

e sul funzionamento della città, vale a dire l'attenzione dei politici, degli operatori finanziari e immobiliari, degli imprenditori, dei semplici cittadini e, perché no?, di molti esperti e studiosi.

Tra il 1951 e il 1981 il patrimonio abitativo aumenta di due volte a Torino e di 1,8 volte a Milano, un fenomeno che si estende alle relative province (2,2 volte in quella torinese e 2,6 in quella milanese, esclusi i capoluoghi) e regioni (1,5 volte in Piemonte e 1,8 in Lombardia, escluse le province capoluogo).

Se la rete ferroviaria rimane pressoché la stessa, quella stradale si fa invece notevolmente più fitta. I chilometri di strade ordinarie aumentano del 38 per cento in provincia di Torino (37 per cento in Piemonte) e del 28 per cento in provincia di Milano (32 per cento in Lombardia), senza tener conto delle autostrade, che agli inizi degli anni Ottanta si estendono per 607 chilometri in territorio piemontese e per 544 in territorio lombardo.

Altre reti tecnologiche, non meno importanti pur se territorialmente meno impegnative, fanno registrare aumenti ancor più notevoli. A livello nazionale le comunicazioni telefoniche interurbane passano dalle poco più di centomila unità del 1951 ai 4,2 milioni di unità del 1982, così come le comunicazioni internazionali passano dalle diecimila alle 96.000 unità. Nello stesso periodo il numero degli apparecchi telefonici per cento abitanti passa da 7 a 48 in provincia di Torino (da 5 a 48 in Piemonte) e da 11 a 58 in provincia di Milano (da 6 a 49 in Lombardia).

Le città conquistano infine appieno la terza dimensione, il cielo, con lo sviluppo ancor più ragguardevole delle attività aeroportuali. I 300 aerei arrivati o partiti da Torino Caselle nel 1951 diventano 16.000 nel 1983, ed il traffico passeggeri aumenta da 400 a 797.000 persone. Nei due aeroporti milanesi i vettori aumentano da 7.600 a 93.000 l'anno, i passeggeri da 92.000 a 7,4 milioni. Dato particolarmente significativo è che il traffico passeggeri interessa ormai i voli internazionali nella proporzione del 59 per cento.

Analogamente all'aumento della ricchezza — le attività di import-export sono pari al 24 per cento del reddito nazionale lordo nel 1951, al 38 per cento nel 1982 — le nuove tecnologie dei trasporti e delle comunicazioni proiettano la città industriale in ambito internazionale.

La concomitante rivoluzione dell'automobile ha portato a livelli altissimi la produzione e la diffusione di quella che è diventata la macchina per antonomasia, nel linguaggio corrente. E a distanza di quasi un secolo conferma l'esattezza dell'intuito di Giovanni Agnelli quando, nel 1898, si diceva convinto che « l'automobile segnerà l'inizio di un rinnovamento sociale dalle fondamenta » (2). Il mutamento sociale reso possibile dall'automobile, come pure dalle già citate reti di trasporto e comunicazione, è radicale perché risponde ad un bisogno che probabilmente fa parte della natura dell'uomo, il bisogno di mobilità.

Nei trent'anni che separano i primi Cinquanta dai primi Ottanta le autovetture circolanti passano da 159.000 per l'intero Piemonte e Lombardia a oltre un milione nella sola provincia di Torino e ad oltre 1,6 milioni nella sola provincia di Milano (5,4 milioni per Piemonte e Lombardia insieme). A

---

(2) CASTRONOVO V. (1977), *Giovanni Agnelli*, Einaudi, Torino, p. 38.