

già allora una *company town*, vivendo allacciata con la maggiore azienda del suo territorio in un rapporto simbiotico, inestricabile. Su circa 80 000 dipendenti delle aziende metalmeccaniche torinesi, 46 000, nel 1939, erano alla Fiat: piú del 50 per cento. Una massa considerevole che incideva sul *corpo* della città dettandone ritmi, abitudini, orari, insediamenti territoriali. Quando tra il 1939 e il 1940 si cominciò il trasferimento delle produzioni del Lingotto al nuovo stabilimento di Mirafiori (progettato per ospitare 22 000 addetti), l'assetto urbanistico fu come sottoposto a una torsione violenta verso ovest. La rete tranviaria inseguí le migliaia di persone che si riversavano nella nuova, gigantesca fabbrica: 2000 impiegati e 12 000 operai. Quasi tutti abitavano in via Nizza o in via Madama Cristina, nelle zone comunque adiacenti al Lingotto. Si trattava ora di assecondarne gli spostamenti, raccogliarli alle ore di entrata dei turni di lavoro (alle 6, alle 8 e alle 13), riprenderli al momento delle uscite (alle 13, alle 17 e 15, alle 21). Il 24 luglio 1940 fu attivata la linea B, sul percorso piazza Emanuele Filiberto - corso IV Novembre, che collegava tutti gli ingressi della Fiat Mirafiori posti su via Tazzoli. Funzionava già una linea A (da Porta Nuova a corso Stupinigi, con un percorso di 7880 metri che i mezzi Atm coprivano in soli 27 minuti); il 4 settembre 1940 fu inaugurata anche una linea C (da piazza Carducci). Nel settembre del 1942, infine, entrarono in servizio le linee 11 (da corso Oporto) e 28 (dallo stadio)¹⁹⁴.

Quella della Fiat era una presenza incombente, che aveva lentamente sgretolato l'antica identità del paesaggio urbano, lasciandosi alle spalle le zone dei primi insediamenti industriali, quell'Oltredora diventato ora zona sacra, «luogo di devozione e di pietà», popolata, come nella suggestiva descrizione di Oddone Camerana, da «misteri protetti da chilometri di muri, invisibili e sempre muti salvo quando si animano a ore fisse e improprie per ingoiare o eruttare fiumane di piccoli uomini muti e chiusi come muri». Le fabbriche Fiat erano dappertutto: il Lingotto in via Nizza, le Ferriere a Madonna di Campagna, la Spa in Borgo San Paolo, la Grandi motori alla Barriera di Milano, la Materferro in corso Mediterraneo, l'Aeritalia in corso Francia. E poi ancora la Scuola Allievi in corso Dante, gli uffici direzionali in corso Marconi. Torino era «fisicamente» la Fiat. Dei quattro giganti che dominavano l'economia cittadina dopo la Prima guerra mondiale, la Sip, l'Italgas, la Snia

¹⁹⁴ Per questi dati, cfr. verbali del 7 agosto 1940, 27 settembre 1940, 18 settembre 1942, in AATM, *Deliberazioni* cit. Piú in generale sulla rete dei trasporti urbani, cfr. A. CASTAGNOLI, *I servizi pubblici*, in BOCCALATTE, DE LUNA e MAIDA (a cura di), *Torino in guerra* cit., p. 71; *I trasporti torinesi tra tradizione e innovazione. 80 anni di storia dell'ATM (1907-1987)*, ATM, Torino 1987.