza Vittorio Veneto, la cui costruzione inizia 1673 sotto Carlo Emanuele II, contestualmente alla costruzione delle nuove mura fortificate verso il fiume. Il potere ducale determina uno stile unitario per i palazzi che si affacciano sulla via e che hanno facciate identiche. La strada ha una larghezza di circa 18 m; i portici, invece, hanno un'altezza uniforme di poco più di 6 m, sono sorretti da pilastri e si concludono in una scenografica esedra davanti Piazza Vittorio Veneto. Sul lato nord si trovano dei sovrapportici con colonne doriche sugli attraversamenti pedonali, progettati nel 1819 da Ferdinando Bonsignore ed Ernesto Melano, per permettere al re di percorrere, a piedi e coperto, da Piazza Castello fino all'esedra e, più tardi, fino al fiume grazie ai portici continui di Piazza Vittorio. Lungo via Po si trovano alcune importanti costruzioni che spiccano all'interno del sistema omogeneo della strada: sul lato sud sorge la chiesa di San Francesco da Paola, mentre sul lato nord troviamo l'edificio

dell'Università, l'ex Ospizio di Carità (noto come Palazzo degli Stemma per i rilievi in stucco con gli stemmi dei nobili benefattori), e la chiesa della Santissima Annunziata. La via nel tempo acquisisce la fama di essere una delle strade più ampie, lineari e regolari d'Europa; ciò che colpisce profondamente è soprattutto l'imponenza della strada che si pone in contrasto con l'austerità e la sobrietà delle facciate uniformi tipiche dell'architettura seicentesca⁷⁹.

Ora, molte delle conquiste ottenute con le proteste del 1980 vengono messe in discussione, e il documentario si chiude con immagini del 2011 che sottolineano, ancora una volta, come gli spazi della città siano centrali nelle dinamiche di lotta, rendendo evidente un legame indissolubile tra territorio e movimenti operai.

La città, però, non è solo il teatro e, in un certo senso anche la protagonista, delle lotte e delle rivendicazioni della classe operaia, essa è anche il luogo in cui i diversi gruppi sociali sono visibili e tangibili. Infatti, l'architettura urbana diventa il contesto per le interazioni sociali e soprattutto nei mercati la classe operaia, in particolar modo gli immigrati meridionali, si ritrovano e si confrontano. Molti immigrati provano una sensazione di lacerazione subita durante il trapianto a Torino. Il senso di solitudine è condiviso, indipendentemente dalla regione di provenienza. Si rimpiange il senso di comunità che si ha nei piccoli paesi, dove la solidarietà è parte integrante della vita quotidiana. Nella grande città, invece, si trovano di fronte a porte chiuse e visi indifferenti. Questo non è attribuibile a conflitti regionali o culturali, ma piuttosto al contrasto tra la vita comunitaria rurale e quella frammentata dell'industria urbana. Alcuni trovano conforto in luoghi come

Porta Palazzo, un mercato animato che ricorda le piazze dei paesi natali, diventando un punto di incontro dove scambiare parole con i compaesani e combattere la solitudine⁸⁰.



7. Piazza della Repubblica in *Torino: guida di Architettura*, a cura di Vera Comoli Mandracci, Carlo Olmo, Umberto Allemandi Editore, Torino, 1999, p. 96

In *Trevico-Torino* il protagonista Fortunato comincia a frequentare la domenica mattina Porta Palazzo, praticamente un appuntamento fisso per centinaia di migranti meridionali, organizzati in capannelli divisi per paese di origine, e iscritti al partito comunista e ai sindacati. In una scena in cui viene mostrato il ragazzo recatosi per la prima volta al mercato che si svolge nell'ottagonale piazza della Repubblica, con un'inquadratura a campo totale di quest'ultima, si può osservare l'area mercatale di Porta Palazzo nella sua interezza. Questa piazza, attraversata da

80 *Vita nella grande città: il difficile problema dell'inserimento*, "La Stampa", CVIII, 18 gennaio 1969, 15, p. 4. Disponibile da http://www.archiviolaStampa.it/component?option=com_lastampa/task/search/Itemid,3/remove/all/ (ottobre 2024).

79 Cristina Cuneo, *Via Po*, in *Torino: guida di Architettura*, a cura di Vera Comoli Mandracci, Carlo Olmo, cit., pp. 64-65: 64-65.

importanti arterie come via Milano e corso Regina Margherita, rappresenta l'ingresso nord della città di Torino, nel progetto settecentesco di Juvarra, in cui la coerenza formale delle facciate è affidata ad un ordine architettonico su basamento. Nelle inquadrature che mostrano il primo tratto di via Milano, lungo cui si estendono svariate bancarelle, si nota come la continuità sia mantenuta nonostante la presenza degli edifici porticati, costruiti solo ad inizio Ottocento da Gaetano Lombardi⁸¹.

Porta Palazzo si distingue nel panorama torinese per le sue dimensioni imponenti e l'energia che anima quotidianamente le sue attività, affermandosi come un luogo unico nel contesto urbano. Questo mercato metropolitano, sviluppatosi all'interno del tessuto storico della città, occupa una posizione centrale sia per la sua tradizione sia per la complessità e la varietà delle sue funzioni commerciali e tipologie di commercio: ambulante, in sede fissa e in strutture coperte. Esso è il simbolo del commercio torinese e si integra con la vita cittadina in modo dinamico. Lavoro, economia e cultura trovano qui uno spazio di espressione continuo, plasmato dall'evoluzione delle abitudini dei suoi frequentatori⁸². Inoltre, per la conformazione del centro storico fino a corso Regina Margherita, per il patrimonio archeologico, per i segni del vecchio borgo fuori dalle mura, per la presenza dei grandi complessi dell'Arsenale della Pace, del Cottolengo, dell'ex stazione della linea ferroviaria Cirié-Lanzo e per l'esteso complesso del mercato del Balôn, questo

81 Annalisa Dameri, *Via Milano e piazza della Repubblica*, in *Torino: guida di Architettura*, a cura di Vera Comoli Mandracci, Carlo Olmo, cit., pp. 96-97: 96-97.

82 Politecnico di Torino. Dipartimento di Ingegneria e dei Sistemi Edilizi e Territoriali, *Il disegno di luoghi e mercati a Torino*, Celid, Torino, 2006, p. 321.

luogo finisce per avere una configurazione urbana originale e atipica rispetto al resto di Torino, formando così una porzione della città fortemente eterogenea, ma comunque chiaramente identificabile, anche nell'immaginario collettivo, come l'area di Porta Palazzo. Si può, quindi, dire che probabilmente è proprio l'impossibilità di identificare un'unica regola morfologica nello sviluppo di questo spazio urbano a costituire la sua caratteristica più peculiare⁸³.

Questa piazza viene mostrata anche in *Mimì metallurgico ferito nell'onore*, nella scena in cui Mimì salva Fiore, che lavora qui come venditrice ambulante di stoffe, da un'aggressione di neofascisti. In particolare, viene mostrato il lato nord-est del mercato, infatti, si può scorgere la facciata posteriore della Tettoia dell'orologio. Quest'ultima è una struttura metallica, richiamante lo stile liberty, organizzata in tre parti (destinate alla vendita di generi alimentari e attrezzature per la casa) e costruita nel 1916, in seguito al forte sviluppo dell'area mercatale nella piazza, dalla Ditta Faletti e dalle Officine Savigliano. Nel 1963 viene costruita, su progetto degli architetti Bellei e Rovere, anche una porzione, dedicata alla vendita di abbigliamento, nella zona nord-ovest della piazza⁸⁴. Nella suddetta scena si può notare che il mercato si sviluppa su piazzali delimitati da un sistema viario tangenziale, caratterizzato dalla mobilità costante che contribuisce a un ambiente vivace, ma anche rumoroso. Fiore lavora a ridosso della strada e ciò, di fatto, conferisce

83 CICSENE, a cura di, *Un mercato e i suoi rioni. Studio sull'area di Porta Palazzo*, Stampa AGAM, Cuneo, 1997, pp. 65-69.

84 Nel 2005 la porzione ad Ovest viene demolita per permettere la costruzione della struttura a pentagono, su tre piani, progettata da Massimiliano Fuksas. Piergiorgio Balocco, *Porta Palazzo. Una piazza crocevia del mondo*, Graphot Editrice, Torino, 2014, pp. 25-27.

alla scena un'atmosfera di confusione, esattamente come quella che caratterizza la piazza nella realtà: le grida dei venditori e l'energia degli avventori contribuiscono a dare a Porta Palazzo un carattere distintivo⁸⁵. Quel che ne emerge, perciò, è che questo mercato, oltre ad essere un luogo che incarna la vitalità della città e la sua tradizione commerciale, può diventare lo scenario in cui, tra la confusione generale, avvengono anche conflitti mossi da motivi di tipo ideologico e politico⁸⁶.



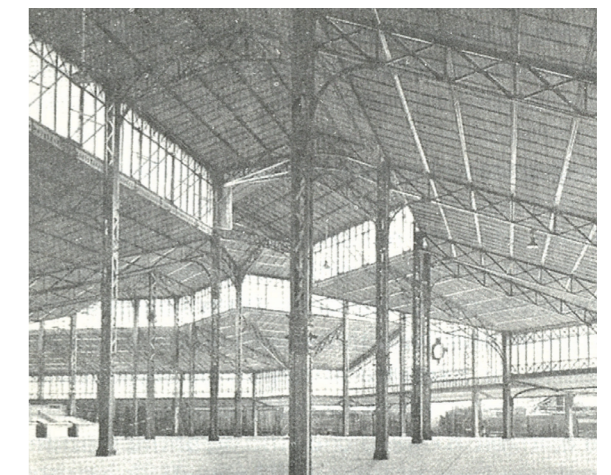
8. Esterno della tettoia dell'orologio. Piergiorgio Balocco, *Porta Palazzo. Una piazza crocevia del mondo*, Torino, Graphot Editrice, 2014 p. 26

Invece, una notturna Porta Palazzo, nell'episodio *Il frigorifero*, diventa l'ambientazione di una parte importante della narrazione, ossia la sequenza in cui la coppia decide che Adelina deve prostituirsi per guadagnare i soldi destinati a pagare la cambiale del frigorifero. I due, perciò, si posizionano, anche in questo caso, nell'area nord-est della piazza, più nello specifico sotto la porzione porticata della Tettoia dell'Orologio. È interessante notare come Monicelli in questa scena decida di invertire il senso del traffico, forse per esigenze di regia: il regista potrebbe aver voluto

85 Politecnico di Torino. Dipartimento di Ingegneria e dei Sistemi Edilizi e Territoriali, *Il disegno di luoghi e mercati a Torino*, cit., p. 321.

86 *Ibidem*.

ottenere una determinata composizione visiva o facilitare le riprese o garantire una migliore illuminazione. In questo caso, quindi, l'area del mercato durante la notte diventa un luogo di smarrimento e in cui si svolge il lavoro illegale, perdendo così la vitalità che lo contraddistingue durante il giorno e riflettendo le contraddizioni del contesto urbano.



9. Interno della tettoia dell'orologio. Piergiorgio Balocco, *Porta Palazzo. Una piazza crocevia del mondo*, Torino, Graphot Editrice, 2014 p. 27

Torino, perciò, nelle rappresentazioni considerate, emerge come la città in cui, attraverso le proprie vie e i propri spazi urbani, avviene lo sviluppo di una coscienza collettiva guidata dalla lotta di classe; però, allo stesso tempo alcune delle sue aree sono presentate come spazi in cui avvengono drammi individuali, luoghi di smarrimento e del lavoro subalterno. A tal proposito, è significativa anche la scena di *Mimì metallurgico ferito nell'onore* in cui, attraverso un caso di *impostor city*⁸⁷,

87 Quello delle *Impostor Cities* (città impostore) è un tema presentato dal Canada Council for the Arts (Consiglio Nazionale Canadese per le Arti) alla diciassettesima Mostra Internazionale di Architettura - La Biennale di Venezia. Il padiglione canadese, curato da David Theodore, docente della McGill University, e realizzato dallo

viene mostrato un cantiere di Torino in cui Nicola, un muratore compagno di Mimì che lavora in nero e senza alcun dispositivo di sicurezza, cade da un'impalcatura perdendo la vita. Nella realtà questo luogo si trova in Via Monti Iblei a Catania⁸⁸, nel quartiere Canalicchio e ciò contribuisce a suggerire che, negli anni in cui viene prodotto il film, il grande pubblico abbia una concezione alquanto negativa della città⁸⁹.



10. Fotogramma del film *Mimì metallurgico ferito nell'onore*: Mimì parla con Fiore poco prima di salvarla dall'aggressione di un gruppo di ragazzi; sullo sfondo si può osservare il mercato alimentare di Porta Palazzo.
<https://imgur.com/7zvdslg> (gennaio 2025)



11. Fotogramma dell'episodio *Il frigorifero*: Adelina e Gavino discutono sotto la tettoia dell'orologio.
<https://www.youtube.com/watch?v=yYN1yRKNiu4> (gennaio 2025)



12. Fotogramma del film *Trevico – Torino. Viaggio nel Fiat-nam*: inquadratura tutto campo dei capannelli di migranti a Porta Palazzo la domenica mattina.
<https://www.youtube.com/watch?v=BIcl2YNyELM> (gennaio 2025)



13. Porta Palazzo, padiglione dell'abbigliamento.
Piergiorgio Balocco, *Porta Palazzo. Una piazza crocevia del mondo*, Torino, Graphot Editrice, 2014 p. 27

studio professionale di architettura e design T B A / Thomas Balaban Architect di Montréal, esplora come le città canadesi fungano da controfigura di altre città sullo schermo. Il discorso riguarda la contrapposizione fra l'identità architeturale e la sua finzione. Per estensione questo concetto può essere applicato anche alle città italiane che sullo schermo si prestano ad essere altri luoghi, esattamente come accade a Torino in molte delle produzioni che vengono realizzate nella città. <https://impostorcities.com/project> (ottobre 2024). Sullo stesso tema è stata consultata anche Fabiana Francesca Antonioli, *Città proiettata. La percezione di Torino attraverso i suoi immaginari cinematografici*, tesi di laurea in Architettura, Politecnico di Torino, febbraio 2023, rel. Cristina Colet, p. 5.

Stefano Della Casa, *Miracolo a Torino*, cit., p. 60.

⁸⁸ <https://www.davinotti.com/forum/location-verificate/mimi-metallurgico-ferito-nell-onore/50001054> (ottobre 2024).

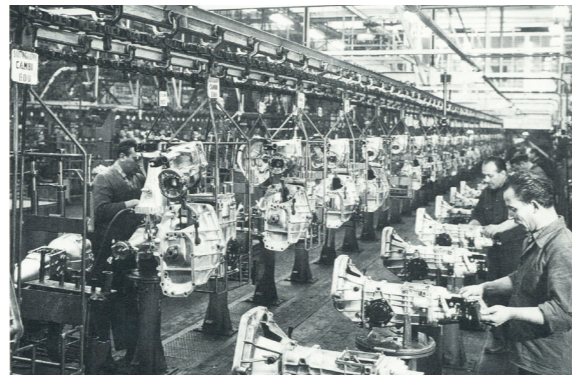
⁸⁹ Luigi Mazza, Carlo Olmo, a cura di, *Architettura e urbanistica a Torino 1945/1990*, cit., p. 169.

1.3 La fabbrica come microcosmo urbano e sociale

Attraverso l'analisi delle pellicole considerate, un principio che affiora è che la fabbrica si configura come un sistema chiuso, un microcosmo in cui la vita sociale e quella lavorativa si intrecciano indissolubilmente. I suoi ambienti si caratterizzano come luoghi dominati dalla produttività, privi di attenzione al benessere dei lavoratori e con pochi spazi dedicati alla socializzazione. L'interno delle fabbriche, infatti, è occupato da macchinari rumorosi e ingombranti, mentre grandi aree sono dedicate alle scorte di materiali, riflettendo un sistema produttivo basato sull'accumulo per gestire eventuali interruzioni del flusso. Le fabbriche tayloriste sono il simbolo di un'epoca in cui il lavoro è centralizzato e gerarchizzato e ciò è visibile non solo negli stabilimenti stessi, ma anche nelle comunità operaie che gravitano attorno a essi. Tale modello consolidato identifica i lavoratori come parte di un sistema produttivo rigido e strutturato, che plasma l'identità sociale ed economica dei territori in cui si trovano. Questi edifici, inoltre, testimoniano il ruolo centrale che il lavoro ha avuto nella costruzione della società contemporanea⁹⁰.

Spesso, per motivi legati alle volontà delle aziende, i registi non hanno avuto la possibilità di accedere alle fabbriche. Ad esempio, alcune delle poche immagini che si hanno dell'interno della Fiat sono quelle presenti nel film *Torino Amara* (Gino Brignolo, 1960). Questa pellicola, infatti, si conclude con le immagini, fornite all'autore da Cinefiat⁹¹, che mostrano l'interno dello

stabilimento di Fiat Mirafiori, in particolare le catene di montaggio della «600» e della «1100». Questo dettaglio evidenzia come le rare rappresentazioni visive degli ambienti interni della fabbrica siano quasi esclusivamente controllate e diffuse dalla Fiat stessa, sottolineando il ruolo dell'azienda nel gestire la narrazione visiva del proprio spazio produttivo.



1. Linea di montaggio scatola cambio e differenziale della Fiat «600», in *Mirafiori 1936-1962*, a cura di Carlo Olmo, Umberto Allemandi & C., Torino, 1997

progetto voluto da Gino Pestelli, direttore del Dipartimento Stampa e Propaganda. Non si tratta di una semplice divisione cinematografica, ma di una vera società di produzione, dotata dei più grandi studi privati in Italia dopo Cinecittà. La Cinefiat si distingue anche per l'utilizzo della pellicola 35mm, una caratteristica rara per l'epoca. L'impronta internazionale della Fiat spinge la Cinefiat a realizzare doppiaggi in ben 19 lingue, incluso l'Esperanto, e a sviluppare una vasta rete di distribuzione. In un certo senso, questa iniziativa rappresenta un ritorno per Torino alle sue radici cinematografiche, richiamando lo spirito dell'industria cinematografica che ha reso la città un centro vivace durante la Belle Époque. Walter Mattana, *Tradition and Modernity. The Italian Corporate Cinema between Documentary and Tecnofilm (1950-1970)*, in *Le cinématographe pour l'industrie et dans les entreprises (1890-1990)*, "Cahiers d'histoire du Cnam", Hypotheses.org, 2019, 12, pp. 103-132: 110. hal-03040295.

È perciò significativo esaminare come la Fiat negli anni utilizzi o, sarebbe meglio dire, non utilizzi l'architettura nella comunicazione aziendale. L'analisi della copertura mediatica dedicata alla Marcia dei Quarantamila offre uno spunto rilevante per comprendere la percezione della Fiat in quel periodo. L'evento riceve ampia attenzione da parte di giornali e media audiovisivi, ma ciò che colpisce è l'assenza totale di immagini degli stabilimenti, inclusi quelli iconici come il Lingotto e Mirafiori. La sera del 14 ottobre 1980, Giuseppe D'Amore introduce il TG1 Notte parlando della vertenza Fiat e, sebbene l'azienda sia menzionata fin dal titolo, essa appare come un'entità astratta, priva di riferimenti visivi a luoghi o persone⁹².

Questa assenza solleva interrogativi sulla rappresentazione degli spazi aziendali e, di conseguenza, sull'immagine che Fiat proietta all'esterno. Si può comprendere quale sia la percezione che la Fiat vuole si abbia di essa, esaminando i documenti ufficiali che regolano la comunicazione aziendale, la quale è gestita da strutture interne all'azienda. Tuttavia, fino al 1976, questa attività non è formalmente regolata. Solo con la nomina di Oddone Camerana a responsabile della comunicazione si stabiliscono dei criteri chiari, consolidati nella pubblicazione del volume *Comunicazione e immagine 1899-1976 FIAT*⁹³.

In questa nuova strategia, l'architettura industriale occupa un ruolo marginale,

venendo rappresentata in modo indiretto o appena accennato. Nel volume, ad esempio, non compaiono immagini di stabilimenti produttivi, ma solo due edifici: i Garages Riuniti Automobili Fiat di corso Massimo d'Azeglio a Torino e la Torre Fiat a La Défense, Parigi (oggi Tour Areva). Queste scelte comunicative sembrano segnare una netta separazione tra l'immagine dell'azienda e i suoi spazi produttivi. Lo showroom progettato da Gae Aulenti diventa, invece, il fulcro della rappresentazione aziendale. Questo ambiente, libero dai vincoli tecnici propri delle fabbriche, permette di articolare l'intera immagine del marchio attraverso un linguaggio visivo universale e adattabile a ogni aspetto della comunicazione. Al contrario, lo spazio industriale compare solo in forma astratta e concettuale nel settimo capitolo del manuale⁹⁴.

La scelta di escludere le fabbriche dalla narrazione visiva è coerente con la trattazione da parte dei media della Marcia dei Quarantamila, in cui lo spazio del lavoro è assente. In un periodo segnato da tensioni sociali e problematiche ambientali legate al lavoro industriale, questa strategia appare deliberata: infatti, riducendo la presenza dell'architettura industriale a un ruolo secondario, Fiat adotta uno stile comunicativo che la distanzia dagli eventi critici, rendendo la fabbrica quasi invisibile, sia dal punto di vista fisico che sociale⁹⁵.

Un'altra delle poche testimonianze di quelli che sono gli stabilimenti Fiat durante il periodo analizzato si ha in *Trevico - Torino*, quando Fortunato, poco dopo essere arrivato in città, si reca nella sede Fiat per il suo collocamento all'interno della fabbrica. Anche in questo caso, però, il complesso di corso Dante 100 viene

90 Aris Accornero, *La fabbrica c'è, ma non si vede più*, "Casabella", 651-652, dicembre 1997-gennaio 1998, pp. 4-5: 4-5.

91 Nel 1952, la Fiat fonda la Cinefiat, un

92 Giacomo Girocchi, *La marcia dei quarantamila e la scomparsa della fabbrica: Il ruolo dell'architettura nell'immagine aziendale Fiat*, in *XI AISU congress - Beyond the Gaze - Interpreting and understanding the city*, atti del convegno (Ferrara, 13-16 settembre 2023), AISU, 2024, pp. 1-13: 2-3. Disponibile da <https://iris.polito.it/handle/11583/2993375?mode=simple> (novembre 2024).

93 Ivi, pp. 4-5.

94 Ivi, pp.6-7.

95 Ivi, p. 11.

filmato solo dall'esterno. Progettato a partire dal 1905 da Alfredo Premoli, esso incarna simbolicamente la convivenza tra le tendenze decorative del Liberty delle facciate e le funzioni razionalizzanti del fabbricato industriale, un'officina per le riparazioni fino agli anni Ottanta⁹⁶. La sua struttura è in cemento armato, con uno scheletro portante ortogonale, e all'esterno è arricchita da decorazioni lineari e bidimensionali, evidenziate da elementi cromatici. Questo edificio industriale acquisisce così un forte significato simbolico: infatti, la decorazione con motivi ondulati, arricchita da dettagli floreali, riflette lo spirito dell'industria automobilistica dei primi anni del Novecento ancora legata a una produzione artigianale, più interessata all'originalità del prodotto che alla programmazione industriale⁹⁷.



2. Fabbrica Fiat in corso Dante 100, in Maria Grazia Imarisio, Diego Surace, *Torino Liberty*, Daniela Piazza Editore, Torino, 1992, p. 170

96 Attualmente il fabbricato è adibito a Centro Storico Fiat, infatti, negli anni '80 è stato oggetto di un progetto di conservazione. Agostino Magnaghi, Mariolina Monge, Luciano Re, *Guida all'architettura moderna di Torino*, cit., p. 68.

97 Maria Grazia Imarisio, Diego Surace, *Torino Liberty*, Daniela Piazza Editore, Torino, 1992, p. 171.

A tal proposito, è da sottolineare come *La classe operaia va in paradiso* (Elio Petri, 1971) «[...] è il primo film italiano a entrare in fabbrica, analizzandone il sistema e mettendone a fuoco con smania furibonda i vari aspetti [...]»⁹⁸. Elio Petri, infatti, può girare *La classe operaia va in paradiso* all'interno dello stabilimento della Ascensori Falconi soltanto perché gli è concesso dagli operai che la stanno occupando dopo il dichiarato fallimento⁹⁹. Il regista, perciò, ambienta il film a Torino, ma lo realizza interamente a Novara e dintorni.

Questo impianto industriale è un esempio di architettura tipica del boom economico, priva di valore architettonico, che, con le sue linee rigide e le strutture metalliche, diventa un simbolo di un sistema produttivo alienante in cui gli spazi sembrano riflettere l'oppressione fisica e psicologica subita dai lavoratori. La fabbrica, infatti, nel film diventa una metafora complessa e potente, rappresentando non solo un luogo di lavoro, ma un piccolo universo sociale e urbano che incarna il sistema produttivo e le sue contraddizioni. Questi spazi, spersonalizzanti e privi di qualità estetiche, riflettono un sistema che logora i corpi e annienta le menti, come dimostra il tragico destino di Militina, un ex operaio diventato pazzo in fabbrica e che il protagonista percepisce come una drammatica prefigurazione di quello che sarà anche il suo destino. Per l'occasione filmica, quindi, l'Ospedale Maggiore di Novara¹⁰⁰,

98 Cit. Sara Cortellazzo, Massimo Quaglia, a cura di, *Cinema e mondo del lavoro*, CELID, 2007, Torino, p.1.

99 http://www.torinocittadelcinema.it/schedafilm.php?film_id=468&stile=small, (settembre 2024).

100 L'Ospedale Maggiore di Novara è un edificio che nasce nel XVII secolo e che nel corso dei secoli subisce espansioni e trasformazioni, di cui è protagonista anche Alessandro Antonelli alla metà

un altro luogo riconoscibile nel film, viene trasformato nel manicomio in cui, appunto, Volontè si reca a visitare Militina.

La pellicola di Petri è anche utile ad evidenziare come le fabbriche e gli abiti da lavoro possedano un legame simbolico che riflette un'identità precisa: da una parte, gli stabilimenti, con i loro tetti principalmente a shed per sfruttare la luce naturale, con la rigidità delle loro strutture e con la funzionalità degli spazi concepiti in un'ottica di ottimizzazione dei processi produttivi, mostrano chiaramente la loro funzione produttiva; dall'altra, le tute identificano immediatamente gli operai, che così sono uniformati non solo nei ruoli, ma anche nell'aspetto¹⁰¹.

Attraverso l'uso simbolico degli spazi, Elio Petri evidenzia come la fabbrica non sia semplicemente un luogo in cui si produce, ma un universo complesso. Gli operai non solo vi lavorano, ma vi vivono, costantemente immersi in una realtà che condiziona le loro vite dentro e fuori l'ambiente produttivo. La fabbrica emerge così come un luogo totalizzante, capace di influenzare anche gli spazi urbani circostanti.

Questo tema, infatti, si inserisce nella narrazione più ampia della città industriale, rendendo evidente come i luoghi produttivi rappresentino il cuore pulsante e conflittuale delle trasformazioni urbane e umane. Il processo di rilocalizzazione¹⁰²

dell'Ottocento. Questa struttura si caratterizza per l'imponenza del suo impianto e per l'organizzazione dei suoi spazi, organizzati in funzione degli scopi igienici, distinguendosi così, per l'innovazione in questo campo, dagli altri ospedali dello stesso periodo presenti sul territorio piemontese. Emanuela Crosetto, *L'architettura assistenziale tra Sei e Settecento: l'Ospedale Maggiore della Carità di Novara*, tesi di laurea in Architettura, Politecnico di Torino, dicembre 2003, rel. Patrizia Chierici.

101 Aris Accornero, *La fabbrica c'è, ma non si vede più*, cit., pp. 4-5: 4-5.

102 A differenza del distacco, che è più legato a temi quali i costi di trasporto, o alla presenza

delle industrie torinesi, avvenuto tra gli anni Cinquanta e Sessanta, infatti, avviene seguendo esclusivamente lo *zoning* stabilito dai piani regolatori comunali, spesso non coordinati tra loro. Questo provoca un'espansione urbana disordinata che in vent'anni porta il tessuto continuo della città a triplicare la propria superficie, sviluppandosi principalmente verso le aree nord, ovest e sud. Il caso di Torino, inoltre, costituisce un esempio rappresentativo di dinamiche simili riscontrate anche in altre città metropolitane italiane¹⁰³.

Un altro aspetto importante che si distingue attraverso l'esame delle pellicole scelte, in particolare in quelle in cui vengono effettuate riprese dall'alto sugli stabilimenti, è che le strutture industriali si distinguono per un'organizzazione spaziale caratterizzata da elementi di grandi dimensioni, progettati per instaurare relazioni funzionali, all'interno di ambienti ampi e dilatati. A differenza dell'edilizia civile, che deve fare i conti con la massimizzazione dello spazio disponibile, questi interventi non richiedono un'ottimizzazione estrema della superficie¹⁰⁴.

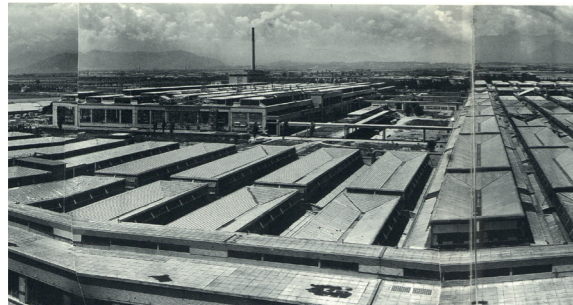
Questo tema è piuttosto evidente in *Senzachiedere permesso*, soprattutto nella

nelle località di forza lavoro, la rilocalizzazione delle industrie si riferisce al trasferimento degli stabilimenti il più vicino possibile alla sede originaria. Questa scelta, a Torino, non sembra essere stata condizionata direttamente da esigenze legate all'approvvigionamento di materie prime o alla distribuzione dei prodotti, al contrario, si è riscontrata una tendenza a estendere sia l'area di fornitura che quella di mercato. Enrico Luzzati, et al., *Introduzione*, in *La rilocalizzazione dell'industria nell'area torinese (1961-1977)*, a cura di Enrico Luzzati, 7 voll., Franco Angeli Editore, Milano, 1982, I, pp. 15-22: 19.

103 *Ibidem*.

104 Leonardo Del Bufalo, *Architettura Urbanistica Industria*, Officina Edizioni, Roma, 1969.

scena in cui il protagonista racconta di girare per i vari reparti di Fiat Mirafiori al fine di scrivere nei bagni frasi di protesta e incitare i compagni alla lotta. Contestualmente al racconto, infatti, vengono mostrate delle interessanti immagini dello stabilimento, nello specifico gli spogliatoi e i bagni degli operai, e nell'ultima scena della sequenza, con una ripresa dal tetto di uno dei fabbricati di Mirafiori, si può osservare l'enorme distesa di edifici facenti parti del complesso industriale. La fabbrica, quindi, per l'ampiezza dei suoi spazi e per l'articolazione dei reparti, appare come una vera e propria città nella città.



3. Veduta dall'alto dello stabilimento di Fiat Mirafiori, in *Mirafiori 1936-1962*, a cura di Carlo Olmo, Umberto Allemandi & C., Torino, 1997



4. Fotogramma dal film *Senzachiedere permesso*: stabilimento di Fiat Mirafiori visto dal tetto di uno dei capannoni della fabbrica.
https://www.youtube.com/watch?v=0_Z76IdkDM4 (gennaio 2025)

Per comprendere la vastità dell'impianto di Mirafiori, uno dei principali stabilimenti Fiat, simbolo della produzione automobilistica e dell'industria pesante, è forse utile fare riferimento a qualche dato. Infatti, tra il 1956 e il 1958 si completa il suo raddoppio

e lo stabilimento, che complessivamente si estende tra corso Orbassano e corso Giovanni Agnelli, arriva ad occupare, soprattutto con edifici di un piano fuori terra, più di trecento ettari; nel complesso industriale si estende anche una pista di prova di 2,5 km per le automobili prodotte e una rete di binari di 20 km che collega Mirafiori con un altro grande stabilimento FIAT, ossia il Lingotto. L'unico edificio che si distingue dal resto dei fabbricati dello stabilimento, sia per volumetria che per cromia, è la Palazzina Uffici di Corso Agnelli, un edificio in cemento armato rivestito su tre lati in pietra bianca e sul lato posteriore in clinker. A questo edificio si contrappongono le Officine Principali, la costruzione più estesa dello stabilimento, un edificio in cemento armato, con la facciata in clinker e con copertura a shed¹⁰⁵. Quest'architettura «apparentemente senza qualità»¹⁰⁶, che si sviluppa per quasi un chilometro su corso Tazzoli, sembra voglia porre una distanza tra i vari protagonisti del lavoro attraverso una differenziazione dei generi architettonici¹⁰⁷.

A sud delle Officine, invece, è collocato il Magazzino Generale, disposto a pettine rispetto alle linee di montaggio che sono perpendicolari ad esso. Il Magazzino è separato tramite dei binari dalle Fonderie e dalle Fucine: le Fonderie hanno sia la copertura che le finiture dei prospetti

105 Sergio Pace, *La Fabbrica ininterrotta. Il progetto, il cantiere, la costruzione, i primi ampliamenti*, in *Mirafiori 1936-1962*, a cura di Carlo Olmo, Umberto Allemandi & C., Torino, 1997, pp. 47-83: 47-48.

106 Cit. Michela Rosso, *La crescita della città*, in *Storia di Torino. Dalla Grande Guerra alla liberazione*, a cura di Tranfaglia Nicola, 1915-1945, 9 voll., G. Einaudi, Torino, 2001, VIII, pp. 427-471: 437. Disponibile da <https://www.museotorino.it/resources/pdf/books/149/files/assets/common/downloads/publication.pdf> (novembre 2024).

107 *Ibidem*.

molto simili a quelle delle Officine, in particolare nel modo in cui viene utilizzato il clinker; le Fucine, invece, sono le uniche ad essere collocate, per un motivo puramente produttivo, in una struttura metallica, quindi capace di resistere meglio alle vibrazioni forti¹⁰⁸.

Tra gli altri edifici che si differenziano su questo fronte troviamo: la Direzione delle Fonderie di quattro piani, anch'esso ricoperto di clinker ma con davanzali in cemento liscio e zoccolo in pietra; le Rimesse dei Trasporti, all'angolo tra corso Agnelli e corso Settembrini, un edificio dalla pianta rettangolare di due piani, con la copertura della corte interna costituita da volte in cemento armato e sul cui fronte nord si attestano i Servizi Sanitari degli stabilimenti; la Centrale termoelettrica, in direzione di corso Orbassano, un fabbricato, apparentemente più articolato per quanto riguarda l'aspetto formale ma che in realtà risponde solo alle necessità di un impianto di vaste dimensioni, composto da un volume più grande con le superfici rivestite in clinker ma per la maggior parte vetrate, su cui se ne erge uno più piccolo con i prospetti vetriati su due livelli e che termina con una striscia di finestre quadrate e una cornice, il tutto dominato da una ciminiera¹⁰⁹.

Un altro elemento imponente dello stabilimento di Mirafiori è la già citata pista di collaudo, un'enorme distesa asfaltata che si impone sul paesaggio circostante con la sua impressionante estensione. La pista, circondata da file interminabili di automobili parcheggiate, viene mostrata con una lunga inquadratura a campo largo in *Trevico - Torino. Viaggio nel Fiat-nam*

108 Sergio Pace, *La Fabbrica ininterrotta. Il progetto, il cantiere, la costruzione, i primi ampliamenti*, in *Mirafiori 1936-1962*, a cura di Carlo Olmo, cit., p.49.

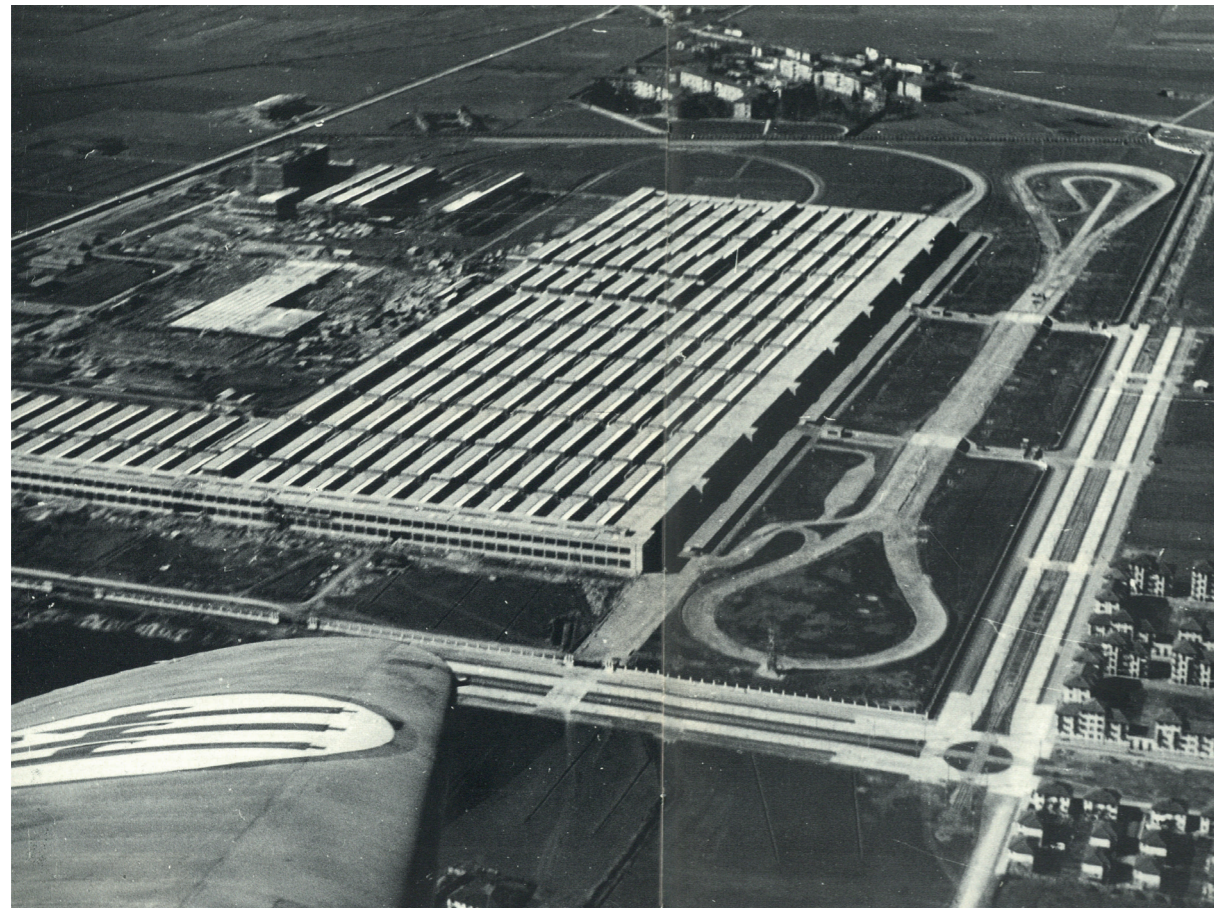
109 *Ibidem*.

quando Fortunato, una volta assunto, entra nella dura realtà della fabbrica FIAT, venendo assegnato alla catena di montaggio dello stabilimento. Poi, con un piano medio, si pone lo zoom su una singola autovettura che compie un giro di questa stessa pista.

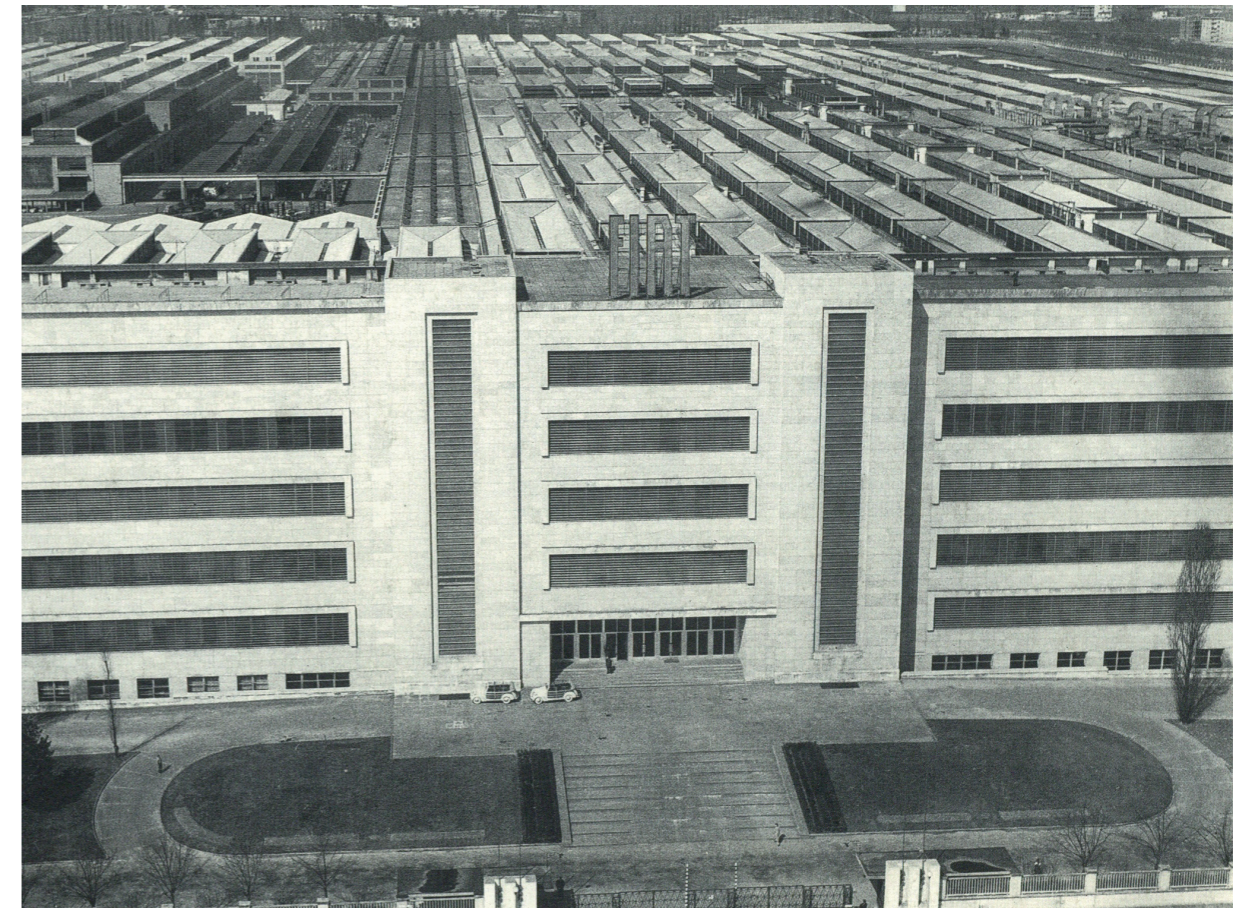
Nella scena immediatamente successiva, Fortunato, mentre si appresta ad oltrepassare per la prima volta i cancelli della fabbrica, attraversa un gruppo di manifestanti che fanno volantaggio di fronte all'ingresso delle carrozzerie di Mirafiori. Questa scena è un vero e proprio documento storico dei momenti di socialità tra gli operai.

La fabbrica emerge nuovamente come preminente e in grado di influenzare ogni aspetto della vita degli operai, nello stesso film, nella sequenza in cui viene mostrato che Fortunato, dopo aver litigato con il caposquadra del suo reparto, viene spostato al laminatoio della Fiat Ferriere. Qui riceverà una paga più alta anche se il lavoro sarà ancora più duro e opprimente. Vengono, quindi, presentati i massicci edifici industriali e i rottami di ferro spostati da un braccio meccanico e Fortunato che, seduto su un muro, osserva questo movimento. Questo stabilimento, che si trova in direzione di Borgaro, è una struttura costruita negli anni tra le due guerre mondiali e rappresenta una significativa testimonianza dei processi di industrializzazione e delle trasformazioni dell'architettura industriale. Infatti, le Ferriere, per necessità funzionali, non utilizzano il calcestruzzo armato bensì una struttura in ferro con tamponamenti in mattoni. Questo approccio, pur privo di intenti decorativi, garantisce una forte presenza urbana e la rende un esempio rilevante di tale tipologia costruttiva¹¹⁰.

110 Agostino Magnaghi, Mariolina Monge, Luciano Re, *Guida all'architettura moderna di Torino*, cit., pp. 108-109.



5. Veduta aerea dello stabilimento di Fiat Mirafiori, in *Mirafiori 1936-1962*, a cura di Carlo Olmo, Umberto Allemandi & C., Torino, 1997



6. Veduta aerea del fronte della palazzina uffici, in *Mirafiori 1936-1962*, a cura di Carlo Olmo, Umberto Allemandi & C., Torino, 1997



2.

Il cinema come testimonianza: l'abitare e le trasformazioni urbane

Premessa

I film scelti si configurano come preziose testimonianze del contesto urbano e architettonico in cui si sviluppano, permettendo di comprendere come i mutamenti architettonici e urbanistici abbiano influenzato la vita della Torino operaia.

Le pellicole mettono in evidenza una serie di temi centrali per la comprensione del paesaggio urbano della città in questo contesto: il verde come elemento spesso assente nei quartieri popolari; la questione della casa, il sovraffollamento e la scarsa qualità dell'abitare nelle zone periferiche; le contraddizioni della Torino proiettata verso il futuro; le infrastrutture cittadine, progettate per collegare (o separare) parti di città, che diventano simboli di degrado e marginalità.

Attraverso queste documentazioni cinematografiche, quindi, emerge l'incoerenza di una Torino che è in bilico tra il desiderio di rinnovamento e la problematicità di raggiungere l'equità sociale, tra modernizzazione e questioni decennali ancora irrisolte, tra progresso e difficoltà delle classi meno abbienti.

Con la loro capacità di fissare l'attimo, questi film offrono l'opportunità di comprendere, in uno scenario in cui il mutamento è il protagonista, non solo l'architettura e l'urbanistica di questa città, ma anche in che modo la sua popolazione vive e reagisce a tali cambiamenti.

2.1 Il verde urbano: la sua funzione ricreativa e la questione della sua carenza

Un aspetto rilevante, messo in risalto da questi film, è il ruolo del verde urbano nella Torino operaia degli anni Settanta. Ad esempio, in *Mimì metallurgico ferito nell'onore*, la scena in cui Mimì e Fiore passeggiano nel Parco del Valentino rappresenta un momento significativo per comprendere questo punto, infatti, il periodo storico in cui esce il film si colloca subito dopo l'Autunno Caldo, momento in cui Torino emerge come il simbolo della città-fabbrica¹¹¹. Nella suddetta scena, Fiore, per ringraziare Mimì di averla salvata dall'aggressione dei neofascisti, gli concede un'uscita insieme e, perciò, i due vanno a fare una passeggiata per il Parco del Valentino. Questo parco urbano, che si sviluppa armoniosamente su entrambe le sponde del Po, rappresenta un insieme notevole di strutture paesaggistiche e architettoniche. Realizzato tra il 1855 e il 1870, contemporaneamente all'espansione del Borgo San Salvario in cui si sviluppa, segue un progetto del paesaggista francese Barillet-Deschamps, consulente degli architetti che lavorano al piano Haussmann a Parigi, e viene avviato, con il suo collaboratore Aumont, nel 1864. Nel corso degli anni, poi, il parco è stato animato da numerose costruzioni e successive stratificazioni di interventi¹¹². I due protagonisti del film attraversano le rive erbose, piantumate con alberi e cespugli,

della sponda sinistra e passeggiano lungo i viali asfaltati nella parte centrale del parco, dove si estendono vaste aree verdi alberate, prati con un rilievo variegato e percorsi interni che si snodano tra essi¹¹³. Si può dire che il parco del Valentino è uno spazio dall'identità poco definibile, «una sorta di natura progettata»¹¹⁴, secondo il gusto tardo-romantico, e che ha una funzione strettamente legata alla cultura dell'epoca in cui viene progettato: è un luogo pubblico destinato alla passeggiata, al divertimento, alla contemplazione e al relax, uno spazio collettivo che rappresenta un nuovo modo di vivere il tempo libero per la nascente società borghese del tempo¹¹⁵.



1. Angolo pittoresco del parco del Valentino. Agostino Magnaghi, Mariolina Monge, Luciano Re, *Guida all'architettura moderna di Torino*, Celid, Torino, 2005, p. 35

113 Augusto Sistri, Luciano Re, a cura di, *Aree ambientali fluviali*, in *Beni culturali ambientali nel Comune di Torino*, Politecnico di Torino. Dipartimento Casa-Città, cit., pp. 131-167: 159.

114 Cit. Augusto Sistri, *L'uso storico dei fiumi e l'attuale assetto delle aree fluviali*, in *Beni culturali ambientali nel Comune di Torino*, Politecnico di Torino. Dipartimento Casa-Città, cit., pp. 743-747: 745.

115 *Ibidem*.



2. Mimì e Fiore passeggiano per il parco del Valentino. <https://www.youtube.com/watch?v=uo-Ur-rTH1o&themeRefresh=1> (gennaio 2025)

Al termine di questa uscita Fiore respinge Mimì che prova a baciarla e, così, l'uomo comincia a vagare sconcolato dopo essere stato rifiutato. In questa scena si può notare l'Arco monumentale all'Arma di Artiglieria, anche noto come Arco del Valentino o Arco di Trionfo. Questo, provenendo da corso Vittorio Emanuele II, è uno dei primi monumenti che si incontrano all'ingresso del parco: realizzato dallo scultore Pietro Canonica, viene inaugurato il 15 giugno 1930 alla presenza della famiglia reale. Sulla struttura è presente una lapide che elenca i principi di casa Savoia che hanno indossato la divisa di artigliere. Sulla facciata rivolta verso il Valentino, invece, si trovano due nicchie: una contiene una bombarda, in ricordo dei bombardieri del re, e l'altra ospita un mortaio con un rilievo dedicato all'artiglieria pesante da campagna. L'artiglieria da campagna è raffigurata da una statua equestre, mentre quella da montagna da una scultura che ritrae un mulo. Nella scena, si possono vedere anche i due busti marmorei che si ergono nelle aiuole ai due lati dell'Arco: il primo, opera dello scultore Andrea Campi e dedicato a Nino Costa (1886-1945), considerato il massimo poeta dialettale piemontese moderno, riporta alcuni versi tratti da una sua poesia; il secondo, anch'esso realizzato da Campi, raffigura Carlo Montù e riporta un'iscrizione commemorativa¹¹⁶.

116 Cesare Bianchi, *Il Valentino. Storia di un parco*, Il piccolo editore, Torino, V, 1984, pp. 83-84.



3. A sinistra: arco monumentale all'Arma di Artiglieria Cesare Bianchi, *Il Valentino. Storia di un parco*, Il piccolo editore, Torino, V, 1984



4. In basso Mimì che vaga nei pressi dell'arco. <https://www.youtube.com/watch?v=uo-Ur-rTH1o&themeRefresh=1> (gennaio 2025)

Il Parco del Valentino, sebbene apparentemente dedicato al tempo libero e al benessere, in realtà, rispecchia una concezione storica del verde come strumento igienico e sociale, concepito per offrire respiro e conforto alle classi lavoratrici, spesso costrette a vivere in condizioni abitative difficili e a svolgere lavori estenuanti. Con la sua posizione centrale e la sua funzione di polmone verde della città, si colloca in un contesto più ampio di pianificazione urbana che, già dal XIX secolo, riconosce l'importanza di creare spazi verdi per la salute fisica e mentale degli abitanti, in particolare per una parte significativa della popolazione operaia della città costretta a vivere in abitazioni precarie e insalubri. Verso la fine dell'Ottocento, infatti, si comincia a riconoscere l'importanza di creare giardini come interventi di interesse pubblico, in particolare per la classe operaia che, vivendo in condizioni abitative meno confortevoli e svolgendo durante la settimana pesanti lavori in officina, ha

111 Stefano Della Casa, Lorenzo Ventavoli, *Officina torinese*, cit., p. 112.

112 Francesco Barrera, Riccardo Nelva, Giuseppina Novello, a cura di, *Parco del Valentino*, in *Beni culturali ambientali nel Comune di Torino*, Politecnico di Torino. Dipartimento Casa-Città, cit., p. 345.

maggiore necessità di accedere a spazi vicini, verdi e arieggiati per poter respirare aria salubre. Queste considerazioni, da una parte, pongono al centro il ruolo del verde urbano come elemento essenziale per migliorare le condizioni igieniche, dall'altra, segnano l'inizio della frammentazione dell'organismo urbano che si sviluppa seguendo una zonizzazione sempre più orientata da una scala economica di valori, riflesso diretto di un sistema industriale che differenzia le persone in base alle loro condizioni lavorative e abitative¹¹⁷.

Inoltre, questo parco è un esempio di come nel giardino ottocentesco, nonostante l'insita propensione a rappresentare più che altro un elemento di decorazione ambientale e di caratterizzazione vegetale e floreale dello spazio che circonda le attrezzature destinate allo sport, al ristoro e al gioco, ci sia attenzione al rapporto tra verde e spazi destinati al tempo libero¹¹⁸.

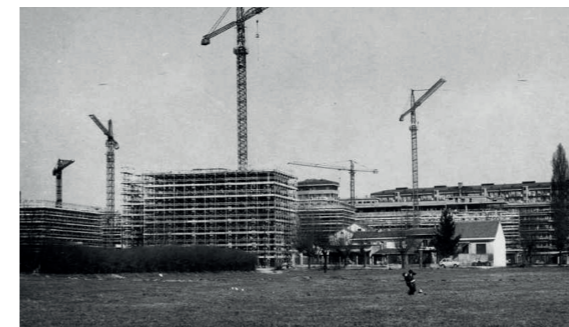
Tuttavia, al termine della Seconda guerra mondiale la città si ritrova gravemente danneggiata e ciò fa sì che la ricostruzione porti alla volontà di una nuova pianificazione del verde contestualmente a quella urbanistica. È così che nel 1947 viene bandito il concorso per il nuovo Piano Regolatore¹¹⁹ che, però, prende forma concreta solo nel 1959, anno in cui viene adottato dal Consiglio comunale. Il nuovo piano, quindi, include anche

un nuovo schema per il verde urbano che consiste nel: potenziare le aree verdi nelle zone semiperiferiche e nelle zone centrali; realizzare in tutto il territorio giardini pubblici destinati alle residenze immediatamente vicine; realizzare una rete che colleghi le zone verdi attraverso assi verdi continui. Per quanto riguarda le aree periferiche, invece, si prevede che le aree verdi vengano ricavate direttamente sul posto e che quelle ritenute idonee vengano da subito bloccate¹²⁰.

Nonostante questo programma, la situazione del verde della città di Torino nel 1967 appare ancora come un problema grave che riguarda quasi tutti i cittadini torinesi: infatti, valutando il territorio comunale come organizzato in 25 raggruppamenti statistici, in ben 14 zone della città, molte delle quali altamente popolate, l'indice unitario della superficie a verde disponibile per abitante è pari quasi a 0 mq/ab. Due sono le questioni principali: da una parte lo squilibrio tra le aree verdi, sia esistenti che previste, in confronto all'estensione e all'unità del tessuto urbano che tende ad annullare la percezione e l'efficacia del verde; dall'altra la significativa incidenza dei terreni destinati a verde pubblico che non sono ancora stati acquisiti come proprietà collettiva. In questo contesto, i tempi di realizzazione delle aree verdi non risultano sicuramente adatti al rapido ritmo di espansione urbana. Inoltre, un'altra criticità è legata alla disponibilità e alla gestione del verde nei quartieri e nelle singole zone¹²¹.

Un ulteriore grave aspetto riguarda la mancata realizzazione del verde di pertinenza delle singole abitazioni, previsto dal Piano Regolatore del 1959.

In particolare, nelle nuove realizzazioni di edilizia sovvenzionata viene totalmente escluso dalla progettazione il disegno del verde abitativo. In *Trevico – Torino. Viaggio nel Fiat-nam*, questo tema emerge quando, dopo essersi stabilizzato e ambientato nella città, Fortunato riesce a trovare un posto letto, insieme a un suo compagno, nel quartiere dormitorio di Mirafiori Sud, nello specifico in via Artom¹²², un luogo isolato e degradato, descritto dagli stessi abitanti che parlano con il ragazzo come un ghetto. Questi, infatti, cominciano ad elencare una serie di problemi che affrontano quotidianamente abitando quei luoghi, tra cui c'è appunto la totale mancanza del verde per le case popolari del quartiere.



automobilistici secondari e parcheggi ombreggiati, perciò non fruibili da altri utenti se non dagli automobilisti¹²³. In *Mimì metallurgico ferito nell'onore* la prima scena ambientata a Torino diventa emblematica di tale situazione: questa, infatti, vede Giancarlo Giannini, nei panni di Mimì, in periferia, fermo ad un incrocio, in mezzo ad un viale stradale, probabilmente tra corso Agnelli e corso Cosenza, e praticamente sommerso dalla nebbia. Il traffico scorre veloce intorno a lui e, in mezzo a tutti quei veicoli gli che transitano di fianco e in confronto ai palazzoni che si innalzano ai suoi lati, Mimì appare, anche grazie all'uso di inquadrature fatte da lontano, smarrito e piccolo, quasi invisibile nel contesto in cui è inserito¹²⁴.



5. In alto a sinistra: cantiere dei nuovi insediamenti di case popolari in zona Mirafiori Sud negli anni '60. © EUT 10. <https://www.museotorino.it/view/s/370fa316cd02447a8b8e0d84a6732411> (gennaio 2025)

6. In basso a sinistra: Fortunato cammina per il quartiere di Mirafiori Sud; si possono notare rifiuti sparsi per le aree verdi che in realtà non sono spazi progettati ma frutto di abbandono. <http://patrimonio.aamod.it/aamod-web/film/detail/IL8600002014/22/trevico-torino.html?startPage=0&idFondo> (gennaio 2025)

7. Mimì smarrito tra le automobili di un grosso viale. <https://www.youtube.com/watch?v=uo-UrrTH1o&themeRefresh=1> (gennaio 2025)

Stessa cosa accade per gli assi verdi pensati come dei collegamenti tra le varie zone verdi che, nei fatti, si riducono ad essere dei meri viali alberati utilizzati come percorsi

117 Pier Luigi Ghisleni, Marisa Maffioli, a cura di, *Il verde nella città di Torino*, Stamperia Artistica Nazionale, Torino, 1971, p.121.

118 Ivi, p.125.

119 Il Piano Regolatore di Torino del 1959, coordinato da Giorgio Rigotti, viene approvato con decreto presidenziale il 6 ottobre 1959, al fine di adeguare la struttura urbana alla nuova era che richiede, in tempi stretti, la produzione di migliaia di vani in grado di accogliere la manodopera affluita, e che continuerà ad affluire, nel capoluogo piemontese. *Il piano regolatore di Torino 1959*, "Atti e rassegna tecnica della Società degli ingegneri e architetti in Torino", XIV, marzo - aprile 1960, p. 2.

120 Pier Luigi Ghisleni, Marisa Maffioli, a cura di, *Il verde nella città di Torino*, cit., pp. 147-149.

121 Dati aggiornati al 31 dicembre 1967. Ivi, p. 161.

122 <https://www.davinotti.com/forum/location-verificate/trevico-torino-viaggio-nel-fiat-nam/50024906> (ottobre 2024).

123 Pier Luigi Ghisleni, Marisa Maffioli, a cura di, *Il verde nella città di Torino*, cit., pp. 166-168.

124 Luigi Mazza, Carlo Olmo, a cura di, *Architettura e urbanistica a Torino 1945/1990*, Umberto Allemandi & C., Torino, 1991, p. 169.

2.2 La problematicità abitativa e il sovraffollamento

Tra il 1967 e il 1971 si registra un notevole aumento della popolazione di Torino, fenomeno legato alla ripresa della produzione industriale. Questo periodo rappresenta la seconda grande ondata migratoria all'interno del ventennio che va dal 1958 al 1976, infatti, la prima, e più grossa, si ha nel quinquennio che va dal 1958 al 1962, fase che rappresenta il boom dell'immigrazione a Torino. Dopo il 1962, in particolare tra il 1963 e il 1966, si assiste a una fase di stasi migratoria dovuta alla congiuntura economica e poi, dal 1972 al 1976, si ha un periodo di stabilizzazione e, in alcuni casi, anche una leggera diminuzione della popolazione. Si può dire che gli anni Settanta, nel complesso, rappresentino una fase di contrazione rispetto ai picchi di crescita demografica dei decenni precedenti¹²⁵.

Gli immigrati provengono da altre regioni d'Italia, ma in particolar modo dal Mezzogiorno. Si tratta soprattutto di contadini e poveri braccianti, la maggior parte dei quali proviene dalla campagna, mentre solo una ristretta minoranza ha già vissuto in città o ha esperienza di emigrazione all'estero. La seconda ondata di immigrazione è mossa dalla necessità di espansione produttiva della Fiat che, per rispondere all'aumentata esportazione, deve aumentare la sua produzione in maniera rapida e, quindi, invia nel Sud i suoi procacciatori dando nuovo inizio agli arrivi¹²⁶.



1. Prima scena del film *Torino Amara*: migranti scendono dal treno alla stazione di Porta Nuova.
https://www.youtube.com/watch?v=0_Z76IdkDM4 (gennaio 2025)

Perciò, nel 1969 la Fiat annuncia l'assunzione di 15.000 nuovi operai, un incremento che comporta l'arrivo a Torino di almeno 60.000 persone. Questo flusso migratorio alimenta una crescita disordinata della città, già sovraccarica e con servizi al collasso. L'espansione urbana, spesso improvvisata e guidata da logiche di profitto, porta a una situazione critica, in cui scuole, ospedali e infrastrutture non riescono a soddisfare le esigenze di una popolazione in continua crescita. La mancata pianificazione adeguata si riflette anche nelle politiche urbanistiche. Nel 1956, inoltre, la Fiat supporta il nuovo Piano Regolatore approvato nel 1959 che, in seguito, si rivela incapace di rispondere alle reali necessità della città. Negli anni successivi, migliaia di licenze edilizie vengono rilasciate in deroga al piano, favorendo una speculazione edilizia che altera il tessuto urbano, compromettendo molte aree destinate ai servizi pubblici. Le conseguenze di queste scelte sono evidenti:

Milano, 1976, pp. 300-301.



8. Schema del verde nel PRG del 1959, in *Il piano regolatore di Torino 1959*, "Atti e rassegna tecnica della Società degli ingegneri e architetti in Torino", XIV, marzo - aprile 1960, p. 55

¹²⁵ Filippo Barbano *et al.*, *Strutture della trasformazione: Torino 1945-1975*, Cassa di risparmio di Torino, Torino, 1980, pp.190-191.

¹²⁶ Goffredo Fofi, *L'immigrazione meridionale a Torino*, 2^a ed., Giangiacomo Feltrinelli Editore,

il territorio torinese nel 1969 registra meno di due metri quadrati di verde pubblico per abitante, uno dei valori più bassi d'Europa, e le scuole materne e obbligatorie sono insufficienti, con turni doppi e tripli per gestire l'affluenza. Anche altri servizi, come i mercati, le aree gioco e gli impianti sportivi, sono carenti o assenti¹²⁷.

Le condizioni abitative dei lavoratori evidenziano una realtà di estrema precarietà, sovraffollamento e insalubrità. In molti casi, gli alloggi versano in condizioni fatiscenti e sono piccoli, umidi e mal tenuti, con spazi insufficienti per muoversi o conservare i propri effetti personali. Molti sono costretti a condividere stanze con numerose altre persone, pagando cifre elevate rispetto alla qualità degli spazi offerti. Le strutture igieniche risultano inadeguate, con un numero limitato di servizi igienici a disposizione di molti occupanti. Non mancano situazioni ancora più drammatiche: chi non riesce a trovare una sistemazione è costretto a dormire in spazi di fortuna, come nell'atrio della stazione Porta Nuova. Queste condizioni riflettono una grave carenza abitativa e l'estrema difficoltà nel trovare alloggi adeguati per i lavoratori immigrati¹²⁸.

Inoltre, la questione dell'integrazione degli immigrati nella grande città è complessa e attraversata da numerose difficoltà. Gli immigrati, provenienti sia dal Sud Italia che da altre regioni, affrontano il passaggio da una civiltà rurale a una industriale, un cambiamento che coinvolge non solo le modalità di lavoro, ma anche abitudini e mentalità. Allo stesso tempo, l'espansione

disordinata delle infrastrutture urbane acuisce le tensioni tra vecchi e nuovi cittadini. Inoltre, gli immigrati tendono a concentrarsi nei quartieri popolari o nelle periferie, portando con loro tradizioni e usanze dei paesi d'origine. Questo non fa altro che accentuare la divisione tra le due comunità, rendendo difficile un'integrazione completa¹²⁹.



2. Le casermette di Borgo San Paolo, Torino 1964. Fondazione Istituto piemontese Antonio Gramsci di Torino - Polo del '900. Disponibile da https://archivi.polodel900.it/scheda/oai:polo900.it:137853_le-casermette-di-borgo-san-paolo-torino-1964 (gennaio 2025)

Però, le situazioni abitative più drammatiche di Torino fino al 1963 sono sicuramente quelle che riguardano la presenza di una sorta di bidonville, fatta di baracche di cartone e lamiera, formatesi lungo il Po, e di diverse casermette, abitate da migranti provenienti da varie parti d'Italia, in Borgo San Paolo¹³⁰.

129 *Ibidem*.

130 Bisogna, infatti, ricordare che Torino negli anni viene investita da ondate migratorie di lavoratori non solo provenienti dal Sud, ma anche da altre regioni d'Italia come il Veneto, la regione del Nord che rappresenta il bacino d'utenza più importante tra i lavoratori della Fiat. Inoltre, si riversano nella città anche gli sfollati del disastro del Vajont (9 ottobre 1963) e i profughi provenienti dall'esodo istriano (avvenuto a partire dalla fine della Seconda guerra mondiale e fino al decennio successivo).

Tra le prime testimonianze video di questa emergenza c'è il film *Torino Amara* (Gino Brignolo, 1960), le cui immagini iniziali vengono mostrate nei primi minuti di *Senzachiedere permesso*. In particolare, è presentato l'arrivo a Porta Nuova di un gruppo di immigrati appena scesi dal Treno del Sole, partito dalla Sicilia, negli anni della prima ondata migratoria. Il cortometraggio prosegue mostrando le condizioni precarie in cui questi immigrati si trovano a vivere: sulle panchine della stazione di Porta Nuova o in umide e degradate abitazioni lungo il fiume Dora e nei pressi di Porta Palazzo o, per i più fortunati, nei grandi complessi abitativi delle Vallette. Il nucleo storico della città si consolida nel tempo come primo punto di approdo per gli immigrati, qui, in condizioni spesso precarie, molti trovano una sistemazione temporanea, in attesa che un'occupazione stabile e migliori possibilità economiche permettano loro di trasferirsi in quartieri più adeguati alle loro esigenze¹³¹.



Federico Guiati, a cura di, *Rigenerazione urbana e accompagnamento sociale. Il caso di via Artom a Torino*, Celid, Torino, 2008, p. 35.

131 Diego Novelli, *Una città costruita a misura*



3. In basso a sinistra (sopra): fotogramma del film *Torino Amara*; uomo dorme sulle panchine della stazione Porta Nuova. https://www.youtube.com/watch?v=0_Z761dkDM4 (gennaio 2025)

4. In basso a sinistra (sotto) fotogrammi di *Torino Amara*. *Ibidem*

5. Di fianco: degrado delle abitazioni in cui gli immigrati vivono una volta arrivati a Torino. *Ibidem*



6. Casa di ringhiera vicino Porta Palazzo. *Ibidem*

Di conseguenza, le produzioni cinematografiche ambientate a Torino e legate ai temi della classe operaia e dell'immigrazione sono numerose, proprio perché la città incarna perfettamente l'esempio di centro industriale del Nord che vive massicce ondate migratorie di lavoratori meridionali, in cerca di occupazione e condizioni di vita migliori¹³². Ad esempio, *Trevico - Torino. Viaggio nel Fiat-nam*, oltre a presentarsi come una vera e propria rassegna dei luoghi della città di Torino, utilizza sapientemente il suo assetto architettonico e urbanistico per rappresentare visivamente temi sociali e politici: i luoghi in cui gira il regista non solo raccontano la storia di Fortunato, ma

127 Diego Novelli, *Una città costruita a misura del profitto*, "L'Unità", XLVI, 10 maggio 1969, 126, p.8. Disponibile da <https://archivio.unita.news/> (novembre 2024).

128 *Tre dei quindicimila*, "L'Unità", XLVI, 10 maggio 1969, 126, p. 8. Disponibile da <https://archivio.unita.news/> (novembre 2024).

del profitto, "L'Unità", cit., p.8.

132 Davide Bracco, *et al.*, a cura di, *Torino città del cinema*, Il Castoro, Milano, 2001, p. 237.

rispecchiano anche la condizione degli immigrati meridionali e la struttura della città industriale. Infatti, il film denuncia queste tematiche mostrando sin da subito il problema del sovraffollamento e delle condizioni abitative disumane: dopo esser arrivato a Torino Fortunato va in cerca di un alloggio nella zona del Quadrilatero Romano, in particolare viene mostrata via San Domenico¹³³. Durante questa ricerca, assiste a casi in cui c'è addirittura chi fa il turno per dormire nello stesso letto e a lui stesso viene offerto come alloggio una rimessa in cui si conserva il carbone per il riscaldamento condominiale. Perciò, dopo aver fallito nella sua ricerca, si vede costretto a tornare alla stazione di Porta Nuova e passarvi la notte; le notti successive, invece, le trascorrerà in un dormitorio pubblico¹³⁴.



7. Fotogramma del film *Trevico – Torino. Viaggio nel Fiat-nam*: cortile del palazzo nei pressi di via San Domenico in cui Fortunato va a cercare un alloggio.
<https://www.youtube.com/watch?v=BIvI2YNyELM> (gennaio 2025)



8. Sopra: fotogramma del film *Trevico – Torino. Viaggio nel Fiat-nam*; cortile del palazzo in cui Fortunato trova un letto ad ore.
<https://www.youtube.com/watch?v=BIvI2YNyELM> (gennaio 2025)

9. Sopra: fotogramma del film *Trevico – Torino. Viaggio nel Fiat-nam*; Fortunato entra nell'alloggio.
Ibidem

Il ragazzo, dopo qualche tempo, riesce a trovare un letto ad ore e, come recita la didascalia di una scena in cui si vede Fortunato entrare in una casa di ringhiera, «[...] un operaio si alza, Fortunato si corica». Questo stabile è il tipico esempio di edifici residenziali destinati all'affitto, realizzati principalmente nella seconda metà dell'Ottocento. Questi sono spesso dotati di negozi al piano terreno e rappresentano una tipologia abitativa diffusa nelle zone in crescita della città. Inoltre, si sviluppano su quattro o cinque piani fuori terra, generalmente con una configurazione a

manica doppia, in lotti di medie dimensioni oppure con maniche semplici affacciate su cortili interni, con strutture più basse a chiusura del lotto. Nei lotti di maggiori dimensioni, i bassi fabbricati si estendono spesso su tre lati del cortile. L'accesso al cortile avviene attraverso un androne carraio, che spesso collega direttamente alla scala principale situata nella manica principale o nell'angolo dell'edificio. Le scale, aperte verso il cortile, consentono la distribuzione degli appartamenti tramite pianerottoli, affiancati da ballatoi di servizio. I ballatoi sono la caratteristica principale di questa tipologia edilizia: questi sono balconi stretti e lunghi, dotati di ringhiera in ghisa o ferro, che fungono da passaggio, ai diversi livelli, per garantire l'accesso alle singole unità abitative poste in linea. Gli interni degli alloggi presentano ambienti passanti o organizzati attorno a un corridoio situato lungo il muro di spina, di solito orientato verso il cortile. I cortili sono spesso pavimentati con materiali tradizionali come acciottolati o lastre di pietra, creando un'atmosfera coerente con lo stile complessivo degli edifici¹³⁵.

Quella che si ha di Torino, quindi, è l'immagine di una città che cresce senza un progetto e incapace di offrire ai suoi abitanti condizioni di vita materialmente e spiritualmente dignitose.

133 <https://www.davinotti.com/forum/location-verificate/trevico-torino-viaggio-nel-fiat-nam/50024906> (ottobre 2024).

134 Le pensioni e gli alloggi per gli immigrati sono molto pochi e per far fronte all'emergenza nascono anche organismi assistenziali come il Centro Immigrati Meridionali, un'associazione cattolica e ufficiale. Goffredo Fofi, *L'immigrazione meridionale a Torino*, cit., p. 305.

135 Riccardo Nelva, a cura di, *Tipi edilizi residenziali caratterizzanti gli ambiti urbani*, in *Beni culturali ambientali nel Comune di Torino*, Politecnico di Torino. Dipartimento Casa-Città, cit., pp. 255-265: 256-257.

2.3 La città che cambia

L'improvvisa crescita demografica di Torino, di cui abbiamo parlato nel paragrafo precedente, porta con sé lo sviluppo urbano di Torino e la conseguente formazione di numerosi quartieri periferici, abitati principalmente dai lavoratori immigrati. Questi insediamenti, distribuiti lungo la cintura della città, si distinguono per una forte omogeneità sociale, caratterizzata da una prevalenza di classi popolari, perlopiù provenienti dal Sud Italia, e da condizioni di marginalità economica e sociale. Tra i principali quartieri si possono citare Mirafiori Sud nella parte meridionale della città, le Vallette a nord-ovest e la Falchera a nord. Questi agglomerati residenziali formano una sorta di semicerchio che circonda il centro urbano, contrapposto alla collina sul lato opposto del Po. Quest'ultima, invece, con il suo carattere esclusivo, è abitata da ceti più agiati che, grazie alla loro posizione privilegiata, si mantengono lontani sia dalle problematiche sociali che dalla nebbia e dallo smog che caratterizzano le zone operaie¹³⁶.



1. Quartiere CEP Le Vallette, 1957-1961, in Paola Di Biagi, *La «città pubblica». Edilizia sociale e riqualificazione urbana a Torino*, Umberto Allemandi & C., Torino, 2008, p. 37

136 Filippo Barbano *et al.*, *Strutture della trasformazione: Torino 1945-1975*, cit., p. 207.

In generale, nel Secondo dopoguerra italiano, la questione abitativa diventa centrale, con politiche volte ad ampliare l'accesso alla proprietà della casa, considerata un pilastro per mantenere la stabilità sociale¹³⁷. Quindi, tra gli anni Cinquanta e Settanta, numerosi quartieri e complessi residenziali prendono forma, tracce materiali di un'epoca caratterizzata da un'aspettativa diffusa, anche se problematica, di miglioramento delle condizioni di vita. Tuttavia, queste politiche, pur offrendo opportunità a molti, introducono nuove disuguaglianze che replicano in parte le disparità che intendevano superare. La realizzazione di nuovi spazi abitativi, inoltre, suscita un forte interesse iniziale come laboratorio per l'innovazione architettonica e urbanistica; dagli anni Ottanta, poi, questo interesse si sposta verso un'analisi storica, focalizzandosi sia su luoghi emblematici sia su programmi di edilizia pubblica più ampi¹³⁸.

Inoltre, durante gli anni Quaranta e Settanta, l'espansione urbana in Italia si basa soprattutto su un'ideologia che celebra la vita in appartamento. Questa modalità abitativa viene presentata, tanto nei discorsi politici quanto nei rotocalchi dell'epoca, come il simbolo di una vita familiare armoniosa. La casa diventa così il fulcro di una riorganizzazione sociale che ridefinisce i ruoli di genere e le relazioni

137 Filippo De Pieri, *Tra simili. Storie incrociate dei quartieri italiani del secondo dopoguerra*, Quodlibet, Macerata, 2021, pp. 34-35. Disponibile da <https://access-torrossa-com.ezproxy.biblio.polito.it/resources/an/4980109?digital=true> (gennaio 2025)

138 Ivi, p. 59; 73.

tra generazioni. Le modalità di abitazione collettiva assumono forme diverse: si passa dalla proprietà privata di un'unità in un condominio, all'affitto di un appartamento, fino alla partecipazione a cooperative edilizie, sia a proprietà divisa che indivisa. In tutte queste varianti, la distinzione tra spazi privati e aree condivise si rivela centrale, includendo servizi e ambienti comuni che contribuiscono a definire un nuovo modello abitativo¹³⁹.



2. Condomini in costruzione nel quartiere Le Vallette, in Michela Comba, Rita D'Attorre, *Torino 1914-1976: la costruzione della città dalla prima guerra mondiale alla guerra fredda / building the city from World War I to the Cold War*, Silvana Editoriale, Cinisello Balsamo, 2020, p. 232

Nel 1962, quindi, viene approvata la legge 167, ideata per destinare specifiche aree all'edilizia economica e popolare. Essa ambisce a creare spazi residenziali socialmente misti, con una significativa presenza di classi medie. Contrariamente all'esperienza dell'Ina-Casa, l'intento è quello di promuovere una coesione tra edilizia pubblica e privata, proponendo modelli integrati che riflettano un'immagine di sobrietà e funzionalità¹⁴⁰.

A Torino, inoltre, il piano di zona del 1963, elaborato sotto la guida di Nello Renacco,

139 Filippo De Pieri, *et al.*, a cura di, *Storie di case. Abitare l'Italia del boom*, Donzelli Editore, Roma, 2013, pp. 18-19.

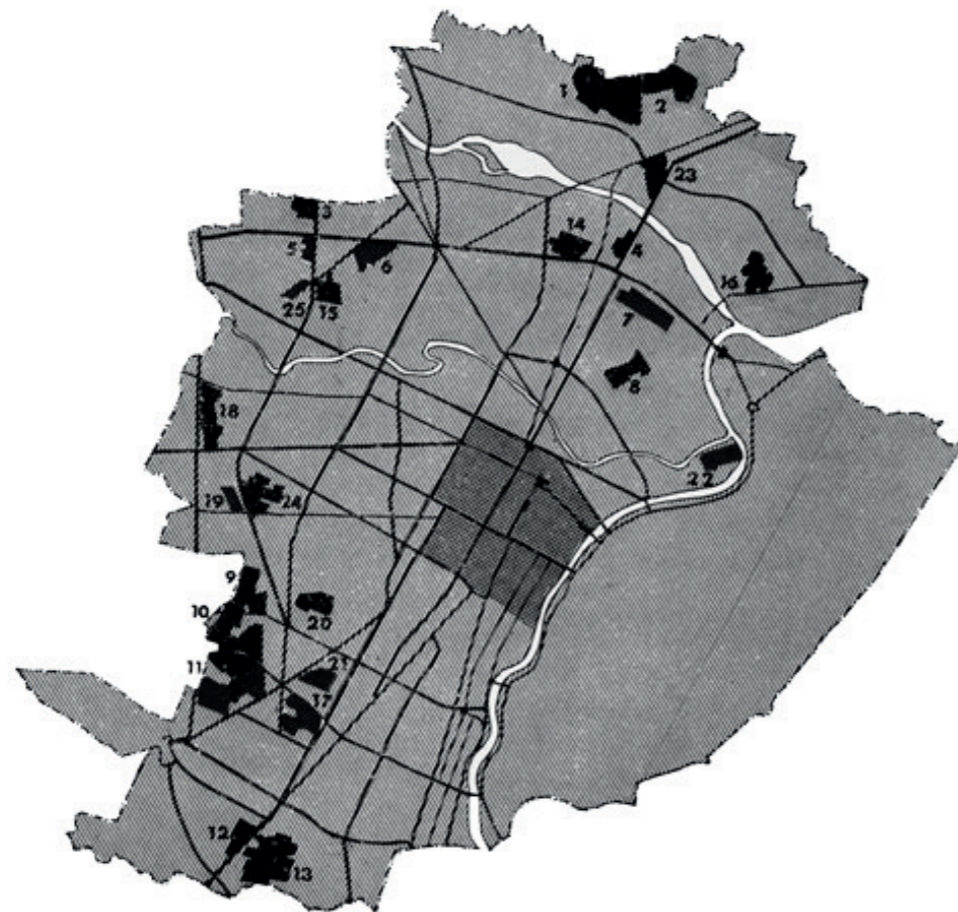
140 Filippo De Pieri, *Tra simili. Storie incrociate dei quartieri italiani del secondo dopoguerra*, cit., p. 105.

integra il già citato Piano Regolatore Generale del 1959 con strumenti operativi volti a gestire l'espansione urbana. Dimensionato per 180.000 abitanti, suddivide il territorio in ventiquattro aree disposte a corona intorno al centro e numerate, molte delle quali diventano note con i nomi degli interventi Ina - Casa a cui vengono associati, come nel caso della Falchera Nuova o delle zone di corso Taranto e via Artom. Renacco, però, critica la qualità di alcuni progetti, sviluppati da professionisti locali incaricati dal Comune, attribuendo le carenze ai limiti della professionalità locale e all'insegnamento urbanistico del Politecnico di Torino¹⁴¹.

Nel contesto di attuazione del già citato Piano Regolatore del 1959, la progettazione dei quartieri di edilizia popolare sembra rappresentare un'opportunità concreta per delineare una precisa idea di città. La visione di una Torino che possa crescere in modo equilibrato, con parti funzionalmente autonome e ben definite dal punto di vista morfologico, quella della cosiddetta «città organica», trasformata poi nella «città per parti», nonostante rimanga incompiuta, resta l'unica ad aver lasciato delle tracce sul territorio¹⁴².

141 Ivi, pp. 110-111.

142 Paola Di Biagi, *La «città pubblica». Edilizia sociale e riqualificazione urbana a Torino*, Umberto Allemandi & C., Torino, 2008, p. 51. Già nell'immediato secondo dopoguerra il gruppo di urbanisti composto da Astengo, Nello Renacco e Aldo Rizzotti aveva espresso l'idea che la crescita di Torino dovesse svilupparsi attraverso unità organiche di quartieri composti da 5.000 a 10.000 abitanti. Questi quartieri avrebbero dovuto funzionare come piccoli centri indipendenti, collegati al nucleo principale della città tramite una rete efficiente di trasporti. L'obiettivo era ridurre al minimo le distanze tra casa e lavoro, con ciascuna unità dotata di servizi autonomi, aree industriali e parchi propri. Tali insediamenti avrebbero dovuto sorgere lungo le principali arterie di traffico, seguendo una direttrice nord-sud, organizzati secondo un principio organico. Però, questa proposta suscitò diverse critiche: prima



3. Localizzazione delle 24 zone torinesi di 167, in Filippo De Pieri, *La legge 167 e i ceti medi*, "Territorio", XVII, 64, 2013, pp. 75-81: 79. Disponibile da https://mirafioridopoilmito.it/wp-content/uploads/materiali/articoli_riviste/La_legge_167_e_i_ceti_medi_in_Territorio.pdf (gennaio 2025)

Durante il secondo Novecento, l'edilizia sociale non si limita a proporre ipotesi di sviluppo urbano, ma assume anche ruoli che vanno oltre i suoi obiettivi originari. Dall'analisi delle licenze edilizie rilasciate in quegli anni e della tipologia di professionisti coinvolti già a partire dalla ricostruzione, emerge la marginalità della cultura architettonica rispetto al predominio delle professioni tecniche. Tuttavia, l'edilizia economica e popolare diventa un'occasione fondamentale per una classe di architetti che altrimenti rimarrebbe ai margini della progettazione e dell'edificazione della città. La questione della «casa per tutti» coinvolge pienamente la cultura professionale locale, trasformandosi in un campo di innovazione progettuale. Si sperimentano nuove soluzioni, rompendo con gli schemi compositivi tradizionali basati sulla maglia stradale, diversificando gli spazi aperti collettivi e indagando nuove tipologie di spazi pubblici. Si modernizzano anche lo spazio domestico, le attrezzature e gli impianti igienico-sanitari, e si sperimentano nuove tecniche e sistemi costruttivi. Però, il ruolo dell'edilizia pubblica come laboratorio di innovazione e progettualità non dura a lungo: Torino, che per un periodo sembra destinata a consolidarsi come città sperimentale, non riesce a mantenere nel tempo questo ruolo di avanguardia¹⁴³.

di tutto la localizzazione periferica di queste nuove aree residenziali faceva temere che i costi dei collegamenti con il centro urbano sarebbero stati elevati; inoltre, si temeva che si sarebbero costruiti grandi edifici monotoni e alienanti, da cui gli abitanti avrebbero cercato di allontanarsi nel tempo libero; infine, l'amministrazione cittadina veniva accusata di trascurare il centro storico, considerato il cuore autentico della città, per concentrare risorse ingenti in quartieri periferici ritenuti superflui. Ivi, pp. 54-55.

143 *Ibidem*.



4. Baraccati a Torino, in Michela Comba, Rita D'Attorre, *Torino 1914-1976: la costruzione della città dalla prima guerra mondiale alla guerra fredda / building the city from World War I to the Cold War*, Silvana Editoriale, Cinisello Balsamo, 2020, p. 234

In queste nuove periferie, dove vanno ad abitare molti operai immigrati, però, si registrano nuove condizioni di difficoltà e gli abitanti si trovano a vivere in quartieri che spesso assumono le caratteristiche di veri e propri ghetti¹⁴⁴. L'insediamento della popolazione immigrata nei quartieri periferici della città, infatti, non è frutto di una scelta consapevole, ma viene accettato o tollerato da questi come una soluzione meno peggiore rispetto a condizioni abitative più precarie. La possibilità di avere un alloggio salubre e, in parte, più confortevole rispetto alle baracche o ad altre sistemazioni temporanee, spinge molte famiglie ad accettare queste nuove sistemazioni, anche se situate ai margini del tessuto urbano e prive di servizi adeguati. La conformazione di questi quartieri e la loro distanza dal centro urbano mettono in evidenza la loro condizione subordinata rispetto alla città. Tali insediamenti sono il risultato di un modello di sviluppo urbano in cui la speculazione edilizia privata e il mercato immobiliare prevalgono sull'interesse pubblico. L'edilizia popolare è spesso relegata in zone prive di infrastrutture, lontane dai servizi centrali, in aree dove il costo del terreno è più

144 Diego Novelli, *Una città costruita a misura del profitto*, "L'Unità", cit., p.8.

basso. La mancanza di strutture adeguate e la dipendenza dai servizi urbani collocano questi quartieri in una posizione di emarginazione e subordinazione rispetto al contesto metropolitano. Quindi, l'idea di creare quartieri autosufficienti e comunitari ha come unico risultato quello di relegare gli immigrati nelle periferie¹⁴⁵.

In *Trevico – Torino. Viaggio nel Fiat-nam*, nella già citata scena in cui Fortunato si trasferisce in via Artom, attraverso una sorta di intervista agli abitanti del quartiere, emergono alcune problematiche legate alla vita di Mirafiori Sud¹⁴⁶: le abitazioni, costruite velocemente e male per accogliere le masse di lavoratori meridionali, sono sovraffollate; le scuole sono così piene da rendere necessaria l'organizzazione delle lezioni in turni per permettere di seguire le lezioni a tutti i bambini, i quali vengono anche divisi, in maniera discriminatoria, tra chi viene dal Sud e chi da Torino.

Le case di via Artom vengono costruite per dare una casa agli abitanti della bidonville presente lungo il Po e agli abitanti delle casermette di Borgo San Paolo. Infatti, in città e in Consiglio Comunale scoppia una polemica nel 1963, riguardo a queste situazioni scandalose¹⁴⁷, in seguito alla

145 Filippo Barbano *et al.*, *Strutture della trasformazione: Torino 1945-1975*, cit., pp. 209-213.

146 Mirafiori Sud è una tardiva realizzazione del secondo settennio del piano INA-Casa (1956-1963). Infatti, viene realizzato tra il 1962 e il 1965 e inaugura un periodo di grande produzione abitativa legata all'intenso flusso migratorio e lo fa sperimentando la prefabbricazione in maniera pesante. Paola Di Biagi, *La «città pubblica». Edilizia sociale e riqualificazione urbana a Torino*, cit., p. 38.

147 Lo racconta Diego Novelli, consigliere comunale a Torino dal 1960 e sindaco dal 1975 al 1985, a distanza di 40 anni, in un'intervista. Federico Guiati, a cura di, *Rigenerazione urbana e accompagnamento sociale. Il caso di via Artom a Torino*, cit., p. 35. Lo stesso Novelli partecipa alla stesura della sceneggiatura di *Trevico-Torino*; il suo apporto si può notare soprattutto nella scena in cui i due ragazzi criticano aspramente la situazione di

denuncia pubblica da parte di Monsignor Tinivella, vescovo di Torino del tempo, riportata anche dai giornali «La Stampa» e «La Gazzetta del Popolo». La Giunta Comunale decide, quindi, di spostare gli abitanti nelle nuove case, edificate in gran fretta, di via Artom¹⁴⁸.



5. Quartiere M 22 via Artom. Edificio di via Fratelli Garrone 73, in Emilia Garda, Marika Mangosio, *Il calcestruzzo armato e la costruzione della città. Innovazione tecnologica e qualità dell'abitare*, in Seminario Internazionale CIAS, atti del convegno, (Dubai, 16-23 marzo 2019), pp. 81-100: 98

Nel 1966, iniziano le assegnazioni degli alloggi: le prime 87 famiglie trasferite provengono da precedenti abitazioni comunali, seguite da 342 nuclei evacuati dalle baracche per decisione del Comune. Successivamente, vengono assegnati tramite concorso i restanti 351 alloggi. Questo insediamento si sviluppa su un'area comunale di circa 50.000 metri quadrati, situata tra le case Fiat, alla fine di via Onorato Vigliani, e il fiume Sangone. Nonostante la vicinanza geografica allo stabilimento Fiat Mirafiori, distante circa 2 km, la zona è fisicamente separata dal resto della città dal

abbandono di Italia '61. Stefano Della Casa, Lorenzo Ventavoli, *Officina torinese*, cit., p. 113.

148 Federico Guiati, a cura di, *Rigenerazione urbana e accompagnamento sociale. Il caso di via Artom a Torino*, cit., p. 35.

corso del Sangone e rimane completamente isolata. Anche in questo caso, la creazione di un consistente agglomerato urbano non viene accompagnata da un'adeguata pianificazione dei servizi per integrare il quartiere con il resto della città¹⁴⁹.



6. *Il quartiere della disperazione*, "La Stampa", CVIII, 13 ottobre 1974, 230, p. 4. Disponibile da http://www.archiviolaStampa.it/component?option=com_jaStampa/task/search/mod.libera/action/viewer/Itemid,3/page/4/articleid,1114_01_1974_0230_0004_16275071/ (gennaio 2025)

Il complesso consiste in otto edifici disposti a pettine (una strada centrale che serve i diversi blocchi), realizzati tra il 1965 e il 1966 e identificati come i quartieri M22, M23 ed M24, nella cosiddetta area delle Basse del Lingotto, alla periferia sud-ovest di Torino bagnata dal torrente Sangone e al confine con il comune di Moncalieri. Vengono costruiti in totale 780 alloggi con un sistema di prefabbricazione, con la promessa di compensare in futuro l'assenza di infrastrutture adeguate, come strade e fognature, tramite la successiva realizzazione di servizi. Tuttavia, in questo modo ci si limita solo a trasformare la bidonville, da uno spazio orizzontale, ad uno verticale¹⁵⁰.

149 Filippo Barbano *et al.*, *Strutture della trasformazione: Torino 1945-1975*, cit., p. 213.

150 Federico Guiati, a cura di, *Rigenerazione*

La ragazza di via Millelire rappresenta un'ulteriore testimonianza della condizione di disagio vissuta dagli abitanti di Mirafiori Sud. La prima scena del film si svolge in un centro di assistenza sociale, situato nella via da cui prende nome il film, in cui Verdiana, l'assistente sociale a cui è affidata Betty, si prende cura di alcuni ragazzi con disturbi o disagi sociali¹⁵¹. Durante il girovagare di Betty per il quartiere, inoltre, non si può far altro che notare il degrado che le sta intorno: cumuli di immondizia ad ogni angolo, strade non ancora asfaltate e dune di detriti e materiali da costruzione, probabilmente abbandonati lì dopo la chiusura dei cantieri, accanto a quelle che dovrebbero essere le aree da gioco, ma che in realtà sono solo delle porte da calcio a cui manca anche la rete.



urbana e accompagnamento sociale. Il caso di via Artom a Torino, cit., pp. 23-24; 35.

151 Negli anni in cui è sindaco Diego Novelli, nei nuovi quartieri M22, M23 e M24 nella zona delle Basse del Lingotto, viene istituito un Centro d'Incontro con l'obiettivo di sostenere gli abitanti nella creazione di due circoli ricreativi sull'area dell'ex campo volo Gino Lisa. Si favorisce così la nascita di spazi aggregativi e si instaura una collaborazione con la Parrocchia di San Remigio per organizzare l'Estate Ragazzi. L'approccio seguito è orientato a incentivare la partecipazione collettiva e a promuovere l'integrazione sociale. Per allontanare i ragazzi dalla strada, vengono inoltre creati i laboratori di quartiere, dove anziani e nonni con competenze artigianali trasmettono queste abilità ai giovani, trasformando l'apprendimento in un'attività ludica. Cfr. Castrovilli A., Seminara C., *Mirafiori, la città oltre il Lingotto: storie di via Artom e dintorni*, Torino, Mentelocale, 2000, pp. 133-134.



7. Nella pagina precedente: fotogramma del film *La ragazza di via Millelire*; in particolare, Betty in via Artom (nel quartiere di Mirafiori Sud).

<https://www.youtube.com/watch?v=NluytWymnf0&themeRefresh=1> (gennaio 2025)

8. Qui: fotogramma del film *La ragazza di via Millelire*; dei ragazzi scalano dune di rifiuti da costruzione.

Ibidem

Invece, le disavventure tragicomiche di Gavino e sua moglie Adelina, i due immigrati sardi protagonisti dell'episodio *Il frigorifero*, ci portano in un esempio concreto, e dagli esiti discutibili, della diffusione dell'organicismo nella città di Torino, ossia il quartiere «autosufficiente»¹⁵² Le Vallette¹⁵³. I due, infatti, abitano in questo complesso, costruito durante il secondo settennio Ina-casa e collocato nella zona ovest di Torino, che è uno dei sedici quartieri realizzati in Italia dal Ministero dei lavori pubblici, attraverso il coordinamento della Commissione di Edilizia Popolare (CEP)¹⁵⁴.

Le Vallette, progettato nel 1956 da un gruppo di quarantacinque professionisti coordinati da Gino Levi Montalcini, con Nello Renacco ed Ernst Decker come vicecoordinatori (il piano di insieme viene, invece, curato da Renacco, Aldo Rizzotti,

Giuseppe Fasana, Nino Grassi, Aimaro Isola e Giorgio Raineri), viene costruito a partire dal 1958 e si estende su una superficie complessiva di 713.600 metri quadrati e comprende 16.500 vani. Al suo interno, le diverse unità residenziali, affidate a gruppi distinti di progettisti, sono organizzate lungo una rete di strade perimetrali, riducendo al minimo le vie di attraversamento per privilegiare percorsi pedonali. Gli edifici, caratterizzati da tipologie e altezze variabili, includono palazzi di otto e undici piani (che costituiscono circa il 25% del totale), disposti principalmente lungo il perimetro e al centro del quartiere, circondati da ampi spazi aperti. Le costruzioni più basse, dai tre ai sette piani, sono collocate invece in grandi aree centrali destinate all'uso collettivo. Ogni unità residenziale è circondata da attrezzature scolastiche e sportive, mentre i servizi comuni, tra cui una chiesa, negozi, uffici amministrativi, ambulatori medici, un mercato e un parco pubblico, si concentrano attorno a una piazza centrale¹⁵⁵.



9. Fotogramma dell'episodio *Il frigorifero*: Gavino nel quartiere Le Vallette.

<https://www.youtube.com/watch?v=yYN1yRKNu4> (gennaio 2025)

Le prime costruzioni vengono realizzate in occasione di Italia '61, per ospitare i visitatori provenienti da tutto il mondo. Successivamente, gli appartamenti vengono assegnati a diversi destinatari: vincitori di concorsi, famiglie provenienti da baracche

e profughi. Con il tempo, nuovi edifici vengono costruiti grazie agli interventi di Gescal, Ises, Incis e dell'Istituto Autonomo Case Popolari. Molti abitanti delle Vallette inizialmente non vogliono trasferirsi nel quartiere, principalmente a causa della sua distanza dal centro e della reputazione di ghetto che lo accompagna. Nel 1969, il quartiere ospita circa 12.000 persone, di cui l'85% è composto da immigrati. Questi arrivano non solo dal Sud Italia, in particolare da Puglia, Calabria e Sicilia, ma anche dal Veneto e da altre regioni. La situazione alle Vallette, come testimoniano articoli sui giornali dell'epoca, è caratterizzata da un evidente stato di degrado e il quartiere, progettato con ambizioni di autosufficienza, si rivela carente di infrastrutture essenziali e servizi adeguati. Infatti, delle strutture previste inizialmente, solo poche vengono realizzate e anche l'offerta ricreativa è minima: l'assenza di impianti sportivi adeguati si fa sentire e le attività culturali sono veramente scarse, rendendo il quartiere un vuoto desolante¹⁵⁶.



10. Centro ricettivo e ristorante del Villaggio Italia, 1961, in Paola Di Biagi, *La «città pubblica». Edilizia sociale e riqualificazione urbana a Torino*, Umberto Allemandi & C., Torino, 2008 233

156 Carlo Sartori, *Vallette. Grattacieli nel deserto*, "La Stampa", CI, 19-20 febbraio 1969, 41, p. 5. Disponibile da http://www.archiviola stampa.it/component/option,com_lastampa/task,search/Itemid,3/remove,all/ (dicembre 2024).



11. Articolo sull'isolamento degli immigrati nel nuovo quartiere Le Vallette Carlo Sartori, *Vallette. Grattacieli nel deserto*, "La Stampa", CI, 19-20 febbraio 1969, 41, p. 5. Disponibile da http://www.archiviola stampa.it/component/option,com_lastampa/task,search/Itemid,3/remove,all/ (dicembre 2024)

Nello stesso film, la scena in cui viene rappresentata maggiormente la periferia è quella in cui Gavino e Adelina si recano in un parco divertimenti, per chiedere un prestito ad un loro conoscente, anche lui immigrato dalla Sardegna. Questo infruttuoso tentativo avviene in un tipico spazio di evasione e svago per le famiglie della periferia operaia, tuttavia, lo spazio verde abbandonato in cui è collocata la scena si trova in realtà nel quartiere Spinaceto di Roma¹⁵⁷. Siamo quindi di fronte ad un caso di *impostor city* all'inverso, essendo, nella maggior parte dei casi, Torino la città che viene utilizzata per interpretare altre città, e non il contrario.

Oltre alla costruzione di quartieri destinati

152 Cit. Agostino Magnaghi, Mariolina Monge, Luciano Re, *Guida all'architettura moderna di Torino*, cit., p. 139.

153 Stefano Della Casa, *Miracolo a Torino*, cit., p. 58.

154 Paola Di Biagi, *La «città pubblica». Edilizia sociale e riqualificazione urbana a Torino*, cit., p. 35.

155 Ivi, p. 36.

157 <https://www.davinotti.com/forum/location-verificate/le-coppie/50000878>, (settembre 2024).

ad accogliere sfollati e immigrati, un altro modo in cui avviene la trasformazione urbana è attraverso la realizzazione di spazi dedicati alla celebrazione della modernità e luoghi nati al fine di ospitare manifestazioni, eventi culturali e sportivi.

In *Trevico – Torino. Viaggio nel Fiat-nam* si possono osservare questi simboli della città che si trasforma e tende al progresso nelle scene in cui Fortunato comincia a visitare e conoscere la città, discutendo di politica, insieme alla studentessa universitaria Vicky, militante del gruppo extraparlamentare di sinistra Lotta Continua. Questa si può considerare una delle sequenze più suggestive dell'intero film: mentre camminano per il parco di Italia '61 i due salgono sul binario della Monorotaia (che Vicky sottolinea sia costata 1 miliardo di lire e sia stata un totale spreco di soldi, in quanto utilizzata solo durante l'Esposizione di Italia '61), guardano il Palazzo a Vela da lontano ed entrano nel Palazzo del Lavoro, operativo e funzionante grazie alla presenza di alcune attività (anche in questo caso la ragazza evidenzia il costo dell'opera, 7 miliardi di lire, e lamenta lo spreco di soldi pubblici)¹⁵⁸. L'esigenza di finire tutti i lavori per tempo toglie la capacità di lungimiranza al progetto, rendendo, perciò, questi edifici, volutamente enormi, successivamente inutilizzabili; da qui la contestazione, da parte della ragazza, secondo cui la città necessita piuttosto della costruzione di infrastrutture essenziali, soprattutto a fronte della forte crescita demografica¹⁵⁹.

¹⁵⁸ Stefano Della Casa, *Miracolo a Torino*, cit., p. 60.

¹⁵⁹ Maddalena Rusconi, *Italia '61: l'immagine di Torino in trasformazione*, in *La città e lo sviluppo*, a cura di Fabio Levi e Bruno Maida, cit., pp. 526-571: 567.



12. In alto: fotogramma del film *Trevico – Torino. Viaggio nel Fiat-nam*; il Palazzo a Vela da lontano.
<https://www.youtube.com/watch?v=BIvI2YNyELM> (gennaio 2025)

13. Qui: fotogramma del film *Trevico – Torino. Viaggio nel Fiat-nam*; la monorotaia su cui passeggiano Vicky e Fortunato.
Ibidem

Torino, infatti, seguendo l'esempio delle grandi esposizioni tenute nelle principali città europee tra la fine dell'Ottocento e l'inizio del Novecento, e rivendicando il suo passato di capitale, usa l'occasione del centenario dell'Unità d'Italia per creare il più imponente complesso espositivo «inutile»¹⁶⁰ del Paese. Il centenario del 1861 diviene, quindi, il pretesto per lanciare una vasta esposizione, intitolata «L'Italia che lavora», sviluppare il Parco di Millefonti e rimuovere la grande baraccopoli formatasi nella zona. Al suo

¹⁶⁰ Cit., Agostino Magnaghi, Mariolina Monge, Luciano Re, *Guida all'architettura moderna di Torino*, cit., p. 171.

posto, viene elaborato un piano organico che prevede la costruzione, ad ovest della nuova arteria per Moncalieri, di due grandi edifici espositivi, appunto il Palazzo a Vela (o Palazzo delle Mostre) e il Palazzo del Lavoro, e di una serie di padiglioni quadrati, disposti a forma di stivale vicino al Po¹⁶¹. In questa occasione, viene progettata anche la stessa monorotaia che collega i padiglioni tramite un tracciato sopraelevato, retto da plinti in cemento armato, posizionati a 20 metri di distanza l'uno dall'altro¹⁶². Torino diventa così una delle prime città al mondo a servirsi di una monorotaia come mezzo di trasporto pubblico, purtroppo utilizzato esclusivamente durante il periodo dell'Esposizione¹⁶³. Il percorso originale prevede che questo mezzo innovativo, a sistema Alweg, unisca Torino e Moncalieri e che, in un secondo momento, il tragitto venga esteso fino al parco del Valentino, passando per il Museo dell'Automobile e l'ospedale delle Molinette. Nella realtà, però, questo viene limitato all'area espositiva di Italia '61, facendo passare la monorotaia sui laghetti progettati per l'occasione e ponendo la sua stazione d'arrivo di fronte al Palazzo del Lavoro¹⁶⁴.

¹⁶¹ *Ibidem*.

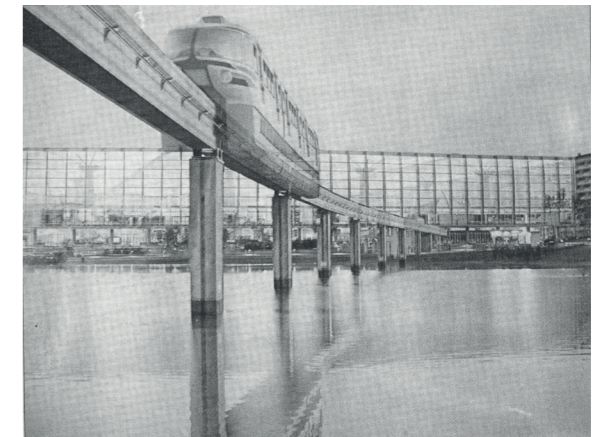
¹⁶² Cristina Chiorino, «Cantiere Italia '61». *La ville industrielle costruisce i suoi simboli*, in *Italia '61: la nazione in scena. Identità e miti nelle celebrazioni per il centenario dell'Unità d'Italia*, a cura di Sergio Pace, Cristina Chiorino, Michela Rosso, Umberto Allemandi & C., Torino, Londra, Venezia, New York, 2005, pp. 29-54: 33.

¹⁶³ Nico Ivaldi, *Italia '61. L'evento che cambiò Torino*, Torino, Progetto '82, 1989, p. 72.

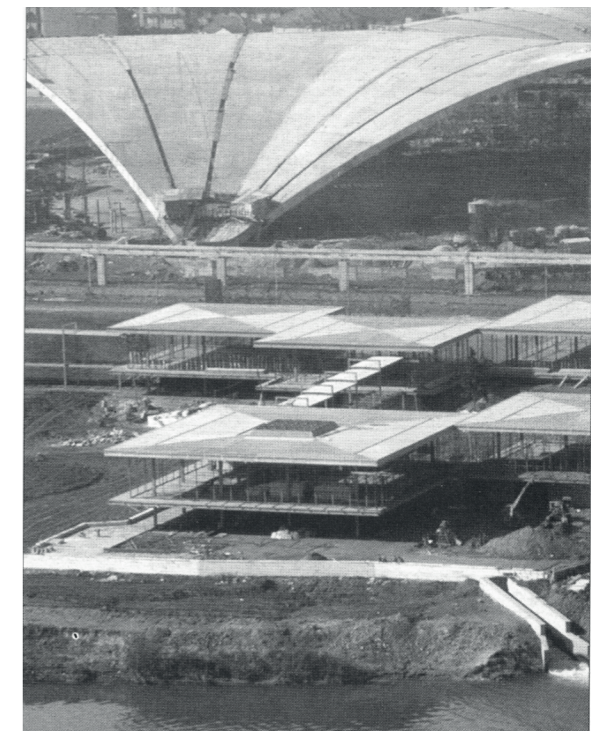
¹⁶⁴ *Ibidem*.



14. Planimetria dell'area espositiva di Italia '61, febbraio 1961. Sergio Pace, Cristina Chiorino, Michela Rosso, a cura di, *Italia '61: la nazione in scena. Identità e miti nelle celebrazioni per il centenario dell'Unità d'Italia*, Umberto Allemandi & C., Torino, Londra, Venezia, New York, 2005, p. 32



15. La monorotaia di Italia '61. Sergio Pace, Cristina Chiorino, Michela Rosso, a cura di, *Italia '61: la nazione in scena. Identità e miti nelle celebrazioni per il centenario dell'Unità d'Italia*, Umberto Allemandi & C., Torino, Londra, Venezia, New York, 2005, p. 34



16. Palazzo a Vela e alcuni padiglioni delle regioni. Ivi, p. 37

Il Palazzo a Vela viene inaugurato il 15 aprile 1961 in occasione della dodicesima edizione del SAMIA, il primo Salone della Moda Italiana, a partire da giugno, però, diviene la sede della Mostra Moda Stile. È un edificio esagonale a forma di vela, realizzato da un gruppo di esperti architetti torinesi formato da Annibale e Giorgio Rigotti, responsabili proprio della forma a vela, e da Franco Levi, Gustavo Colonnetti e Nicolas Esquillan, responsabili delle strutture portanti. La sua struttura portante, caratterizzata da ampie vetrate che donano grande luminosità all'interno, è in cemento armato e ha un diametro di 150 metri. La copertura si trova a 29 metri di altezza ed è sorretta da soli tre punti d'appoggio, ciascuno largo poco più di cinque metri. L'interno del Palavela, infatti, non prevede colonne o altri supporti, al fine di ottenere uno spazio il più ampio possibile per ospitare manifestazioni di vario genere, incluse competizioni ciclistiche. Questa assenza di supporti interni dona alla struttura un senso di leggerezza e ariosità¹⁶⁵.

Nella scena in cui Fortunato e Vicky entrano nel Palazzo del Lavoro, invece, il regista mostra gli ambienti interni e inquadra alcuni dipendenti che si muovono per l'edificio. Infatti, una volta terminata l'esposizione d'Italia '61, la costruzione non viene utilizzata per diverso tempo e solo a celebrazioni ultimate, in seguito ad ulteriori onerosi lavori finalizzati alla rifunzionalizzazione, tra cui la realizzazione di un secondo piano soppalcato lungo le pareti perimetrali, diventa la sede torinese, fino alla metà degli anni '70, dell'International Training Centre del Bureau International du Travail dell'ONU¹⁶⁶. La realizzazione del Palazzo

del Lavoro viene affidata nell'ottobre del 1959 a Pier Luigi Nervi, nella figura sia di progettista che di costruttore, attraverso la sua impresa Nervi e Bartolini. Il progetto di Nervi si basa sulla ripartizione della copertura in sedici moduli quadrati di quaranta metri per lato, ciascuno sorretto da un pilastro centrale a ombrello. La sezione del pilastro si trasforma progressivamente da una forma cruciforme alla base ad una circolare in cima. Intorno al pilastro, sulla sua cima, si dispone una serie di travi in acciaio disposte a raggiera. I moduli della copertura sono poi intervallati da strisce continue di lucernari che separano i vari elementi. Nel progetto eseguito per le Celebrazioni del Centenario dell'Unità d'Italia, vengono previsti, all'interno dell'edificio, due livelli principali: uno al piano terra, e l'altro, che funge da loggiato continuo lungo tutto il perimetro, a dieci metri di altezza¹⁶⁷.



TCR 01:05:25:05



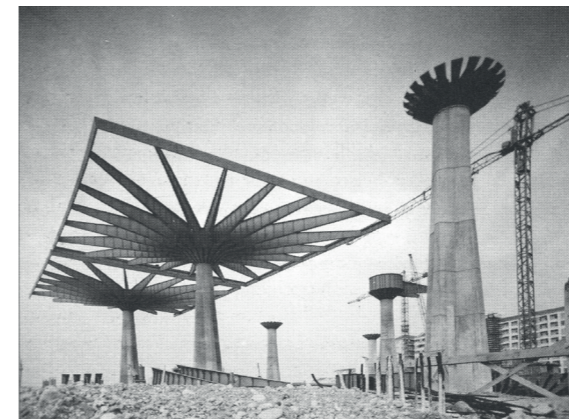
TCR 01:04:44:15

165 Ivi, p.90.

166 Agostino Magnaghi, Mariolina Monge, Luciano Re, *Guida all'architettura moderna di Torino*, cit., p. 219.

167 Cristina Chiorino, «Cantiere Italia '61». *La ville industrielle construit ses symboles*, in *Italia '61: la nazione in scena. Identità e miti nelle*

La sequenza termina con Fortunato colpito, oltre che dalla monumentalità dell'opera (158 metri di lato e 26 metri di altezza, per un totale di 650mila metri quadri), dal curtain-wall, montato dall'interno e progettato da Gino Covre. Queste facciate vetrate sono, infatti, munite di un sistema di brise-soleil, le cui palette si muovono in base all'esposizione eliotermica, e di fusi in lamiera che hanno la funzione di doppio telaio e assorbono spostamenti e dilatazioni orizzontali¹⁶⁸.



17. Nella pagina affianco (sopra): fotogramma del film *Trevico - Torino. Viaggio nel Fiat-nam*: Vicky e Fortunato all'interno del Palazzo del Lavoro.

<https://www.youtube.com/watch?v=BIvL2YNyELM> (gennaio 2025)

18. Nella pagina affianco (sotto): fotogramma del film *Trevico - Torino. Viaggio nel Fiat-nam*: esterno del Palazzo del Lavoro. *Ibidem*

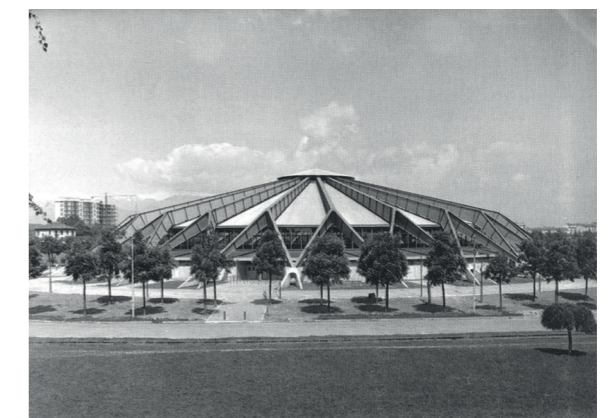
19. Qui: cantiere del Palazzo del Lavoro, giugno 1960, in *Italia '61: la nazione in scena. Identità e miti nelle celebrazioni per il centenario dell'Unità d'Italia*, a cura di Sergio Pace, Cristina Chiorino, Michela Rosso, Umberto Allemandi & C., Torino, Londra, Venezia, New York, 2005, p. 44

Inoltre, come succede un anno prima a Roma per le Olimpiadi del 1960, per l'esposizione di Italia '61 viene realizzata anche una serie di infrastrutture concepite per eventi sportivi professionali e spettacoli. *Senzachiedere permesso*, mostrandoci delle importanti immagini relative all'assemblea

celebrazioni per il centenario dell'Unità d'Italia, a cura di Sergio Pace, Cristina Chiorino, Michela Rosso, cit., pp. 40-42.

168 Ivi, pp. 42-43.

del cosiddetto Processo alla Fiat del 1969, ci porta dentro ad una di queste costruzioni, il Palazzetto dello Sport di Parco Ruffini, dove migliaia di operai si riuniscono per discutere delle loro condizioni di lavoro. Quest'impianto sportivo, progettato da Annibale Vitellozzi, per la sua distribuzione spaziale, ricorda quello progettato da Nervi e dallo stesso Vitellozzi a Roma per le suddette Olimpiadi. Nel palasport torinese l'imponente copertura a tronco di piramide è agganciata, in maniera molto austera, a grandi costole metalliche che sono ancorate esternamente a massicci blocchi in cemento armato e, innalzandosi da questi, si congiungono in un tamburo centrale restando sempre visibili. L'anello della platea, invece, è separato dalla copertura e poggia direttamente a terra, con un diametro di quasi 100 metri e una capienza di circa 8.000 posti¹⁶⁹.



20. Palazzetto di Italia '61, in Nico Ivaldi, *Italia '61. L'evento che cambiò Torino*, Torino, Progetto '82, 1989 p. 118

Un altro esempio della costruzione di spazi progettati per ospitare eventi sportivi e culturali, concerti e fiere nella Torino che cambia, si ha quando Betty, in *La ragazza di via Millelire*, va a parlare con il fratello che sta giocando con altri ragazzi nei pressi

169 Agostino Magnaghi, Mariolina Monge, Luciano Re, *Guida all'architettura moderna di Torino*, cit., p. 175.

di un palazzetto sportivo a forma di cupola. Si tratta del palazzetto chiamato appunto Le Cupole, situato in via Emanuele Artom 111, completato nel 1976 e caratteristico per la sua forma: due cupole ellittiche in calcestruzzo armato che si compenetrano tra loro. La costruzione di questo edificio particolare si ottiene utilizzando casseforme mobili a formazione pneumatica su cui viene gettato il calcestruzzo. Ogni cupola misura 36 metri e la tecnica costruttiva impiegata si basa sul brevetto Binishell, sviluppato dall'architetto Dante Bini negli anni '60, che permette di sollevare strutture a guscio utilizzando semplicemente la pressione dell'aria, riducendo tempi e costi. Accanto al palazzetto sorge una costruzione più piccola, destinata ad accogliere l'alloggio del custode e le centrali tecnologiche necessarie per il funzionamento dell'impianto secondario¹⁷⁰.

Così, queste sperimentazioni architettoniche, che riflettono l'intento di creare luoghi per l'intrattenimento e la socialità, si collocano spesso nelle periferie, nate in gran fretta e con esiti discutibili, al fine di rispondere all'aumento demografico, diventando parte integrante del loro sviluppo urbano. Queste realizzazioni, oltre a rappresentare lo sforzo di progettare la città per parti, continuando, e al tempo stesso superando, l'organicismo degli anni Cinquanta¹⁷¹, possono essere considerate un tentativo di offrire ai residenti, molte volte provenienti da diverse regioni e contesti, un'opportunità di socializzazione e svago; parallelamente, rappresentano il modo in cui la città cerca di trasmettere

170 Barbara Albertin, Fabiola Zaccone, *Il GIS per le pubbliche amministrazioni: gli impianti sportivi della Città di Torino*, tesi di laurea magistrale in Architettura Per Il Restauro E Valorizzazione Del Patrimonio, Politecnico di Torino, 2017, rel. Fulvio Rinaudo, Eugenio Barbirato, p. 30.

171 Paola Di Biagi, *La «città pubblica». Edilizia sociale e riqualificazione urbana a Torino*, cit., p. 58.

un'immagine di sé proiettata verso l'innovazione e lo sviluppo.



21. Palazzetto dello sport Le Cupole nel 1979 © Giuseppe Garelli, Fondazione Istituto piemontese Antonio Gramsci di Torino - Polo del '900. Disponibile da https://archivi.polodel900.it/scheda/oai:polo900.it:134417_palazzetto-dello-sport-via-artom-torino-1979 (gennaio 2025)



22. Fotogramma del film *La ragazza di via Millelire* nel quartiere di Mirafiori Sud: palazzetto dello sport Le Cupole. <https://www.youtube.com/watch?v=N1uytWymnf0&themeRefresh=1> (gennaio 2025)

2.4 L'architettura come connessione ed emarginazione: stazioni, ponti e infrastrutture

In queste narrazioni, assumono un ruolo particolarmente significativo spazi marginali e *nonluoghi*. Secondo Marc Augè «Se un luogo può definirsi come identitario, relazionale, storico, uno spazio che non può definirsi identitario, relazionale e storico definirà un *nonluogo*»¹⁷². Marc Augé indica come *nonluoghi* quegli spazi del paesaggio urbano legati al movimento e al transito, creati per consentire il raggiungimento di una destinazione. In questi, nonostante la presenza di funzioni e servizi, manca un'identità specifica: chi le attraversa lo fa unicamente per spostarsi da un luogo con una propria identità a un altro luogo altrettanto definito, vivendo durante il viaggio una sensazione di spaesamento e solitudine. I *nonluoghi* includono spazi in cui le persone si incrociano senza entrare in relazione, spinte dal bisogno di consumare o dalla necessità di svolgere rapidamente le operazioni quotidiane. Tra questi rientrano le infrastrutture per il trasporto di beni e persone, come autostrade, svincoli, aeroporti e stazioni ferroviarie, oltre ai mezzi di trasporto stessi¹⁷³. Le stazioni, nel nostro caso, rappresentano soprattutto il primo punto di contatto degli immigrati con la città, segnando l'inizio di un percorso spesso distinto da precarietà e diverse difficoltà. Così, esse diventano non solo luoghi di passaggio, ma veri e propri scenari che riflettono le contraddizioni della città.

In *Trevico - Torino. Viaggio nel Fiatnam* quella della stazione di Porta Nuova è addirittura la prima immagine di Torino che

172 Marc Augé, *Nonluoghi. Introduzione a un'antropologia della surmodernità*, Eluthera, Milano, 1993, p. 77.

173 Ivi, pp. 77-78.

viene presentata: qui arriva il protagonista e qui trascorrerà la prima notte, insieme ad altre centinaia di sfollati. La stazione, nonostante possa essere classificata secondo la definizione di Augé come un *nonluogo*, quindi uno spazio in cui le persone entrano in contatto tra loro senza mai interagire, assume una funzione diversa diventando un rifugio per molte persone che sono senza casa. Ciò ribalta la sua caratteristica di spazio anonimo e transitorio, trasformandola in un luogo che riflette le problematiche e l'emarginazione che si ritrova a subire chi cerca una nuova vita nella città.



1. Fotogramma del film *Trevico - Torino. Viaggio nel Fiatnam*: Fortunato seduto davanti alla biglietteria di Porta Nuova insieme ad altri sfollati. <https://www.youtube.com/watch?v=Blcl2YNyELM> (gennaio 2025)

Di Porta Nuova si vedono gli interni in stile classico-modernista e le biglietterie della stazione, infatti, per poter sostare in stazione è necessario essere in possesso di un titolo di viaggio; perciò Fortunato, così come gli altri sfollati, è costretto ad acquistare un biglietto per la tratta meno costosa, ossia la Torino-Carmagnola a 300 lire. La stazione rappresenta un notevole esempio di orientamento eclettico, è armoniosa e raffinata nella chiarezza del

suo progetto originale, quest'ultimo ancora visibile negli spazi dei portici. Si può notare anche la varietà cromatica delle facciate, ottenuta esclusivamente attraverso il colore naturale delle pietre utilizzate per la costruzione¹⁷⁴.



2. Fronte principale (su c.so Vittorio Emanuele II) della stazione di Porta Nuova, in Vera Comoli Mandracci, Carlo Olmo, a cura di, *Torino: guida di Architettura*, Umberto Allemandi Editore, Torino, 1999 p. 163

In *La ragazza di via Millelire* la stazione diventa un simbolo ancora più potente di precarietà, infatti, la protagonista, insieme ad altre persone senza fissa dimora, è costretta a dormire nei vagoni di un treno fermo sui binari di Porta Nuova. Questo scenario trasforma il luogo di transito per eccellenza in uno spazio di sopravvivenza per chi non ha alternative.

Nello stesso film, in una scena in cui Betty si affaccia dal balcone dell'appartamento in cui vivono alcuni suoi amici, si possono vedere diversi elementi del nodo urbano di piazza XVIII Dicembre e la stazione Porta Susa. Ci troviamo nell'area centro-ovest della città, in un incrocio trafficato in cui convergono corso Bolzano, corso San Martino, via Cernaia, via Bertola e via Santa

174 Agostino Magnaghi, Mariolina Monge, Luciano Re, *Guida all'architettura moderna di Torino*, cit., p. 30.

Rosa¹⁷⁵. La stazione, costruita tra il 1855 e il 1865, fa da sfondo per chi arriva nella piazza percorrendo il rettilineo di via Cernaia ed è il risultato di diversi ampliamenti avvenuti nel corso degli anni. Essa è un esempio di stazione ferroviaria di passaggio e la sua facciata semplice contribuisce a definire il contesto urbano della piazza: infatti, è solo sormontata da un orologio e vi si appoggia una pensilina¹⁷⁶.

Questa scena, inoltre, è un'importante testimonianza del cavalca-ferrovia in acciaio realizzato accanto alla stazione di Porta Susa durante gli anni Sessanta, in pieno boom economico. Questa nuova struttura permette al traffico, sia pubblico che privato, di oltrepassare la ferrovia, creando un collegamento diretto tra corso Inghilterra, piazza XVIII Dicembre e via Cernaia¹⁷⁷. Il ponte, con un'altezza libera di 3,5 metri, raddoppia il percorso della linea ferroviaria urbana ed è un'infrastruttura parte del Piano Regolatore del 1959, ispirato al «Progetto Astengo» (1944-1946) mai concretizzato¹⁷⁸.



3. Inaugurazione del cavalca-ferroviario sopra Porta Susa (vista verso nordest)
<https://areeweb.polito.it/imgdc/schede/CE14.html> (gennaio 2025)

175 Renzo Rossotti, *Le piazze di Torino*, Newton & Compton editori, Roma, 2001, p. 92.

176 Riccardo Nelva, *Stazione F. S. Di Torino Porta Susa*, in *Beni culturali ambientali nel Comune di Torino*, Politecnico di Torino. Dipartimento Casa-Città, cit., p. 307.

177 <https://www.piemontetopnews.it/le-tante-metamorfosi-di-porta-susa-in-160-anni-di-vita/> (ottobre 2024).

178 Il piano prevede, tra le altre cose, la

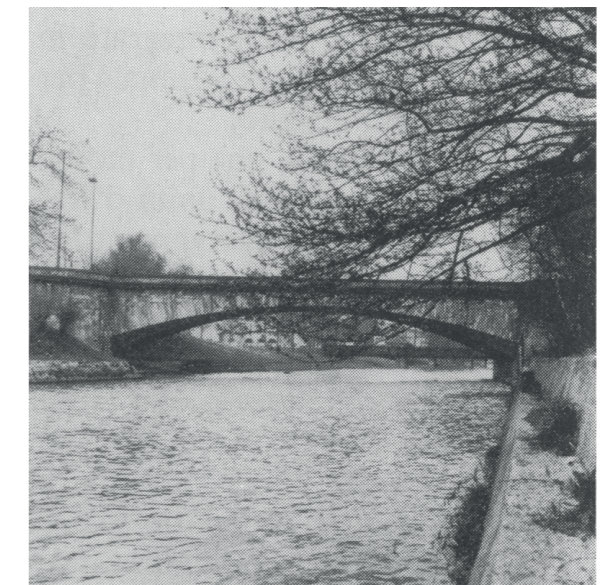
Nella stessa pellicola, la ragazza dopo esser scappata per l'ennesima volta dalle varie comunità in cui viene inserita, va a trovare sul posto di lavoro (un'autofficina illegale) quello che dovrebbe essere il suo ragazzo, per lasciarlo. Il posto si trova vicino il Ponte Mosca, che attraversa obliquamente il torrente Dora Riparia su corso Giulio Cesare, nel quartiere Aurora di Torino. Questo, costruito da Carlo Bernardo Mosca tra il 1823 e il 1830, è un ponte in pietra ad arco unico ribassato, con una luce di 45 metri e un'altezza al centro di 5,50 metri. La struttura rappresenta uno degli ultimi e più innovativi ponti in pietra e si distingue per la sua forma elegante e slanciata¹⁷⁹. Questo ponte diventa teatro di una scena emblematica del degrado che caratterizza gli spazi residuali. Il ragazzo porta la protagonista proprio sotto il ponte con l'intento di consumare un rapporto, ma lei si rifiuta. Tale momento mette in evidenza le condizioni di abbandono di quest'area che appare quasi come una discarica e, con i suoi cumuli di rifiuti e il suo aspetto trascurato, rappresenta non solo un luogo fisico, ma anche un simbolo della marginalità e dello smarrimento che attraversano la vita dei protagonisti.

Luoghi come questo, trascurati, degradati, interstiziali e privi di una chiara identità o funzione, possono essere definiti spazi residuali. Si tratta di aree con morfologie indefinite, che appaiono sottoutilizzate o dimenticate. Il termine «residuale» non descrive solo un aspetto fisico, ma

creazione di un quartiere direzionale a pochi passi dal centro storico. A. Maahsen-Milan, "Imma Summis Mutare": *Landscape Of Light And Shadow In The Heart Of The City - "Porta Susa" Railway Station, Turin*, "WIT Transactions on the Built Environment", Southampton, 2013, 130, p. 108. <https://doi.org/10.2495/UT13009>.

179 Agostino Magnaghi, Mariolina Monge, Luciano Re, *Guida all'architettura moderna di Torino*, cit., p. 14.

esprime un concetto: il vuoto urbano come mancanza di significato, identità o utilizzo, ma anche come opportunità in potenza. Questi spazi emergono da pratiche improprie dell'ambiente urbano tradizionale, da esigenze inedite della società o da una cattiva gestione degli spazi cittadini. Sebbene difficili da definire, essi si mostrano come simboli della precarietà e del cambiamento sociale¹⁸⁰.



4. In alto: il Ponte Mosca, in Agostino Magnaghi, Mariolina Monge, Luciano Re, *Guida all'architettura moderna di Torino*, Celid, Torino, 2005

5. Qui: il Ponte Mosca in un fotogramma del film *La ragazza di via Millelire*.
<https://www.youtube.com/watch?v=NIuytWymnf0&t=1958s> (gennaio 2025)

180 Mirko Romagnoli, *Pocket Parks for All: la valorizzazione degli spazi residuali come opportunità per la città inclusiva*, "Ri-vista. Ricerche per la progettazione del paesaggio", 2, 2016, pp. 140-141: 141-142. doi: 10.13128/RV-1937.

Conclusioni

In questa tesi, dunque, si è analizzata la Torino operaia dalla fine degli anni Sessanta agli anni Ottanta, indagandone i cambiamenti architettonici e sociali e, grazie ai film selezionati che possono essere considerati una finestra privilegiata sulla città, si è riusciti a comprendere come essa si sia trasformata per rispondere alle esigenze sociali ed economiche del tempo e alle tensioni del tessuto cittadino. Grazie alla prospettiva adoperata in questo lavoro, quindi, Torino emerge come un quadro complesso e stratificato e si riesce, inoltre, a rivelare le dinamiche che la rendono, molte volte, un luogo di contraddizioni e possibilità mancate.

Si può così comprendere che, nel periodo considerato in questo lavoro, Torino si configura anche come il prodotto dei cambiamenti avvenuti in risposta alla situazione che la città si trova ad affrontare nel Secondo dopoguerra e alle grosse ondate migratorie che vive nel periodo immediatamente successivo. Infatti, a causa dei pesanti bombardamenti subiti durante il conflitto, essa risulta essere uno scenario di devastazione in cui un gran numero di persone si trova senza casa. Per affrontare l'emergenza abitativa, perciò, il Comune decide di rendere più flessibili le norme edilizie, mentre lo Stato, attraverso l'istituzione dell'Ina-Casa, interviene con progetti edilizi rapidi¹⁸¹.

L'allentamento delle regole urbanistiche, in una città caratterizzata per secoli da una

rigorosa pianificazione di stampo tardo illuministico, produce, però, conseguenze negative. I vuoti causati dalle bombe vengono colmati con edifici costruiti in fretta e spesso di scarsa qualità. Nel riempire i vuoti urbani si sopraelevano edifici già esistenti, ma soprattutto si costruiscono nuovi edifici, sia per abitazioni che uffici, destinati a segnare profondamente il tessuto urbano torinese del dopoguerra¹⁸².

L'Ina-Casa, invece, viene gestita da Roma, con il supporto di alcune mediazioni locali, e si impone nel contesto torinese attraverso proposte realizzate da interpreti come Giovanni Astengo e Nello Renacco. Quest'ultimo, in particolare, emerge come figura chiave nella pianificazione urbana torinese, portando a Torino modelli di quartieri ispirati alle esperienze inglesi e scandinave che, però, non riescono a integrarsi organicamente con la cintura metropolitana della città. Alcuni degli interventi che realizza, come il quartiere Falchera per l'Ina-Casa, Lucento, le Vallette per la Gescal e Italia '61 (dove collabora con Pier Luigi Nervi e Annibale Rigotti), sono destinati a plasmare, in un modo o nell'altro, la città¹⁸³.

Per quanto riguarda l'edilizia economica popolare, la progettazione di edifici con tecniche industrializzate, basate prevalentemente sulla prefabbricazione in officina, introduce il tema della produzione in serie, a partire dal progetto stesso. Questo processo alimenta una tendenza verso standard di oggettività, sia nelle dimensioni che nelle forme. Tale visione promuove,

181 Roberto Gabetti, *Variabili e costanti della cultura architettonica torinese: dal 1945 ad oggi, con un passaggio al futuro*, in *Architettura e Urbanistica a Torino 1945/1900*, a cura di Luigi Mazza e Carlo Olmo, cit., pp. 86-122: 92.

182 Ivi, pp. 92-93.

183 *Ibidem*.

nella pratica professionale e nelle politiche degli enti dedicati all'edilizia residenziale e scolastica, un interesse particolare verso l'industrializzazione edilizia. Per alcuni anni, questo approccio viene percepito come una soluzione definitiva e, seguendo questo orientamento, Torino supera il periodo della ricostruzione. In questo modo, però, si perde il supporto concreto a una ricerca architettonica di qualità, caratteristico della fase precedente. Ogni proposta progettuale deve ora essere analizzata attraverso nuovi criteri, come il contenimento dei costi, la rapidità di esecuzione, la modernità estrema nell'impianto urbanistico e nella disposizione degli edifici. Questo approccio, utilizzato per un breve periodo e principalmente per la costruzione di scuole e case popolari, porta a risultati spesso carenti in termini di interesse architettonico e qualità¹⁸⁴.

Inoltre, negli anni della sua maggiore crescita demografica ed espansione, la città si sviluppa seguendo il Piano Regolatore del 1959 che concede ampi margini di autonomia ai privati. Questo approccio porta a un territorio modellato più dalle iniziative individuali che da una visione pianificata e coerente del suo sviluppo. Le logiche finanziarie arrivano a condizionare l'intero processo edilizio, di conseguenza, l'autonomia progettuale si riduce notevolmente e il contributo degli architetti nella costruzione della città si fa più limitato. Le periferie torinesi, povere dal punto di vista architettonico e ambientale, perciò, non sono altro che l'espressione concreta di uno schema incentrato sulle logiche economiche¹⁸⁵.

A partire dagli anni Sessanta, inoltre, con

l'introduzione della legge n. 167 del 18 aprile 1962 in materia di edilizia economica popolare, promossa in città soprattutto da Nello Renacco, Torino si trova ad affrontare una trasformazione significativa nella concezione dell'urbanistica. Il senso urbanistico del piano 167, che dovrebbe portare a un riordino delle periferie urbane o alla creazione di nuovi quartieri, però, finisce per essere messo in secondo piano di fronte alle logiche economiche. Nonostante il potenziale offerto dal piano 167 non porti ad esiti positivi, questa esperienza introduce una mentalità progettuale a scala urbanistica fino ad allora poco sviluppata tra i professionisti torinesi, ossia la necessità di considerare simultaneamente i rapporti tra spazi pubblici e privati, le relazioni tra forme e funzioni, la pianificazione dei servizi e i costi di urbanizzazione¹⁸⁶.

Negli anni successivi, si apre un dibattito politico, architettonico e urbanistico intorno alle questioni che Torino si trova ad affrontare, quali i bisogni ancora irrisolti della popolazione immigrata, le disfunzioni generate dal piano 167 nelle periferie e la necessità di preservare i valori ambientali e storici del centro cittadino. Le soluzioni adottate si concentrano, più che altro, su interventi puntuali, senza mettere in discussione in modo complessivo il rapporto tra spazio pubblico e privato. Nel periodo tra il 1975 e il 1985, si verificano poi tre importanti cambiamenti: la promulgazione di leggi statali e regionali, nel 1977, che enfatizzano il ruolo decisionale degli enti

186 Neanche la variante n. 17 al piano regolatore, redatta tra il 1974 e il 1975 per affrontare la questione dei servizi pubblici, ottiene risultati significativi e proprio la carenza di servizi, che colpisce soprattutto le classi meno abbienti, evidenzia il divario tra il potere pubblico e i bisogni sociali. Franco Mellano, *Torino 1945-1985: tra pianificazione ed emergenza*, in *Architettura e Urbanistica a Torino 1945/1900*, a cura di Mazza e Olmo, cit., pp. 242-253: 247-249.

pubblici a ogni livello; l'introduzione del concetto di comprensorio che permette alla pianificazione urbana di andare incontro alle nuove esigenze metropolitane; la crisi del settore industriale. Tutto ciò evidenzia la necessità di un nuovo piano regolatore che comincia ad essere disposto a partire dagli ultimi anni Settanta. Questo tenta di integrare la conoscenza approfondita dello stato di fatto, la pianificazione del territorio in tutte le sue parti e la coordinazione delle scelte urbanistiche successive. La crisi industriale, poi, porterà a riconsiderare le aree abbandonate dall'industria nelle zone centrali e semicentrali della città. Questi spazi, secondo l'urbanistica di terza generazione, dovranno assumere un ruolo strategico nelle proposte di trasformazione, evitando usi banali e ordinari. Il nuovo piano, infine, si risolve nel cosiddetto «preliminare del 1980» che cerca di unire e integrare diverse politiche urbane, superando la frammentazione settoriale tipica degli anni precedenti. Tuttavia, questo rimane solo una proposta ma, al tempo stesso, rappresenta un tentativo significativo di affrontare le nuove sfide urbanistiche della città in modo integrato e innovativo¹⁸⁷.

Dunque, ciò che emerge dal presente elaborato è che Torino, tra la fine degli anni Sessanta e gli anni Ottanta, si configura come un laboratorio di sperimentazione, ma anche come il risultato di tentativi atti a risolvere diverse questioni urbanistiche e sociali aperte da anni. Essa, perciò, appare come l'esito di decenni di ricostruzione e crescita demografica, di politiche di sviluppo della città frammentarie, di disagi sociali e agitazioni operaie.

Il cinema, quindi, si dimostra una lente privilegiata per osservare e raccontare la città di Torino durante quello che può considerarsi l'inizio della crisi industriale.

Esso, inoltre, ne offre una rappresentazione che intreccia l'aspetto urbanistico con le storie di chi vive, lavora e lotta in essa. Questo approccio consente, attraverso degli strumenti di indagine unici quali sono i film, di rivelare tali dimensioni della città spesso rimaste trascurate e di comprenderne al meglio le trasformazioni urbane e cittadine. Il linguaggio cinematografico, perciò, con la sua capacità di rappresentare lo spazio in modo dinamico e stratificato, si conferma un mezzo efficace per catturare la complessità del tessuto urbano e le sue implicazioni nella vita della popolazione, arricchendo la nostra comprensione della città nel suo insieme e permettendoci di sviluppare nuove riflessioni critiche attorno ad essa.

184 Ivi, pp. 96-97.

185 Rocco Curto, *Razionalità di mercato e crescita quantitativa, 1950-1960*, in *Architettura e Urbanistica a Torino 1945/1900*, a cura di Luigi Mazza e Carlo Olmo, cit., pp. 205-217: 207; 209.

187 Ivi, pp. 249-252.



Appendice

Sinossi dei film selezionati

Premessa

La seguente appendice raccoglie le sinossi dei nove film selezionati e utilizzati nel corso della tesi per analizzare la Torino operaia tra il 1968 e il 1980, offrendo così una panoramica delle opere cinematografiche che hanno contribuito a delineare la rappresentazione della città. L'inserimento di queste sinossi permette al lettore di contestualizzare meglio i temi e le narrazioni affrontate nel lavoro principale, fornendo uno strumento di consultazione per comprendere il ruolo di ciascun film nell'analisi proposta.

I film scelti, appartenenti a generi e stili diversi, coprono l'intero arco cronologico preso in considerazione nello studio e sono stati scelti per la loro capacità di rappresentare in modo significativo le dinamiche sociali, politiche e architettoniche della città. Essi, non solo documentano le trasformazioni di Torino durante questo periodo, ma offrono anche chiavi di lettura uniche attraverso le storie dei loro protagonisti. Tra loro sono presenti anche due film che si collocano al di fuori del periodo considerato. Questi sono: *Torino amara* di Gino Brignolo del 1960, che è stato utilizzato all'interno del lavoro di tesi per fare delle considerazioni sulle origini dei problemi abitativi delle classi meno agiate nella Torino degli anni Settanta; *Senzachiedere permesso* di Pierfranco Milanese e Pietro Perotti, film uscito nel 2014, ma che è un montaggio di nastri girati da Perotti dal 1974, a cui i registi hanno aggiunto alcune scene in cui vengono mostrati uno sciopero degli operai Fiat del 2011 e alcune immagini della città contemporanea.

Le sinossi che seguono, perciò, evidenziano i principali snodi narrativi di ogni pellicola e costituendo un complemento essenziale per comprendere al meglio questa tesi.

1. Torino amara

Italia, 1960, 8mm, 16:00, B/N
Genere: documentario
Regia: Gino Brignolo
Produzione: Cine Club Piemonte, FEDIC

Torino Amara inizia con le immagini dell'arrivo alla stazione di Porta Nuova di un gruppo di persone emigrate, scese dal Treno del Sole partito dalla Sicilia. La regia di Brignolo indugia a lungo sui volti smarriti dei nuovi giunti, sui particolari delle loro valigie di cartone e sugli abiti semplici che indossano. Il cortometraggio ci accompagna nelle abitazioni umide e fatiscenti di Porta Palazzo e lungo il fiume Dora, dove sono costretti a vivere, oppure, se più fortunati, nei grandi edifici delle Vallette.

Ha così inizio la loro affannosa ricerca di un'occupazione, resa difficile dall'ostilità di parte dei residenti torinesi. La pellicola si conclude con delle riprese messe a disposizione da Cinefiat, che mostrano l'interno dello stabilimento Fiat Mirafiori e la produzione in catena delle automobili «600» e «1100»¹⁸⁸.



Prima scena del film *Torino Amara*: migranti scendono dal treno alla stazione di Porta Nuova.
https://www.youtube.com/watch?v=0_Z76ldkDM4 (gennaio 2025)

188 http://www.torinocittadelcinema.it/schedafilm.php?film_id=923&stile=large (novembre 2024).

2. Sciopero alla Fiat 1968 - Torino, 30 marzo 1968

Italia, 1968, 00:13:40, B/N
Genere: documentario
Regia: Gabriele Oriani
Produzione: sconosciuta

Nel cortometraggio *Sciopero alla Fiat 1968 - Torino, 30 marzo 1968* di Gabriele Oriani del 1968, vengono mostrate, come dichiara il titolo, alcune immagini dello sciopero partecipato unitamente dagli operai della Fiat di Torino il 30 marzo 1968. Le riprese mostrano gli operai che picchettano gli ingressi della fabbrica, discutono tra di loro sulle condizioni salariali e sulle richieste che fanno all'azienda (tra le quali ci sono la riduzione delle ore di lavoro da 48 a 44 e la regolamentazione del cottimo¹⁸⁹), fanno volantinaggio e fischiano contro gli operai che si rifiutano di scioperare ed entrano in fabbrica a lavorare regolarmente¹⁹⁰.



Fotogramma dal film *Sciopero alla Fiat 1968 - Torino, 30 marzo 1968*: manifestanti davanti uno dei cancelli di Fiat Mirafiori.
<https://www.youtube.com/watch?v=cHf8WjV17Yk> (gennaio 2025)

189 Alfredo Milanaccio, Luca Ricolfi, *Lotte operaie e ambiente di lavoro. Mirafiori 1968-1974*, Einaudi, Torino, 1974, p. 83.

190 <http://patrimonio.aamod.it/aamod-web/film/detail/IL8200002404/22/sciopero-alla-fiat-torino-30-marzo-1968.html?startPage=0&idFondo&multiSearch=true> (luglio 2024).

3. La fabbrica

Italia, 1970, 01:16:00, B/N

Genere: documentario

Regia: Lino De Serri, Alberto Lauriello

Produzione: Circoli del cinema Arci, Centro Sperimentale di Cinematografia

Il film *La fabbrica*¹⁹¹ ricostruisce le lotte operaie alla Fiat durante l'Autunno Caldo e analizza sia le strategie aziendali che quelle politiche dell'industria automobilistica torinese, dall'atto della fondazione fino ad arrivare all'autunno del 1969. Utilizzando un ricco archivio di materiali e molte immagini mai viste, il film documenta le giornate delle lotte torinesi, mostrando le accese discussioni (tra operai, sindacalisti e militanti di Lotta Continua) davanti ai cancelli di Mirafiori, nonché gli scioperi e le manifestazioni.

Gli operai illustrano le difficili condizioni di lavoro all'interno della fabbrica, vengono anche mostrate immagini della cosiddetta rivolta di corso Traiano del 3 luglio 1969, i conseguenti scontri nella facoltà di Architettura e il comizio di Bruno Trentin¹⁹² in piazza San Carlo il 25 settembre dello stesso anno¹⁹³.



Fotogramma del film *La fabbrica*: manifestanti sul monumento a Emanuele Filiberto durante il comizio di Bruno Trentin del 25 settembre 1969.
<http://patrimonio.aamod.it/aamod-web/film/detail/IL8010003526/22/la-fabbrica.html?startPage=21&idFondo=> (gennaio 2025)

191 <https://patrimonio.aamod.it/aamod-web/film/detail/IL8010003526/22/la-fabbrica.html> (luglio 2024).

192 Bruno Trentin (1926-2007) è stato un sindacalista, politico e partigiano italiano. https://it.wikipedia.org/wiki/Bruno_Trentin (settembre 2024).

193 Carlo Felice Casula et al., a cura di, *Ciak, si lotta! Il cinema dell'Autunno caldo in Italia e nel mondo*, Annali, n. 12, Roma, LiberEtà, 2011, p.211.

4. Le coppie, episodio Il frigorifero

Italia, 1970, 35 mm, 00:48:00, Colore Technospes, Eastmancolor

Genere: commedia

Regia: Mario Monicelli

Produzione: Gianni Hecht Lucari per Documento Films

Attori: Enzo Jannacci, Monica Vitti

Sceneggiatura: Mario Monicelli

L'episodio *Il frigorifero*, diretto da Mario Monicelli e parte del film a episodi *Le coppie*, segue le disavventure tragicomiche di due immigrati sardi, Gavino Puddu (interpretato da Enzo Jannacci) e sua moglie Adelina (Monica Vitti), che abitano nel quartiere le Vallette di Torino¹⁹⁴.

Gavino e Adelina, nonostante le difficoltà economiche, sono riusciti ad acquistare a rate un grande frigorifero, motivo di orgoglio per Adelina. Tuttavia, l'elettrodomestico rimane quasi vuoto, contenendo solo acqua e limoni. Quando arriva il momento di saldare l'ultima rata, Gavino smarrisce il denaro necessario. Dopo aver tentato diverse soluzioni per affrontare il debito, Adelina, con il consenso di Gavino, decide di prostituirsi riuscendo, così, a guadagnare i soldi utili a pagare l'ultima cambiale¹⁹⁵.



In alto: Monica Vitti ed Enzo Jannacci in una scena del film *Il frigorifero*.
https://torino.corriere.it/methode_image/2022/02/02/Torino/Foto%20Torino%20-%20Trattate/thumbnail_09993eb8-f30e-4aba-980d-b7fd4edec332-ku5G-U33204730957110zH-656x492@Corriere-Web-Torino.jpg (gennaio 2025)

A sinistra: locandina dello stesso film.
<https://www.ebay.it/itm/335020125201> (gennaio 2025)

194 Stefano Della Casa, *Miracolo a Torino*, cit., p. 58.

195 <https://www.comingsoon.it/film/le-coppie/9256/scheda/> (settembre 2024).

5. *La classe operaia va in paradiso*

Italia, 1971, 35 mm, 02:05:00, Colore

Genere: drammatico

Regia: Elio Petri

Produzione: Ugo Tucci per Euro International Film

Attori: Gian Maria Volontè, Mariangela Melato, Luigi Diberti

Sceneggiatura: Elio Petri, Ugo Pirro

Ludovico Massa (Gian Maria Volontè), soprannominato Lulù, è un operaio in una fabbrica metalmeccanica e rappresenta il modello ideale del sistema a cottimo: nessuno tra i suoi colleghi riesce a tenere il suo ritmo di produzione, questo lo rende apprezzato dal padrone, che utilizza il suo rendimento come riferimento per gli altri lavoratori, ma lo isola dai compagni.

Nonostante le inquietanti visite a un ex collega, finito in manicomio a causa del lavoro in fabbrica, Lulù non interrompe il suo ritmo estenuante fino a quando, a seguito di un incidente sul lavoro, perde un dito. Questo evento lo cambia profondamente e lo porta a ribellarsi contro il sistema del cottimo, aderendo alle idee di un gruppo di estremisti extraparlamentari, contrari ai sindacati tradizionali, e promuovendo uno sciopero ad oltranza.

La situazione degenera in scontri con la polizia e Lulù viene licenziato. Abbandonato anche dalla sua compagna (Mariangela Melato) e lasciato in disparte dagli stessi estremisti, che considerano la sua condizione come un caso isolato e non rappresentativo della lotta collettiva, Lulù viene infine riassunto grazie all'intervento del sindacato. Ormai, però, è sull'orlo della follia. Mentre i suoi compagni continuano a lottare freneticamente contro i ritmi imposti dal lavoro, Lulù racconta loro di un muro immaginario da abbattere, oltre il quale si troverebbe il paradiso della classe operaia¹⁹⁶.



Locandina del film *La classe operaia va in paradiso*.
https://www.cinefacts.it/foto/h/La-classe-operaia-locandina-poster-cinefacts__1_.jpg (gennaio 2025)

¹⁹⁶ *La classe operaia va in paradiso*, Cinematografo, <https://www.cinematografo.it/film/la-classe-operaia-va-in-paradiso-fku804df>, sito web consultato il 26 settembre 2024.

6. *Mimì metallurgico ferito nell'onore*

Italia, 1972, 35 mm, 02:05:00, Colore

Genere: commedia, grottesco, drammatico

Regia: Lina Wertmüller

Produzione: Daniele Senatore e Romano Cardarelli per Euro International

Attori: Giancarlo Giannini, Mariangela Melato

Sceneggiatura: Lina Wertmüller

Mimì metallurgico ferito nell'onore è un film che «[...] racconta in chiave grottesca la vita quotidiana di un immigrato giunto dal sud Italia a Torino per lavorare alla Fiat [...]»¹⁹⁷. Il film, infatti, segue le vicende dell'operaio catanese Carmelo Mardocheo, detto Mimì (Giancarlo Giannini), che un giorno perde il proprio posto il lavoro alla cava di zolfo locale per aver votato il candidato sindaco del PCI, anziché quello appoggiato dalla mafia. Senza più possibilità di trovare impiego, a causa delle pressioni mafiose, Mimì è costretto a emigrare a Torino¹⁹⁸.

Qui inizia a lavorare dapprima come manovale e poi, dopo aver assistito ad un incidente sul lavoro, trova lavoro in una fabbrica torinese (Pirelli o Fiat, come suggerisce la sceneggiatura) in piena agitazione, come operaio metallurgico. Si iscrive al sindacato e al PCI, diventa un fedele attivista del partito, anche se non è un vero e proprio eroe della classe operaia, visto che riesce ad ottenere il suo lavoro di metalmeccanico tramite l'aiuto di un boss mafioso.

Incontra poi, per caso, la lombarda Fiore (Mariangela Melato), un'ex-trotskyista ed ex-militante maoista, che salva da un'aggressione di neofascisti. I due, dopo un'iniziale riluttanza della donna, iniziano a frequentarsi e finiscono per avere un bambino insieme.

Nella seconda parte del film Mimì è costretto dalla mafia a tornare in Sicilia e la storia si evolve in una satira dei codici d'onore del Sud. Il suo desiderio di lotta di classe svanisce e finisce addirittura per proibire lo sciopero all'interno della fabbrica locale in cui ora lavora¹⁹⁹.



GIANCARLO GIANNINI IN
MIMÌ METALLURGICO
ferito nell'onore
 CON MARIANGELA MELATO
 AGOSTINA BELLI • LUIGI DIBERTI • ELENA FIORE
 TUCCIO MUSUMECI • IGNAZIO PAPPALARDO
 CON LA PARTECIPAZIONE STRAORDINARIA DI **TURI FERRO**
 UN FILM DI **LINA WERTMULLER**
 PRODOTTO DA DANIELE SENATORE E ROMANO CARDARELLI
 PER LA "EURO INTERNATIONAL FILMS",,
 MUSICHE DI PIERO PICCIONI EASTMANCOLOR DELLA TECHNOCHROME

Locandina del film *Mimì metallurgico ferito nell'onore*.
<https://www.imdb.com/it/title/tt0068950/> (gennaio 2025)

197 Cit. Stefano Della Casa, Lorenzo Ventavoli, *Officina torinese*, cit., p. 112.

198 https://it.wikipedia.org/wiki/Mim%C3%AC_metallurgico_ferito_nell%27onore, (ottobre 2024).

199 Ben-Ghiat Ruth, *The Italian Cinema and the Italian Working Class*, cit., pp. 36-51: 48. doi: 10.1017/S0147547901004070.

7. Treviso – Torino. Viaggio nel Fiat-nam

Italia, 1973, 35mm, 01:38:00, Colore

Genere: drammatico

Regia: Ettore Scola

Produzione: Unitelefilm

Attori: Paolo Turco, Vittoria Franzinetti

Sceneggiatura: Diego Novelli, Ettore Scola

In *Treviso – Torino. Viaggio nel Fiat-nam* si narrano le vicende di Fortunato Santospirito (Paolo Turco), un giovane che da Treviso, in provincia di Avellino, emigra a Torino, dove gli hanno promesso un lavoro. Nella Torino della Fiat, Fortunato vive le difficoltà comuni agli emigrati del Sud: la difficile ricerca di un alloggio, i rapporti umani fragili e l'assenza di servizi sociali adeguati. Trova sostegno solo tra persone semplici e svantaggiate che incontra alla stazione di Porta Nuova, nei dormitori pubblici, nelle mense per poveri, o a Porta Palazzo, luogo di ritrovo dei meridionali.

Fortunato viene assunto alla Fiat e durante una protesta conosce Vicky (Victoria Franzetti), una studentessa contestatrice, con cui instaura un rapporto politico e sentimentale, nonostante le divergenze, soprattutto legate alla diversa estrazione sociale. La vita che conduce diventa presto estenuante: frequenta la scuola serale, affronta difficoltà lavorative e vive in un quartiere degradato. Con le aspettative infrante e deluso anche da Vicky, pensa di lasciare il lavoro, ma alla fine decide di restare per continuare la lotta con i suoi compagni²⁰⁰.



Locandina del film *Treviso – Torino. Viaggio nel Fiat-nam*.
<https://quinlan.it/2018/11/25/treviso-torino-viaggio-nel-fiat-nam/> (gennaio 2025)

²⁰⁰ <http://patrimonio.aamod.it/aamod-web/film/detail/IL8600002014/22/treviso-torino.html> (ottobre 2024).

8. *La ragazza di via Millelire*

Italia, 1980, 35mm, 01:50:00, Colore

Genere: drammatico

Regia: Gianni Serra

Produzione: Unitelefilm

Attori: Oria Conforti, Maria Monti

Sceneggiatura: Gianni Serra, Tomaso Sherman

La ragazza di via Millelire racconta la storia di Elisabetta Pellegrino, soprannominata Betty, una ragazzina di tredici anni che vive nella periferia di Torino sud, in particolare in via Millelire, nel quartiere di Mirafiori Sud. La sua famiglia, composta da immigrati provenienti dal Sud Italia, non è in grado di occuparsi di lei così, Verdiana, una delle responsabili di un centro di assistenza sociale del quartiere, si prende carico della situazione, tentando più volte, senza successo, di inserirla in una casa d'accoglienza. Ogni volta, infatti, Betty scappa: inizialmente fugge da una comunità-alloggio a Casale Monferrato, accompagnata dalla sua compagna di stanza, Carmela, viene poi ritrovata priva di sensi in una strada del centro di Torino. Qui, continua a circondarsi di giovani problematici, tra cui piccoli criminali, tossicodipendenti, e aspiranti delinquenti.

Verdiana si lega molto al caso di Betty e riesce a trasferirla in un'altra comunità gestita da suore, dalla quale, tuttavia, Betty fugge ancora. Nel frattempo, durante le sue avventure per la città, viene fermata dalla polizia. L'assistente sociale continua a tentare di reintegrarla nella vita normale, proponendole un lavoro rispettabile, come quello di infermiera in un ospedale. Betty, però, resta una figura complessa e ambivalente, divisa tra la sua energia esplosiva e la costante ricerca di un riscatto sociale²⁰¹.



Locandina del film *La ragazza di via Millelire*.

<https://torinostoria.com/wp19/wp-content/uploads/2020/10/locandina-film.jpg>
(gennaio 2025)

201 https://it.wikipedia.org/wiki/La_ragazza_di_via_Millelire (ottobre 2024).

9. *Senzachiederepermesso*

Italia, 2014, 8 mm / 35 mm, 01:35:00, B/N, Colore

Regia: Pierfranco Milanese, Pietro Perotti

Produzione: Cinefonie

Coproduzione: Fiom Torino e Piemonte Sceneggiatura

Sceneggiatura: Pietro Perotti

Genere: documentario

Il documentario di Pierfranco Milanese e Pietro Perotti, *Senzachiederepermesso*, racconta la nascita di una consapevolezza collettiva, lo sviluppo delle lotte sociali, la solidarietà tra i lavoratori, le manifestazioni interne, la distribuzione di volantini, i picchetti, il blocco della produzione e gli scioperi spontanei avvenuti durante i 35 giorni, tra il settembre e l'ottobre 1980, di occupazione da parte dei lavoratori dello stabilimento Fiat di Mirafiori²⁰².

I due registi, quindi, unendo in questo film le riprese inedite che Perotti registra sin dal 1974, mostra la vita operaia della ex fabbrica metalmeccanica più grande d'Europa²⁰³.



Locandina del film *Senzachiederepermesso*.

<https://www.manifestosardo.org/wp-content/uploads/2015/02/Cart.-1.jpg> (gennaio 2025)

²⁰² <https://www.carmillaonline.com/2015/02/19/senza-chiedere-permesso/> (ottobre 2024).

²⁰³ <https://www.torinofilmfest.org/it/36-torino-film-festival/film/senzachiederepermesso/37677/#regia> (ottobre 2024).

Localizzazione

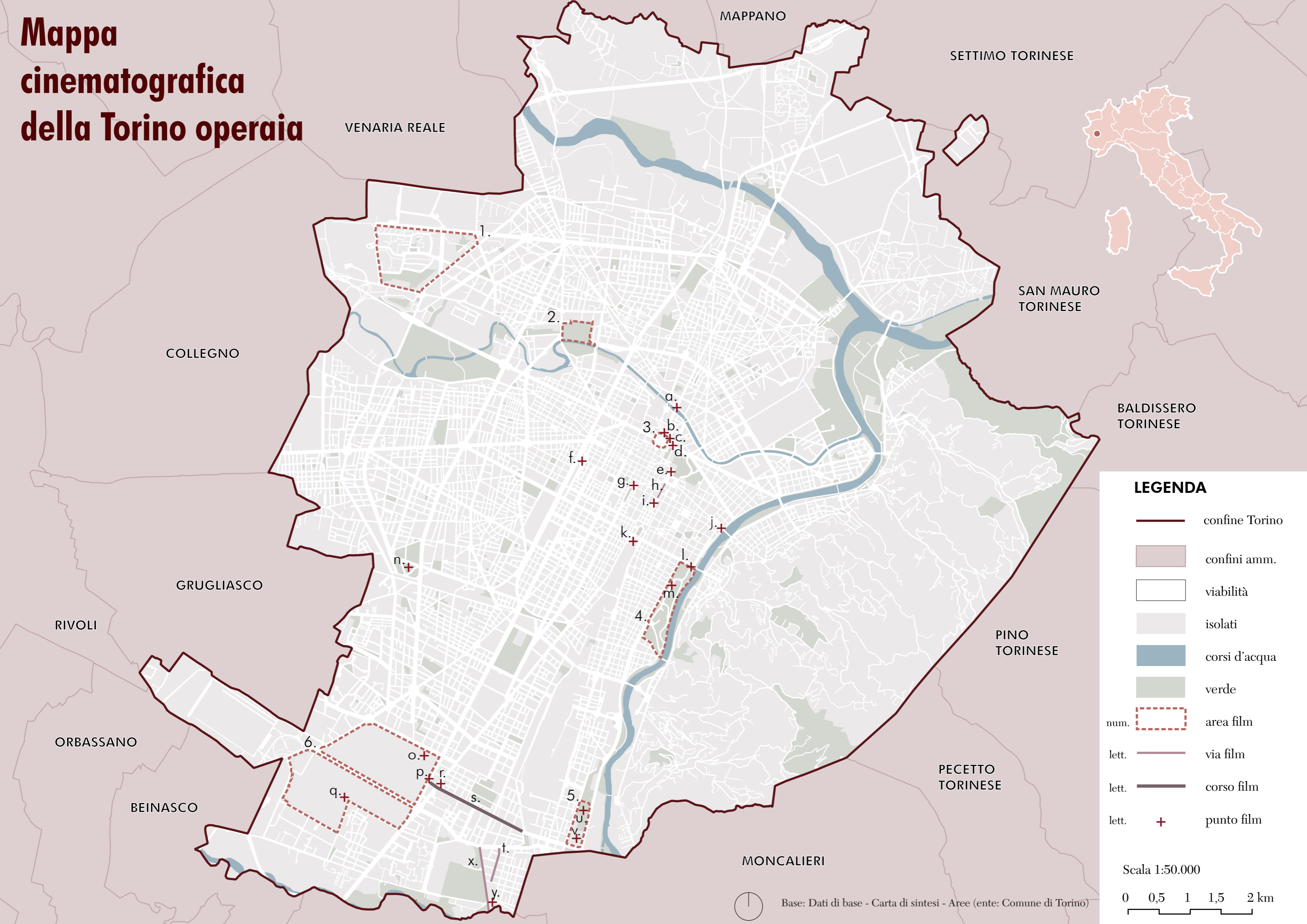
Individuazione dei luoghi mostrati nei film

Premessa

Nella mappa che segue sono individuati e segnati con precisione i luoghi in cui si svolgono le scene dei film analizzati e utilizzati come supporto per svolgere e sviluppare questa ricerca.

Di seguito, quindi, sono indicate le aree specifiche in cui avvengono gli eventi rappresentati, le principali vie e i corsi coinvolti nelle narrazioni cinematografiche, nonché i quartieri simbolo della Torino operaia tra il 1968 e il 1980.

Mappa cinematografica della Torino operaia



LEGENDA

- confine Torino
- confini amm.
- viabilità
- isolati
- corsi d'acqua
- verde
- num. area film
- lett. via film
- lett. corso film
- lett. punto film

Scala 1:50.000

0 0,5 1 1,5 2 km

Base: Dati di base - Carta di sintesi - Aree (ente: Comune di Torino)

MAPPANO
SETTIMO TORINESE
VENARIA REALE
COLLEGNO
SAN MAURO TORINESE
BALDISSERO TORINESE
GRUGLIASCO
RIVOLI
PINO TORINESE
ORBASSANO
BEINASCO
PECETTO TORINESE
MONCALIERI

1.
2.
3.
a. +
b. +
c. +
d. +
f. +
g. +
h. +
i. +
j. +
k. +
l. +
m. +
n. +
o. +
p. +
r. +
s.
t. +
x. +
y. +
4.
5.
6.

Zoom *cinematografici*

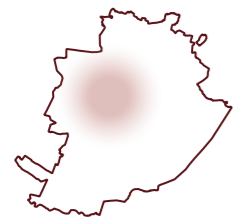
**Sguardi ravvicinati
sulle scene**

Premessa

In questa sezione, l'analisi si concentra su una lettura ravvicinata della Torino operaia attraverso il cinema. Dopo aver individuato sulla mappa i luoghi chiave delle scene analizzate, qui vengono presentate, attraverso fotogrammi estratti dai film, le inquadrature e le scelte registiche che contribuiscono alla rappresentazione della città.

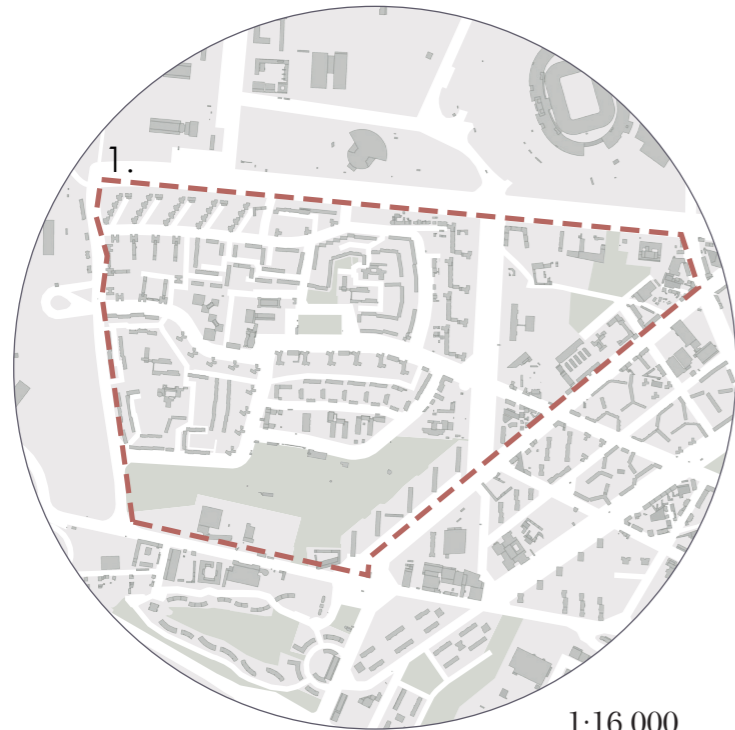
Ogni ingrandimento della mappa approfondisce uno spazio specifico, mostrando, attraverso dei fotogrammi estratti dai film, come il linguaggio cinematografico interpreta lo spazio narrato, ossia i quartieri, le vie, i ponti, le stazioni e gli spazi periferici che diventano gli scenari di storie individuali e collettive.

Attraverso questo approccio, lo zoom cinematografico diventa uno strumento per cogliere dettagli spesso trascurati, offrendo una prospettiva visiva e critica sulla Torino nel periodo tra il 1968 e il 1980 e sulle sue mutazioni, e dando un contesto spaziale alle rappresentazioni cinematografiche considerate.



LEGENDA

- | | | | | | |
|-------|------------|-------|---------------|-------|------------|
| | edificato | | isolati | | verde |
| | viabilità | | corsi d'acqua | num. | area film |
| lett. | punto film | lett. | via film | lett. | corso film |



1:16.000

1. Le Vallette



Fotogramma dell'episodio *Il frigorifero*: Gavino nel quartiere Le Vallette.
<https://www.youtube.com/watch?v=yYNIyRKNiu4> (gennaio 2025)

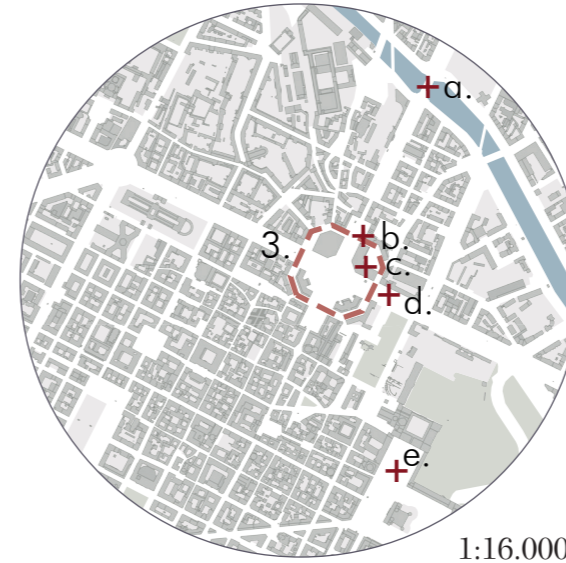


1:16.000

2. Ferriere Fiat



Fotogramma del film *Trevico - Torino. Viaggio nel Fiat-nam*: Fortunato osserva i macchinari nelle Ferriere Fiat.
<https://www.youtube.com/watch?v=BlvL2YNyELM> (gennaio 2025)



1:16.000

b. Piazza della Repubblica angolo corso Giulio Cesare



Fotogramma dell'episodio *Il frigorifero*: Adelina che passeggia all'incrocio tra corso Giulio Cesare e piazza della Repubblica.
<https://www.youtube.com/watch?v=yYNIyRKNiu4> (gennaio 2025)

d. Piazza della Repubblica angolo corso Regina Margherita



Fotogramma del film *Mimì metallurgico ferito nell'onore*: Mimì parla con Fiore poco prima di salvarla dall'aggressione di un gruppo di ragazzi; sullo sfondo si può osservare il mercato alimentare di Porta Palazzo.
<https://imgur.com/7zvdslg> (gennaio 2025)

3. Area di Porta Palazzo



a. Ponte Mosca



Fotogramma del film *La ragazza di via Millelire*: Betty e il ragazzo si muovono tra i rifiuti che circondano il ponte Mosca.
<https://www.youtube.com/watch?v=NIuytWymnf0&t=1958s> (gennaio 2025)

c. Tettoia dell'orologio (porzione aperta)



Fotogramma dell'episodio *Il frigorifero*: Adelina e Gavino discutono sotto la tettoia dell'orologio.
<https://www.youtube.com/watch?v=yYNIyRKNiu4> (gennaio 2025)

e. Piazzetta Reale












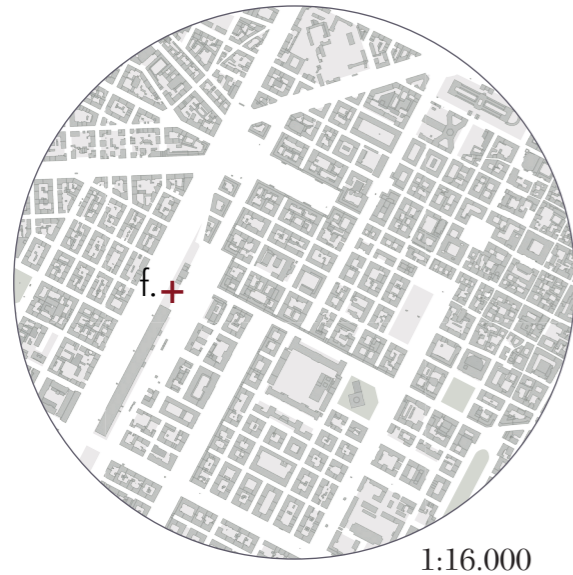
Fotogramma del film *Mimì metallurgico ferito nell'onore*: Mimì e Fiore passeggiano tra le auto parcheggiate nella piazzetta Reale; sullo sfondo Palazzo Madama.
<https://imgur.com/7zvdslg> (gennaio 2025)

Fotogramma del film *Trevico - Torino. Viaggio nel Fiat-nam*: inquadratura generale dell'area mercatale di Porta Palazzo.
<https://www.youtube.com/watch?v=BlvL2YNyELM> (gennaio 2025)



LEGENDA

- | | | | | | |
|---|------------|---|---------------|---|------------|
|  | edificato |  | isolati |  | verde |
|  | viabilità |  | corsi d'acqua | num.  | area film |
| lett.  | punto film | lett.  | via film | lett.  | corso film |

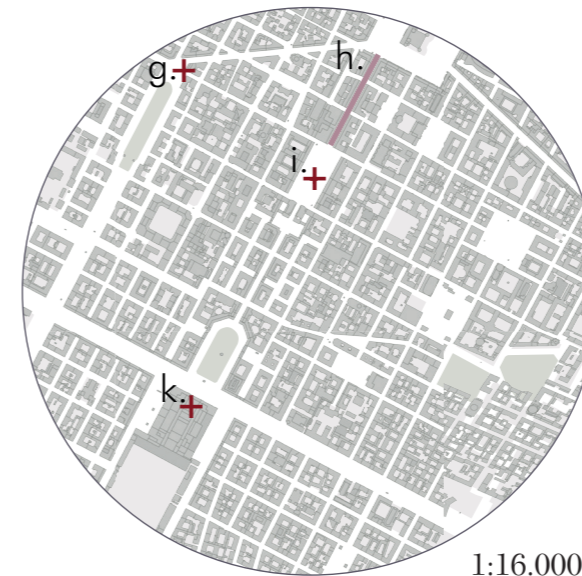


1:16.000

f. Cavalca-ferrovia di Porta Susa



Fotogramma del film *La ragazza di via Millelire*: in primo piano Betty, sullo sfondo (a destra) il cavalcaferrovia di Porta Susa.
<https://www.youtube.com/watch?v=NluytWymnf0&t=1958s>
(gennaio 2025)



1:16.000

h. Via Roma



Fotogramma del film *Sciopero alla Fiat 1968 - Torino, 30 marzo 1968*: inquadratura del primo tratto di via Roma.
<https://www.youtube.com/watch?v=cHf8WjV17Yk> (gennaio 2025)

i. Piazza San Carlo



Fotogramma del film *La fabbrica*: manifestanti sul monumento a Emanuele Filiberto in piazza San Carlo (durante il comizio di Bruno Trentin del 25 settembre 1969).
<http://patrimonio.aamod.it/aamod-web/film/detail/IL8010003526/22/la-fabbrica.html?startPage=21&idFondo=>
(gennaio 2025)

g. Via Santa Teresa



Fotogramma dell'episodio *Il frigorifero*: Adelina e Gavino all'ingresso della galleria Enzo Tortora (lato via Santa Teresa).
<https://www.youtube.com/watch?v=yYn1yRKNiu4> (gennaio 2025)

i. Piazza San Carlo



Fotogramma del film *Mimi metallurgico ferito nell'onore*: piazza San Carlo popolata dalle automobili.
<https://imgur.com/7zedsIg> (gennaio 2025)



k. Stazione Torino Porta Nuova

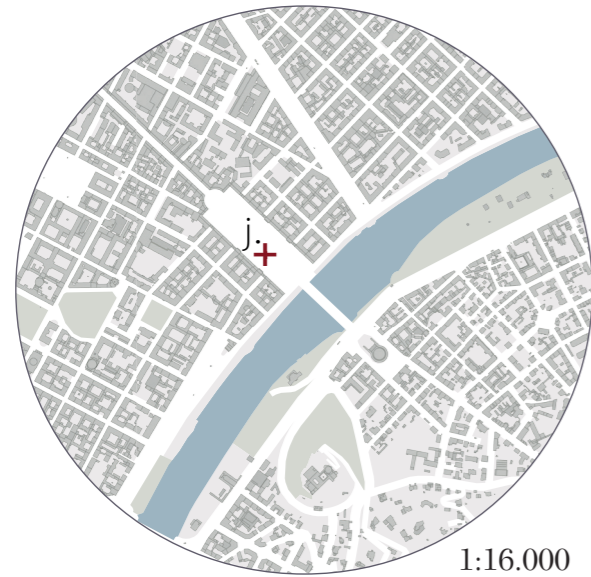


Fotogramma del film *Treviso - Torino. Viaggio nel Fiat-nam*: Fortunato davanti la biglietteria della stazione Porta Nuova.
<https://www.youtube.com/watch?v=BIvL2YNyELM> (gennaio 2025)



LEGENDA

	edificato		isolati		verde
	viabilità		corsi d'acqua	num. 	area film
lett. 	punto film	lett. 	via film	lett. 	corso film



j. Piazza Vittorio Veneto



Fotogramma del film *La ragazza di via Millelire*: Betty svenuta sulle strisce pedonali di piazza Vittorio Veneto.
<https://www.youtube.com/watch?v=NIuytWymnf0&t=1958s>
 (gennaio 2025)



l. Castello del Valentino



Fotogramma del film *La fabbrica*: studenti che lanciano oggetti contro la polizia, dal tetto della facoltà di architettura (nel Castello del Valentino), durante gli scontri di corso Traiano.
<https://www.youtube.com/watch?v=Iz5xF5dku5g&t=827s>
 (gennaio 2025)

l. Arco monumentale all'Arma di Artiglieria



Fotogramma del film *Mimì metallurgico ferito nell'onore*: Mimì che vaga nei pressi dell'arco monumentale all'Arma di Artiglieria.
<https://www.youtube.com/watch?v=uo-Ur-rTH1o&themeRefre> (gennaio 2025)

4. Parco del Valentino



Fotogramma del film *Mimì metallurgico ferito nell'onore*: Mimì passeggia per i prati innevati del parco del Valentino.
<https://www.youtube.com/watch?v=uo-Ur-rTH1o&themeRefre> (gennaio 2025)



q. Serbatoio pensile di Fiat Mirafiori



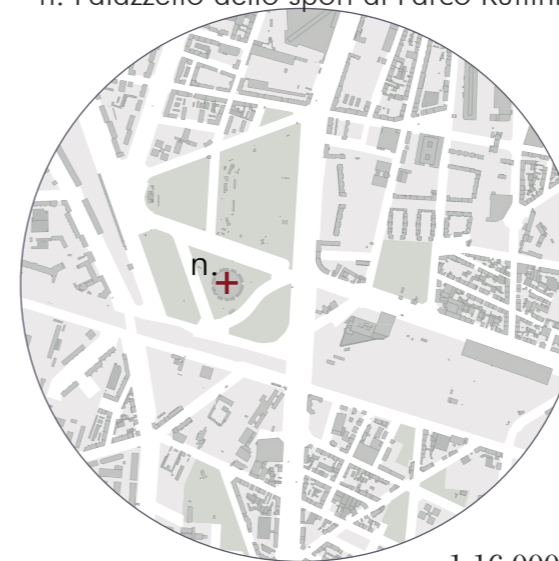
Fotogramma dal film *Senzachiedere permesso*: operai manifestano nello stabilimento di Fiat Mirafiori; sullo sfondo il serbatoio pensile.
https://www.youtube.com/watch?v=0_Z76IdkDM4 (gennaio 2025)

6. Stabilimento di Fiat Mirafiori



Fotogramma dal film *Senzachiedere permesso*: stabilimento di Fiat Mirafiori visto dal tetto di uno dei capannoni della fabbrica.
https://www.youtube.com/watch?v=0_Z76IdkDM4 (gennaio 2025)

n. Palazzetto dello sport di Parco Ruffini



Fotogramma dal film *Senzachiedere permesso*: interno del Palazzetto dello sport di parco Ruffini durante il cosiddetto "Processo alla Fiat" del 1969.
https://www.youtube.com/watch?v=0_Z76IdkDM4 (gennaio 2025)

o. Pista di collaudo di Fiat Mirafiori



Fotogramma del film *Trevico - Torino. Viaggio nel Fiat-nam*: inquadratura dall'alto della pista di collaudo di Fiat Mirafiori.
<https://www.youtube.com/watch?v=BIcl2YNyELM> (gennaio 2025)

p. Ingresso palazzina Fiat Mirafiori

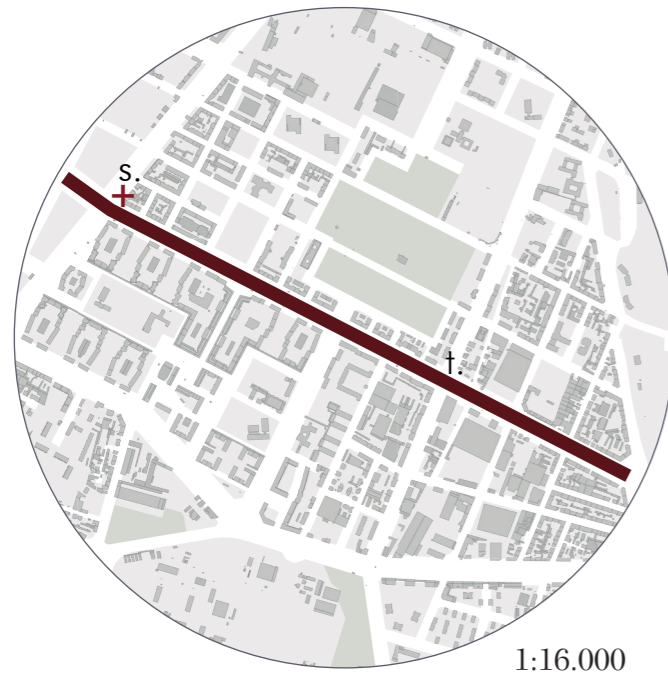


Fotogramma del film *Sciopero alla Fiat 1968 - Torino, 30 marzo 1968*: inquadratura della palazzina di Fiat Mirafiori.
<https://www.youtube.com/watch?v=cHf8WjV17Yk> (gennaio 2025)



LEGENDA

- | | | | | | |
|-------|------------|-------|---------------|-------|------------|
| | edificato | | isolati | | verde |
| | viabilità | | corsi d'acqua | num. | area film |
| lett. | punto film | lett. | via film | lett. | corso film |



t. Corso Traiano

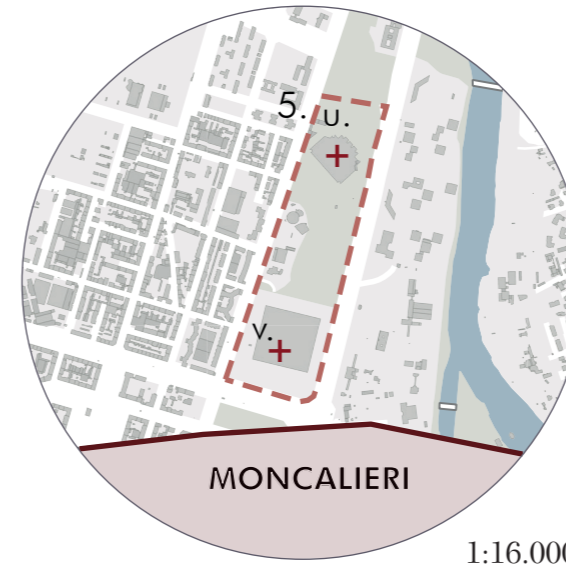


Fotogramma del film *La fabbrica*: barricate dei manifestanti durante gli scontri di corso Traiano in mezzo al medesimo corso.
<https://www.youtube.com/watch?v=Iz5x5dKu5g&t=827s>
 (gennaio 2025)

s. Corso Traiano angolo corso Unione Sovietica



Fotogramma dell'episodio *Il frigorifero*: Adelina e Gavino in una cabina telefonica all'incrocio tra corso Traiano e corso Unione Sovietica; sullo sfondo si può osservare la palazzina uffici di Fiat Mirafiori.
<https://www.youtube.com/watch?v=yYNIyRKNiu4>
 (gennaio 2025)



u. Palazzo a Vela



Fotogramma del film *Trevico - Torino. Viaggio nel Fiat-nam*: inquadratura da lontano del Palazzo a Vela nell'area espositiva di Italia '61.
<https://www.youtube.com/watch?v=BlvL2YNyELM> (gennaio 2025)

v. Palazzo del Lavoro

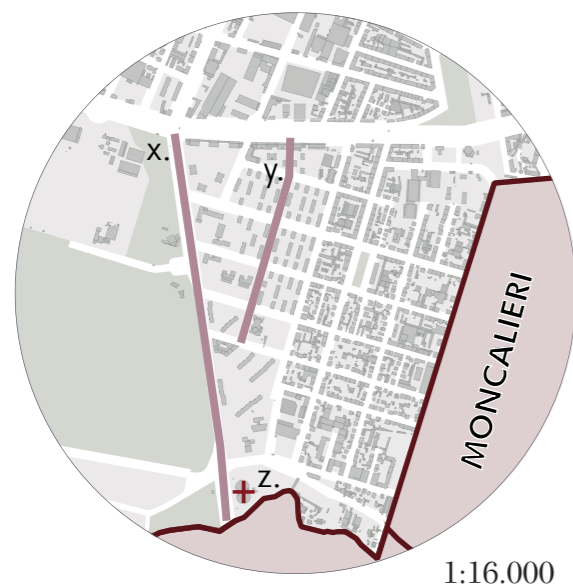


Fotogramma del film *Trevico - Torino. Viaggio nel Fiat-nam*: Vicky e Fortunato all'esterno e all'interno del Palazzo del Lavoro.
<https://www.youtube.com/watch?v=BlvL2YNyELM> (gennaio 2025)

5. Area espositiva Italia '61



Fotogramma del film *Trevico - Torino. Viaggio nel Fiat-nam*: Vicky e Fortunato passeggiano sulla monorotaia di Italia '61; sullo sfondo il resto dell'area espositiva.
<https://www.youtube.com/watch?v=BlvL2YNyELM> (gennaio 2025)



y. Via Domenico Millelire



Fotogramma del film *La ragazza di via Millelire*: Betty passeggia nei pressi di casa sua in via Domenico Millelire.
<https://www.youtube.com/watch?v=N1uytWymnf0&t=1958s>
 (gennaio 2025)

x. Via Emanuele Artom



Fotogramma del film *La ragazza di via Millelire*: Betty scende dall'auto di una sua amica in via Emanuele Artom.
<https://www.youtube.com/watch?v=N1uytWymnf0&t=1958s>
 (gennaio 2025)

z. Palazzetto Le Cupole



Fotogramma del film *La ragazza di via Millelire*: ragazzi giocano a palla davanti il palazzetto Le Cupole in via Emanuele Artom.
<https://www.youtube.com/watch?v=N1uytWymnf0&t=1958s>
 (gennaio 2025)

Bibliografia

Giuseppe Maria Pugno, *Storia del Politecnico di Torino. Dalle origini alla vigilia della Seconda guerra mondiale*, Stamperia artistica Nazionale, Torino, 1959

Il piano regolatore di Torino 1959, "Atti e rassegna tecnica della Società degli ingegneri e architetti in Torino", XIV, marzo - aprile 1960

Giulio Carlo Argan, *Lo spazio visivo della città: «Urbanistica e cinematografo»*, in *Lo spazio visivo della città "urbanistica e cinematografo"*, a cura di Giulio Carlo Argan, Cappelli, Bologna, 1969, (Gli incontri di Verrucchio), pp. 9-16: p.11

Guido Aristarco, *La città, possibilità del cinema e i film*, in *Lo spazio visivo della città*, a cura di Giulio Carlo Argan, in *Lo spazio visivo della città "urbanistica e cinematografo"*, a cura di Giulio Carlo Argan, Cappelli, Bologna, 1969, (Gli incontri di Verrucchio), pp. 34-64: 39-40

Leonardo Del Bufalo, *Architettura Urbanistica Industria*, Officina Edizioni, Roma, 1969

Carlo Sartori, *Vallette. Grattacieli nel deserto*, "La Stampa", CI, 19-20 febbraio 1969, 41, p. 5. Disponibile da http://www.archiviola stampa.it/component/option,com_lastampa/task,search/Itemid,3/remove,all/ (dicembre 2024)

Diego Novelli, *Una città costruita a misura del profitto*, "L'Unità", XLVI, 10 maggio 1969, 126, p.8. Disponibile da <https://archivio.unita.news/> (novembre 2024)

Tre dei quindicimila, "L'Unità", XLVI, 10 maggio 1969, 126, p. 8. Disponibile da <https://archivio.unita.news/> (novembre 2024)

Torino: sciopero senza precedenti per i fitti. Contro la speculazione edilizia bloccati i servizi della città, la Fiat e tutte le industrie, "L'Unità", XLVI, 179, 4 luglio 1969, pp. 1;10. Disponibile da <https://archivio.unita.news/> (ottobre 2024)

Vita nella grande città: il difficile problema dell'inserimento, "La Stampa", CVIII, 18 gennaio 1969, 15, p. 4. Disponibile da http://www.archiviola stampa.it/component/option,com_lastampa/task,search/Itemid,3/remove,all/ (ottobre 2024).

Alberto Magnaghi *et al.*, *La città fabbrica. Contributi per un'analisi di classe del territorio*, CLUP, Milano, 1970

Pier Luigi Ghisleni, Marisa Maffioli, a cura di, *Il verde nella città di Torino*, Stamperia Artistica Nazionale, Torino, 1971

Alfredo Milanaccio, Luca Ricolfi, *Lotte operaie e ambiente di lavoro. Mirafiori 1968-1974*,

Einaudi, Torino, 1974

Goffredo Fofi, *L'immigrazione meridionale a Torino*, 2^a ed., Giangiaco Feltrinelli Editore, Milano, 1976

Filippo Barbano *et al.*, *Strutture della trasformazione: Torino 1945-1975*, Cassa di risparmio di Torino, Torino, 1980

Enrico Luzzati *et al.*, *Introduzione*, in *La rilocalizzazione dell'industria nell'area torinese (1961-1977)*, a cura di Enrico Luzzati, 7 voll., Franco Angeli Editore, Milano, 1982, I, pp. 15-22: 19

Armando Ceste, *et al.*, a cura di, *Collettivo Cinema Militante Torino: 1968/1975*, Ages arti grafiche, Torino, 1984, (2° Festival Internazionale Cinema Giovani)

Cesare Bianchi, *Il Valentino. Storia di un parco*, Il piccolo editore, Torino, V, 1984

Politecnico di Torino. Dipartimento Casa-Città, *Beni culturali ambientali nel Comune di Torino*, 2 voll., Società degli Ingegneri e degli Architetti in Torino I, 1984

Augusto Sistri, Luciano Re, a cura di, *Aree ambientali fluviali*, in *Beni culturali ambientali nel Comune di Torino*, Politecnico di Torino. Dipartimento Casa-Città, 2 voll., Società degli Ingegneri e degli Architetti in Torino I, 1984, pp. 131-167: 159

Augusto Sistri, *Torino Esposizioni*, in *Beni culturali ambientali nel Comune di Torino*, Politecnico di Torino. Dipartimento Casa-Città, cit., p. 351

Augusto Sistri, *L'uso storico dei fiumi e l'attuale assetto delle aree fluviali*, in *Beni culturali ambientali nel Comune di Torino*, Politecnico di Torino. Dipartimento Casa-Città, 2 voll., Società degli Ingegneri e degli Architetti in Torino I, 1984, pp. 743-747: 745

Donatella Ronchetta, *Mura Romane*, in *Beni culturali ambientali nel Comune di Torino*, Politecnico di Torino. Dipartimento Casa-Città, 2 voll., Società degli Ingegneri e degli Architetti in Torino I, 1984, p. 286

Riccardo Nelva, a cura di, *Tipi edilizi residenziali caratterizzanti gli ambiti urbani*, in *Beni culturali ambientali nel Comune di Torino*, Politecnico di Torino. Dipartimento Casa-Città, 2 voll., Società degli Ingegneri e degli Architetti in Torino I, 1984, pp. 255-265: 256-257

Riccardo Nelva, *Stazione F. S. Di Torino Porta Susa*, in *Beni culturali ambientali nel Comune di Torino*, Politecnico di Torino. Dipartimento Casa-Città, 2 voll., Società degli Ingegneri e degli Architetti in Torino I, 1984

Domenico Bagliani, Laura Sasso, prefazione di Giuseppe Varaldo, *Luoghi di Torino tra passato e futuro*, Celid, Torino, 1989

Nico Ivaldi, *Italia '61. L'evento che cambiò Torino*, Torino, Progetto '82, 1989

Franco Mellano, *Torino 1945-1985: tra pianificazione ed emergenza*, in *Architettura e Urbanistica a Torino 1945/1900*, a cura di Mazza e Olmo, cit., pp. 242-253: 247-249.

Luigi Mazza, Carlo Olmo, a cura di, *Architettura e urbanistica a Torino 1945/1990*, Umberto Allemandi & C., Torino, 1991

Roberto Gabetti, *Variabili e costanti della cultura architettonica torinese: dal 1945 ad oggi, con un passaggio al futuro*, in *Architettura e Urbanistica a Torino 1945/1900*, a cura di Luigi Mazza e Carlo Olmo, Torino, Umberto Allemandi & C., 1991, pp. 86-122: 92

Rocco Curto, *Razionalità di mercato e crescita quantitativa, 1950-1960*, in *Architettura e Urbanistica a Torino 1945/1900*, a cura di Luigi Mazza e Carlo Olmo, cit., pp. 205-217: 207; 209

Maria Grazia Imarisio, Diego Surace, *Torino Liberty*, Daniela Piazza Editore, Torino, 1992

Luciano Re, Giovanni Sessa, *Torino, Via Roma*, Lindau, Torino, 1992

Marc Augè, *Nonluoghi. Introduzione a un'antropologia della surmodernità*, Eluthera, Milano, 1993

Paolo Scarzella, *Torino nell'Ottocento e nel Novecento: ampliamenti e trasformazioni entro la cerchia dei corsi napoleonici*, Celid, Torino, 1995

CICSENE, a cura di, *Storia dell'edificazione*, in *Un mercato e i suoi rioni. Studio sull'area di Porta Palazzo*, Stampa AGAM, Cuneo, 1997

Sergio Pace, *La Fabbrica ininterrotta. Il progetto, il cantiere, la costruzione, i primi ampliamenti*, in *Mirafiori 1936-1962*, a cura di Carlo Olmo, Umberto Allemandi & C., Torino, 1997, pp. 47-83: 47-48

Aris Accornero, *La fabbrica c'è, ma non si vede più*, "Casabella", 651-652, dicembre 1997 - gennaio 1998, pp. 4-5: 4-5

Leonardo Gambino, *Il Lingotto una volta. Voci e immagini di un sobborgo di Torino nei primi decenni del Novecento*, Città di Torino. Circostrizione 9 Nizza - Lingotto, Torino, 1998, pp. 55-56. Disponibile da <https://www.museotorino.it/view/s/086f834fb4824096ac68e0c665dd26b8> (ottobre 2024)

Michela Rosso, *La crescita della città*, in *Storia di Torino. Dalla Grande Guerra alla liberazione*, a cura di Tranfaglia Nicola, 1915-1945, 9 voll., G. Einaudi, Torino, 1998, VIII, pp. 427-471: 437. Disponibile da <https://www.museotorino.it/resources/pdf/books/149/files/assets/common/downloads/publication.pdf> (novembre 2024)

Vera Comoli Mandracci, Carlo Olmo, a cura di, *Torino: guida di Architettura*, Umberto Allemandi Editore, Torino, 1999

Cristina Cuneo, *Piazza San Carlo*, in *Torino: guida di Architettura*, a cura di Vera Comoli Mandracci, Carlo Olmo, Umberto Allemandi Editore, Torino, 1999, pp. 54-55: 55

Cristina Cuneo, *Via Po*, in *Torino: guida di Architettura*, a cura di Vera Comoli Mandracci, Carlo Olmo, Umberto Allemandi Editore, Torino, 1999, p. 64.

Annalisa Dameri, *Castello del Valentino*, in *Torino: guida di Architettura*, a cura di Vera Comoli Mandracci, Carlo Olmo, Umberto Allemandi Editore, Torino, 1999, pp. 118-119: 118-119

Annalisa Dameri, *Via Milano e piazza della Repubblica*, in *Torino: guida di Architettura*, a cura di Vera Comoli Mandracci, Carlo Olmo, Umberto Allemandi Editore, Torino, 1999, pp. 96-97: 96-97

Michela Rosso, *Via Roma Nuova*, in *Torino: guida di Architettura*, Torino, a cura di Vera Comoli Mandracci, Carlo Olmo, Umberto Allemandi Editore, Torino, 1999, pp. 188-189: 188

Anna Licata, Elisa Mariani-Travi, *La città e il cinema*, Universale di Architettura, Torino, I ed., 2000

Castrovilli A., Seminara C., *Mirafiori, la città oltre il Lingotto: storie di via Artom e dintorni*, Torino, Mentelocale, 2000

Stefano Della Casa, Lorenzo Ventavoli, *Officina torinese: una passeggiata in 100 anni di cinema*, Lindau, Torino, 2000

Davide Bracco, *et al.*, a cura di, *Torino città del cinema*, Il Castoro, Milano, 2001

Marco Bertozzi, a cura di, *Il cinema, l'architettura, la città*, Editrice Librerie Dedalo, Roma, 2001

Massimo Casavola, *La città neorealista*, in *Il cinema, l'architettura, la città*, a cura di Marco Bertozzi, Editrice Librerie Dedalo, Roma, 2001, pp. 124-131: 126

Maria Pia Dal Bianco, Carlo Marengo di Santarosa, con la collaborazione della Soprintendenza per i beni architettonici e per il paesaggio del Piemonte, Settore arredo e immagine urbana della Città di Torino, a cura di, *Piazza San Carlo a Torino. Cronaca di un restauro / Chronicle of Its Restoration*, Milano, Lybra Immagine, 2001

Rita Binaghi, *Piazza San Carlo tra cuore e mente*, in *Piazza San Carlo a Torino. Cronaca di un restauro / Chronicle of Its Restoration*, a cura di Maria Pia Dal Bianco, Carlo Marengo di Santarosa, con la collaborazione della Soprintendenza per i beni architettonici e per il paesaggio del Piemonte, Settore arredo e immagine urbana della Città di Torino, Milano,

Lybra Immagine, 2001, pp 18-27: 26

Giovanni Maria Lupo, *Le barriere e la cinta daziaria*, in *Storia di Torino. Da capitale politica a capitale industriale, 1864-1915*, a cura di Umberto Levra, 9 voll, G. Einaudi, Torino, 2001, VII, pp. 303-317: 304-305. Disponibile da <https://www.museotorino.it/resources/pdf/books/148/#464> (ottobre 2024)

Renzo Rossotti, *Le piazze di Torino*, Newton & Compton editori, Roma, 2001

Ben-Ghiat Ruth, *The Italian Cinema and the Italian Working Class*, "International Labor and Working Class History", 59, primavera 2001, pp. 36-51: 48. doi: 10.1017/S0147547901004070

Fabio Levi e Bruno Maida, a cura di, *La città e lo sviluppo: crescita e disordine a Torino 1945-1970*, Franco Angeli, Milano, 2002

Fabio Levi, *Introduzione* in *La città e lo sviluppo: crescita e disordine a Torino 1945-1970*, a cura di Fabio Levi e Bruno Maida, Franco Angeli, Milano, 2002, pp. 9-34: 23-24

Maddalena Rusconi, *Italia '61: l'immagine di Torino in trasformazione*, in *La città e lo sviluppo*, a cura di Fabio Levi e Bruno Maida, Franco Angeli, Milano, 2002, cit., pp. 526-571: 567

Emanuela Crosetto, *L'architettura assistenziale tra Sei e Settecento: l'Ospedale Maggiore della Carità di Novara*, tesi di laurea in Architettura, Politecnico di Torino, dicembre 2003, rel. Patrizia Chierici

Stefano Della Casa, *Miracolo a Torino: fatti, personaggi e storie dal mondo del cinema*, La Stampa, Torino, 2003

Cristina Chiorino, «Cantiere Italia '61». *La ville industrielle costruisce i suoi simboli*, in *Italia '61: la nazione in scena. Identità e miti nelle celebrazioni per il centenario dell'Unità d'Italia*, a cura di Sergio Pace, Cristina Chiorino, Michela Rosso, Umberto Allemandi & C., Torino, Londra, Venezia, New York, 2005, pp. 29-54: 33

Agostino Magnaghi, Mariolina Monge, Luciano Re, *Guida all'architettura moderna di Torino*, Celid, Torino, 2005

Giulio Martini, a cura di, *I luoghi del cinema*, ouing Club Italiano, Milano, T2006

Politecnico di Torino. Dipartimento di Ingegneria e dei Sistemi Edilizi e Territoriali, *Il disegno di luoghi e mercati a Torino*, Celid, Torino, 2006

Sara Cortellazzo, Massimo Quaglia, a cura di, *Cinema e mondo del lavoro*, Torino, CELID, 2007

Jean Castex, *Piazza Vittorio Veneto (Piazza Po)*, in *Architecture of Italy*, a cura di Jean Castex,

Bloomsbury Publishing, USA, 2008

Domenico De Gaetano, *Torino ciak si gira. Breve storia del cinema a Torino da «Profondo rosso» a «Dopo mezzanotte»*, Torino, Lindau, 2008

Paola Di Biagi, *La «città pubblica». Edilizia sociale e riqualificazione urbana a Torino*, Umberto Allemandi & C., Torino, 2008

Di Rovasenda Di Melle Di Ceres F., *Torino e Il Cinema: Una Lettura Della Città Attraverso La Macchina Da Presa*, tesi di laurea in Architettura, Politecnico di Torino, 2008, rel. Guido Montanari

Federico Guiati, a cura di, *Rigenerazione urbana e accompagnamento sociale. Il caso di via Artom a Torino*, Celid, Torino, 2008

Maria Luisa Fagiani, *L'immagine dei territori: Cineturismo e altri percorsi*, Rende (CS), Centro editoriale e Librario Università della Calabria, 2009

Carlo Felice Casula *et al.*, a cura di, *Ciak, si lotta! Il cinema dell'Autunno caldo in Italia e nel mondo*, Annali, n. 12, Roma, LiberEtà, 2011

Michela Comba, *Effetti costruttivi di una company town. Pier Luigi Nervi e il Servizio Costruzioni Fiat (1947-1966)*, in *Pier Luigi Nervi. Torino, la committenza industriale, le culture architettoniche e politecniche italiane*, a cura di Sergio Pace, Silvana editoriale – PLN Project, Cinisello Balsamo – Bruxelles, 2011, pp. 25-33: 28

Sergio Pace, a cura di, *Pier Luigi Nervi. Torino, la committenza industriale, le culture architettoniche e politecniche italiane*, Silvana editoriale – PLN Project, Cinisello Balsamo – Bruxelles, 2011

Michela Comba, a cura di, *Maire Tecnimont. I progetti Fiat Engineering 1931-1979. Fiat Engineering projects*, Silvana Editoriale, Milano, 2011

Salvo Vaccaro, a cura di, *Spazi altri: i luoghi delle eterotopie / Michel Foucault*, Mimesis, Milano Udine, 2011

David Harvey, *Città ribelli: i movimenti urbani dalla Comune di Parigi a Occupy Wall Street*, il Saggiatore, Milano, 2013

A. Maahsen-Milan, "Imma Summis Mutare": *Landscape Of Light And Shadow In The Heart Of The City – "Porta Susa" Railway Station, Turin*, "WIT Transactions on the Built Environment", Southampton, 2013, 130, p. 108. <https://doi.org/10.2495/UT13009>.

Filippo De Pieri, *et al.*, a cura di, *Storie di case. Abitare l'Italia del boom*, Donzelli Editore, Roma, 2013

Filippo De Pieri, *La legge 167 e i ceti medi*, "Territorio", XVII, 64, 2013, pp. 75-81: 79. Disponibile da https://mirafioridopoilmito.it/wp-content/uploads/materiali/articoli_riviste/La_legge_167_e_i_ceti_medi_in_Territorio.pdf (gennaio 2025)

Piergiorgio Balocco, *Porta Palazzo. Una piazza crocevia del mondo*, Torino, Graphot Editrice, 2014

Pia Davico *et al.*, *Borgo Lingotto*, in *La storia della città per capire il rilievo urbano per conoscere. Borghi e borgate di Torino*, Revello (CN), Nuova Stampa Tipolitografica, 2014

Vincenzo Trione, a cura di, *Il cinema degli architetti*, Johan & Leni Editore, Truccazzano (MI), 2014

Mirko Romagnoli, *Pocket Parks for All: la valorizzazione degli spazi residuali come opportunità per la città inclusiva*, "Ri-vista. Ricerche per la progettazione del paesaggio", 2, 2016, pp. 140-141: 141-142. doi: 10.13128/RV-1937.

Barbara Albertin, Fabiola Zaccone, *Il GIS per le pubbliche amministrazioni: gli impianti sportivi della Città di Torino*, tesi di laurea magistrale in Architettura Per Il Restauro E Valorizzazione Del Patrimonio, Politecnico di Torino, 2017, rel. Fulvio Rinaudo, Eugenio Barbirato

Gemma Belli, *Introduzione*, "Storia dell'urbanistica", 38, novembre 2019, 3, pp. 13-19: 18

Walter Mattana, *Tradition and Modernity. The Italian Corporate Cinema between Documentary and Tecnofilm (1950-1970)*, in *Le cinématographe pour l'industrie et dans les entreprises (1890-1990)*, "Cahiers d'histoire du Cnam", Hypotheses.org, 2019, 12, pp. 103-132: 110. hal-03040295.

Emilia Garda, Marika Mangosio, *Il calcestruzzo armato e la costruzione della città. Innovazione tecnologica e qualità dell'abitare*, in Seminario Internazionale CIAS, atti del convegno, (Dubai, 16-23 marzo 2019), pp. 81-100: 98.

Michela Comba, Rita D'Attorre, *Torino 1914-1976 : la costruzione della città dalla prima guerra mondiale alla guerra fredda / building the city from World War I to the Cold War*, Silvana Editoriale, Cinisello Balsamo, 2020

Michela Comba, Rita D'Attorre, *Torino 1914-1976 : la costruzione della città dalla prima guerra mondiale alla guerra fredda / building the city from World War I to the Cold War*, Silvana Editoriale, Cinisello Balsamo, 2020

Filippo De Pieri, *Tra simili. Storie incrociate dei quartieri italiani del secondo dopoguerra*, Quodlibet, Macerata, 2021, pp. 34-35. Disponibile da <https://access-torrossa-com.ezproxy.biblio.polito.it/resources/an/4980109?digital=true> (gennaio 2025)

Fabiana Francesca Antonioli, *Città proiettata. La percezione di Torino attraverso i suoi immaginari cinematografici*, tesi di laurea in Architettura, Politecnico di Torino, febbraio

2023, rel. Cristina Colet

Giacomo Girocchi, *La marcia dei quarantamila e la scomparsa della fabbrica: Il ruolo dell'architettura nell'immagine aziendale Fiat*, in *XI AISU congress – Beyond the Gaze – Interpreting and understanding the city*, atti del convegno (Ferrara, 13-16 settembre 2023), AISU, 2024, pp. 1-13: 2-3. Disponibile da <https://iris.polito.it/handle/11583/2993375?mode=simple> (novembre 2024)

Sitografia

<http://patrimonio.aamod.it/aamod-web/film/detail/IL8200002404/22/sciopero-alla-fiat-torino-30-marzo-1968.html?startPage=0&idFondo&multiSearch=true> (luglio 2024)

<https://patrimonio.aamod.it/aamod-web/film/detail/IL8010003526/22/la-fabbrica.html> (luglio 2024)

https://it.wikipedia.org/wiki/Bruno_Trentin (settembre 2024)

<https://www.davinotti.com/forum/location-verificate/le-coppie/50000878> (settembre 2024)

<http://geoportale.comune.torino.it/geocatalogocoto/?sezione=mappa>, (settembre 2024)

http://www.torinocittadelcinema.it/schedafilm.php?film_id=468&stile=small (settembre 2024)

https://it.wikipedia.org/wiki/Mim%C3%AC_metallurgico_ferito_nell%27onor (ottobre 2024)

<https://www.davinotti.com/forum/location-verificate/mimi-metallurgico-ferito-nell-onore/50001054> (ottobre 2024)

[https://it.wikipedia.org/wiki/Piazza_San_Carlo#Piazza_San_Carlo_\(1750-oggi\)](https://it.wikipedia.org/wiki/Piazza_San_Carlo#Piazza_San_Carlo_(1750-oggi)) (ottobre 2024)

<https://www.ildeposito.org/eventi/3-luglio-1969-torino-la-battaglia-di-corso-traiano> (ottobre 2024)

<http://patrimonio.aamod.it/aamod-web/film/detail/IL8600002014/22/trevico-torino.html> (ottobre 2024)

<https://www.davinotti.com/forum/location-verificate/trevico-torino-viaggio-nel-fiat-nam/50024906> (ottobre 2024)

<https://impostorcities.com/project> (ottobre 2024)

<https://streen.org/film/senzachiederepermesso> (ottobre 2024)

<https://www.carmillaonline.com/2015/02/19/senza-chiedere-permesso/> (ottobre 2024)

<https://www.torinofilmfest.org/it/36-torino-film-festival/film/senzachiederepermesso/37677/#regia> (ottobre 2024)

http://www.torinocittadelcinema.it/schedafilm.php?film_id=124 (ottobre 2024)

https://it.wikipedia.org/wiki/La_ragazza_di_via_Millelire (ottobre 2024)

<https://www.piemontetopnews.it/le-tante-metamorfosi-di-porta-susa-in-160-anni-di-vita/>
(ottobre 2024)

<https://www.aamod.it/> (dicembre 2024)

https://it.wikipedia.org/wiki/Direct_cinema (gennaio 2025)

In copertina:

Giuseppe Garelli, *Lavoratori sfilano dietro uno striscione contro il caro-vita*, Torino, 13 ottobre 1976, Archivio fotografico PCI Torino;
Giuseppe Garelli, *Sciopero generale dell'industria. In piazza Carlo Felice sfilano i lavoratori portando una caricatura di Agnelli*, Torino,
1 luglio 1980, Archivio fotografico PCI Torino