

LA DIATTO AUTOMOBILI: ECCELLENZA MECCANICA DI LUNGO CORSO

Che i fratelli Pietro e Vittorio Diatto, eredi di una grande impresa di costruzioni meccaniche e ferroviarie a Torino, fossero dei diffisius, come si dice in piemontese, dei perfezionisti pignoli ed esigenti, lo si capisce fin dal 1901, quando era ancora ben lontana dalle loro intenzioni fondare un'azienda automobilistica. Però l'automobile la amavano, tanto da arrischiarsi – proprio loro, cauti e prudenti gestori di un patrimonio immenso – ad acquistarne una, un modello Ceirano. Per la Ceirano fu tutt'altro che un buon affare. Non soltanto i Diatto cominciarono a lamentarsi di ogni sorta di manchevolezze della vettura; si arrivò al punto che la ditta dovette riprendersi la vettura, ripagare i Diatto della somma sborsata e rescindere il contratto. Tale controversia, che andò in tribunale ed ebbe come è logico ampia eco sui giornali automobilistici, divenne esemplare, perché per la prima volta stabiliva delle garanzie a difesa dell'acquirente. Questi i punti fondamentali stabiliti, così come riportati dalla sentenza: “1): *per ottenere la rescissione del contratto e ricevere il prezzo della macchina se pagata, e non pagarlo più mai se devesi ancora fare il pagamento, bisogna agire non già entro i soli tre mesi, ma entro tutta la durata della garanzia, se questa è maggiore, e quindi entro l'intero anno se concesso un anno di garanzia; 2) quando il venditore di un automobile si è obbligato a garantirlo per un determinato uso, tale obbligo non può limitarsi al ricambio dei pezzi che non funzionano, e neppure alla sostituzione della macchina venduta, ma deve inesorabilmente portare anche all'eventuale risoluzione del contratto, se questa è domandata dal compratore, e cioè alla resa dell'automobile ed alla restituzione o non pagamento del prezzo*”. Un bel precedente per tutti gli aspiranti automobilisti.

E' probabile che questa esperienza pesò nella decisione che i due fratelli presero quattro anni dopo, nel 1905. La Ditta “Ing. Vittorio e Pietro Diatto, Fonderie Officine Meccaniche Costruzioni in ferro”, la cui origine a Torino risale al 1835, costruiva vagoni ferroviari e tranviari, ed era fornitrice, tra le altre, della Società Italiana Strade Ferrate del Mediterraneo, della Società Nazionale di Ferrovie e Tramvie di Roma, della Compagnie des Wagons Lits et des Grands Express Européens di Parigi, della Tramvia Elettrica Torino-Rivoli. Dall'inizio del Novecento inoltre, la Diatto forniva alle principali industrie automobilistiche torinesi pezzi in ghisa, cilindri in lega speciale, pezzi in bronzo e in alluminio e molle in acciaio. Questi legami sempre più stretti con un mondo affascinante spinsero i due fratelli ad un passo coraggioso: la fondazione di una propria fabbrica automobilistica, indipendente dalla casa madre. Consapevoli di non poter contemporaneamente sostenere il ruolo di finanziatori e di progettisti, decisero di appoggiarsi ad una azienda già solida, e la scelsero in Francia, forse scottati dalla esperienza con la sfortunata vetturessa Ceirano. Decisero

perciò di allearsi con la casa parigina A. Clément Bayard, di Levallois-Perret, molto apprezzata in Italia tanto da vendervi circa un centinaio di vetture l'anno (il che la rendeva la maggiore casa importatrice in Italia).

L'azienda che risultò da questa alleanza prese il nome di "Società Anonima Diatto – A. Clément vettura marca Torino", con sede in una vasta area compresa a Torino tra le vie Frejus (dove fu stabilita la sede sociale, al n.21), Cesana, Revello e Moretta, su una superficie di 25.000 metri quadri. Presidente fu nominato Adolphe Clément, vice presidente l'ing. Vittorio Diatto, direttore tecnico l'ing. Silvio Bertelà, consiglieri i sigg. Basilio Poccardi, Paolo Cattaneo, Gian Battista Vercellone. L'officina si stendeva su 6.000 metri quadri, e poteva vantare ben 200 macchine utensili "dei tipi più moderni e perfezionati", identici a quelli in uso nella fabbrica francese. Le prime foto che ritraggono gli stabilimenti della Diatto mostrano locali ampi e spaziosi, ben illuminati ed organizzati, qualcosa di sorprendentemente "industriale" fin dalle prime battute. D'altra parte vi lavoravano fin dall'inizio 500 operai: per fare un confronto, alla Fiat, già allora tra le più grandi imprese automobilistiche, gli operai erano 776. Anche per l'organizzazione commerciale i fratelli pensarono bene di affidarsi a chi poteva vantare nel campo esperienza e solidità: scelsero la "Fabbre e Gagliardi", la stessa dell'Italia e delle maggiori fabbriche automobilistiche italiane.

La produzione iniziale, interamente su licenza Clément, si basò su cinque modelli, uno a due cilindri, tre a quattro cilindri, uno a sei cilindri. Si trattava della 2 O. 10-12 HP, venduta (come solo telaio) a 6800 lire; della 4 V.S. 14-18 HP, venduta a 9000 lire il telaio; della 4 O.S., 12.000 lire il telaio; della 4 X.25-35 HP, 14.500 lire; della 6 D.V. (come si vede il numero iniziale indica il numero dei cilindri del motore), 14.500 lire. Nel frattempo la neonata ditta cercava di farsi conoscere attraverso uno dei pochi mezzi disponibili, le corse. Partecipò già nel 1906 a diverse competizioni: il concorso Milano – San Remo, prima classificata; il concorso di resistenza per la Coppa d'Oro, su 4.000 km, dove vinse alcuni premi (peraltro abbondantemente messi in palio); il concorso Herkomer, in Germania, che riuscì a terminare senza penalizzazioni; il concorso Lugano-San Gottardo, dove si aggiudicò il primo e il secondo premio; il record ufficiale di consumo dove guadagnò la Coppa di Cannes avendo dimostrato un consumo di dieci litri per cento chilometri.

Il primo esercizio, al 31 dicembre 1906, si chiuse con un utile di 144.449 lire, il che permise un dividendo di quattro lire per azione, pari all'8% del capitale (che all'atto della fondazione era di un milione e mezzo di lire, di cui 450.000 versate).

In quei primi anni la Diatto conquistò meritata gloria anche nel campo dei veicoli agricoli. Fu la prima azienda al mondo ad applicare il motore a benzina nelle macchine agricole, realizzando una falciatrice da erba e una mietitrice da riso che ottennero premi e medaglie al Concorso Internazionale indetto dal Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio e all'Esposizione di Piacenza (settembre 1908).

Il primo colpo di scena, di tanti che punteggiarono e tormentarono la storia della Diatto Automobili, avvenne il 30 giugno 1909. *“Gli azionisti della società Automobili Diatto A. Clément nell’Assemblea Generale Straordinaria tenuta il 30 giugno andante, approvano la convenzione con il signor Clément loro proposta dal Consiglio di Amministrazione. In seguito a tale convenzione il signor Clément abbandona a favore della società n. 7.000 azioni pari a £ 350.000 e tali azioni vengono distrutte, restando così il capitale da £ 1.500.000 ridotto a £ 1.150.000. Il signor Clément rinuncia pure ad ogni redevance. La nuova denominazione adottata dalla Società è Fonderie Officine Frejus. Il nuovo tipo di automobili che la Società costruirà porterà la Marca ‘Diatto – Torino’”*. Con questo l’azienda, come nota soddisfatta la stampa automobilistica, diventò interamente italiana. Sotto la guida di Vittorio Diatto, che rimase al suo posto di amministratore delegato, si allargò l’offerta con un nuovo modello di vettura leggera, a 4 cilindri monoblocco di 16/20 HP, due litri di cilindrata (alesaggio e corsa di 77 x 110), cambio a tre marce, commercializzata con una carrozzeria doppio phaeton di serie a sole settemila lire. Da notare che la Diatto fu tra le prime a fornire al cliente non soltanto il telaio da vestire, ma la vettura già completa, essendosi dotata (1915) di un ampio reparto carrozzeria. Questo tipo di vetturetta ebbe grande successo, tanto da essere venduta anche in Inghilterra; d’altronde era effettivamente leggera (600 kg il telaio), robusta e relativamente veloce: *“Con una carrozzeria a quattro posti, completamente carica, la piccola vettura si è mostrata atta non solo al servizio di città ma a lunghi viaggi, a escursioni di montagna, ai valichi dei passi alpini senza cagionare il più lieve incidente, superando velocemente le più ardue salite, non riscaldando punto, non producendo mai l’impressione di stanchezza”*. (MCS, 15 gennaio 1910).

Il mondo dell’automobile era in quei tempi profondamente in subbuglio: non soltanto per le agitazioni operaie, che toccheranno il loro culmine nel periodo immediatamente successivo alla guerra, ma anche per la sempre più evidente intenzione dello stato di sottoporre gli automobilisti e i costruttori a una fiscalità pesantissima. Una prima risposta fu la costituzione, sancita il 9 gennaio 1910, dell’Unione delle Fabbriche di Automobili, che vide riunirsi sotto una stessa bandiera l’Isotta Fraschini, la Bianchi, la Züst, la Fiat, la Diatto (partecipò alla riunione l’ing. Diatto in persona), la Spa, l’Itala, la Rapid, la Florentia. Fu una risposta, o un tentativo di risposta, alla pessima manutenzione delle strade, alla viabilità sottoposta a regole di ogni genere e per di più mutevoli a seconda della provincia; alle limitazioni di velocità; ai ventilati aumenti della tassa di circolazione, alle multe indiscriminate, all’esagerato prezzo della benzina, che facevano dell’automobile uno strumento difficile da usarsi, estremamente oneroso da mantenersi, e di cui era difficile l’utilizzo nella vita quotidiana. La Diatto in quegli anni aveva in produzione il tipo unico diventato 16 HP e poi 18 HP per leggeri aumenti dell’alesaggio. Un articolo di *“Motori Cicli e Sports”* (13.02.1911) riferisce addirittura di un portafoglio ordini con consegne a Sydney, Melbourne, San

Paolo, Buenos Aires, Havana, Montréal, Londra, Vienna, Varsavia, Ginevra, Norimberga, Valladolid, per non parlare della Casa reale italiana, a cui furono consegnate nel corso del 1910 quattro Diatto, tre con carrozzeria chiusa ed una a due posti! Si può facilmente spiegare l'attenzione posta dall'azienda al settore esportazione, confrontando la circolazione e la produzione automobilistiche italiane con quelle europee e statunitensi. Contro le 15.000 automobili circolanti in Italia (gennaio 1912) ed una produzione annuale di 5.000 vetture, negli Stati Uniti il rapporto era di 500.000/190.000; in Inghilterra di 150.000/25.000; in Francia di 85.000/40.000; in Germania di 50.000/15.000. A complicare ulteriormente la situazione, il clima sociale nel 1912 era tutt'altro che pacificato, e non poche furono le settimane di lavoro perse nelle industrie automobilistiche torinesi per sciopero o per serrata. Una delle controversie più accese fu scatenata dalla rivendicazione, da parte delle maestranze, del cosiddetto "sabato inglese", ossia della giornata del sabato lavorata a metà ma pagata per intero. Le fabbriche rimasero chiuse per 64 giorni, tutto il mese di febbraio e di marzo, un disastro per la produzione e l'esportazione. *"Se si valutano a circa 4000 gli automobili costruiti in un anno dalle principali officine torinesi, si può calcolare che da due mesi che dura lo sciopero siano mancati alla vendita circa 600 automobili per il valore approssimativo di 4 o 5 milioni"* (MCS 06.03.1912). La stampa certo non era tenera con i dimostranti. Ecco una delle invettive più morbide: *"Capiscono (gli operai) che per servire di sgabello alle ambizioni personali di quattro Cianciatori presuntuosi...gente che è destituita di ogni serietà e raziocinio...pronta a sacrificare gli interessi di migliaia di famiglie, l'avvenire di una grande industria nazionale ai miseri ripicchi delle loro insignificanti persone, capiscono che vanno incontro alla rovina, che attentano ad uno dei più belli edifici del genio e del lavoro italiano, che agiscono pazzamente, iniquamente..."*. Il risultato delle lotte fu la concessione di cinque minuti di tolleranza all'entrata; la concessione di due giorni festivi in più; ma il sabato inglese fu abolito e rimase un orario di lavoro di dieci ore giornaliere, per sei giorni la settimana.

Pur mantenendo in listino, inizialmente, la vettura leggera, la produzione della Diatto si orientò progressivamente verso i veicoli industriali, dando prova di lungimiranza. Prima ancora dell'entrata in guerra dell'Italia, e della successiva sospensione della produzione per usi civili, la Diatto produceva esclusivamente veicoli pesanti, tra cui carri militari, ambulanze, omnibus d'albergo, giardiniere, autopompe e autocarri. Di questi vi erano tre tipi, della portata rispettivamente di 1200 kg (tipo 4DVA), di 2200 kg (CB) e di 3200 kg (CD). Il tipo da 2200 kg era il capostipite, in produzione già dal 1912, con un motore da 30/40 HP, lunghezza m 3,70 e larghezza m 4,81, trasmissione a cardano, ruote con gomme piene, 1150 kg di peso, velocità massima di 30 km/h circa. Il tipo da 3200 kg, approntato, dalla fase di progettazione a quella di realizzazione, in soli 95 giorni (dalla fine di novembre 1914 al 9 marzo 1915, giorno in cui partì per la Francia), ne era una derivazione più potente e

raggiungeva 45 km all'ora se montato su pneumatici. Questi autocarri parteciparono alle prove dei Ministeri della Guerra francese e belga, che consisteva nell'attraversamento di oltre 2.000 km nelle Fiandre, e la prova riuscì così positiva che i tipi da due e da tre tonnellate furono adottati da entrambi gli eserciti. Il 9 marzo 1915 l'agente della casa per la Francia M. Pabanel così telegrafava a Torino: *“Ho ricevuto e sono incaricato di trasmettervi le felicitazioni del Ministero della Guerra belga per i camions attualmente in servizio e per la bella prova del camion da tre tonnellate. E' stato trovato in uno stato perfetto dopo lo smontaggio completo e perciò ho ricevuto oggi il contratto firmato dal Ministero per 200 camions dello stesso tipo, portando così gli ordini ricevuti fino ad oggi a quattrocento camions da due e da tre tonnellate”*. Quattrocento camion corrispondevano a otto mesi di produzione, un bel sollievo per l'azienda torinese, e una bella pubblicità. Passarono infatti pochi mesi e il tipo da 3 tonnellate fu fornito anche agli eserciti italiano e russo.

Vittorio Diatto, nel frattempo, non si era limitato a dirigere la sua azienda: era diventato il massimo responsabile di uno sterminato insieme di officine meccaniche riunite sotto il nome di “Industrie Metallurgiche”, in via Cigna a Torino. Vi veniva prodotta ogni sorta di lavorazioni: dai cassoni per i proiettili ai carriaggi per artiglieria, dalle ancore ai “diritti di poppa” per la Regia Marina, dagli avantreni ai retrotreni per i veicoli forniti al Regio Esercito, dalle molle in acciaio per le esigenze industriali più diverse (carrelli d'aeroplani, camions, ferrovie, automobili, blindati), agli alberi a gomito per i motori a nafta e i motori da sottomarini, dai boccaporti per le torpedini ai cingoli per le ruote dei trattori. Millecinquecento operai per far fronte alle ingenti commesse militari, non solo italiane. Uno dei prodotti di punta era il lanciabombe a molle, brevettato dallo stesso ing. Diatto e commercializzato con il suo nome, per proiettare bombe anche a duecento metri di distanza.

Nel 1915 alla Diatto Automobili era rimasto Pietro, il quale concesse un'interessante intervista alla rivista MACS in merito ai progetti dell'azienda: *“Abbiamo deciso nel 1916 di continuare la nostra accresciuta produzione di automobili, di veicoli industriali e specialmente di camions militari e di dedicarci altresì alla costruzione dei motori di aviazione. A tale scopo abbiamo acquistato le licenze e i brevetti del motore Bugatti da 200 HP...E affinché per il fatto di questa costruzione nuova non avesse a subire rallentamento ed incaglio la nostra produzione ordinaria di veicoli e soprattutto per essere sempre in grado di fornire al Governo e all'Esercito puntualmente quanto prima i camions richiesti, abbiamo altresì acquistato due intere officine con tutto il loro contenuto e cioè l'Officina Newton già Valt a Torino e l'Officina Scacchi a Chivasso, trasportandone tutti i macchinari e i materiali nel nostro stabilimento di via Fréjus. Mediante questo rilevante aumento del nostro impianto noi saremo attrezzati in modo da arrivare a produrre circa una trentina di motori d'aviazione al mese, oltre alla normale produzione di veicoli che si aggira oltre i 40 mensili”*. La

Scacchi era stata fondata a Chivasso nel 1911 dall'ingegnere Cesare Scacchi, già Capo officina Fiat, e dava lavoro a circa 100 dipendenti, con una produzione mensile di circa 5 vetture. Entrò in profonda crisi con lo scoppio della guerra, non riuscendo più a smerciare i suoi modelli A 80 (di tipo turistico) e A90 (di tipo sportivo) né ad attrezzarsi convenientemente per la produzione bellica. Anche la Valt (Vetture Automobili Leggere Torino) era stata fondata nel 1911, in via Palmieri 34, e costruiva un tipo unico da 15 HP che rimase tale anche quando la fabbrica fu rilevata dall'industriale inglese John Newton, che le diede il suo nome. Questa vetturina, di tipo medio-economico e di disegno convenzionale (tranne che per il motore monoblocco a valvole monolaterali) non ebbe granché successo e ciò spiega la cessazione dell'attività all'aprirsi delle ostilità. Si trattava comunque di due buone acquisizioni per la Diatto, in quanto stabilimenti attrezzati e completi: un ottimo investimento per le future attività in programma. Il bilancio al 30 settembre 1915 presentava un utile di 205.000 (su circa 5 milioni di bilancio complessivo), di cui una parte fu accantonata, il 7% devoluto al CdA e la quota restante distribuita agli Azionisti in ragione di cinque lire ad azione. Un utile così favorevole era stato possibile anche per la cessione dell'esercizio del reparto Fonderie di corso Moncalieri¹, anche se ancora riportato negli attivi del bilancio (per 577.000 lire contro il milione abbondante dello stabilimento di via Fréjus. La relazione riferiva anche delle commesse militari: *“Il Vostro CdA, resosi conto delle nuove necessità sorte in conseguenza della guerra aveva portato tutta la sua attenzione alla costruzione dei veicoli industriali, di cui aveva avuto ordinazione dalla Autorità Militare dell'Aviazione di Lione. Gli ottimi risultati ottenuti...ci procurarono un'ordinazione assai importante da parte del Governo Belga, per il quale approntammo due tipi di autocarri, l'uno di due tonnellate, l'altro da tre. Nel mese di maggio 1915 avevamo già quasi saldata tutta l'ordinazione dei veicoli da due tonnellate quando per l'inizio della nostra guerra il Governo Italiano ci sospese l'esportazione acquistando i veicoli già destinati all'Esercito Belga. In quella occasione abbiamo avuto la soddisfazione di constatare con quanta energia ed insistenza le Autorità Militari del Belgio e il Ministro Plenipotenziario Belga a Roma si adoperarono per ottenere la revoca del divieto di esportazione, allegando i grandi servizi che gli autocarri Diatto avevano reso e potevano ancora rendere all'Esercito Belga e indirettamente a tutti gli alleati. Ma il nostro Governo per ragioni di difesa Nazionale non credette di accordare la chiesta revoca”*.

Ma ben altri colpi di scena societari aspettavano l'azienda, che tra il 1916 e il 1918 subì un turbinio di trasformazioni. Fu ceduta, acquistata, ampliata, se ne cambiò l'indirizzo produttivo, mutò almeno un paio di volte la composizione del CdA. *“La Diatto si rinnova per dedicarsi all'aviazione”* titolava *“Motori Aero Cicli & Sports”* del 24 febbraio 1918, e difatti la produzione di motori per l'aviazione era diventato l'unico ramo produttivo, essendo stata interrotta la produzione di autocarri e di moto compressori. Soprattutto però l'azienda era

passata nelle mani della famiglia Gussi, industriali lombardi della seta, ossia del padre cav. Vittorio (che morirà di lì a qualche giorno) e dei figli Arnaldo (che dirigeva anche la Pomilio Aeroplani Torino, fondata nel gennaio 1916) e Gennaro, rispettivamente Presidente e Amministratore Delegato e VicePresidente. La nuova società prese il nome di “Società Anonima Fonderie Officine Frejus – Automobili Diatto”, con capitale di 6 milioni interamente versati. Questo nuovo gruppo industriale acquisì il controllo assoluto, nella primavera dello stesso 1918, della Società Italiana dei Motori Gnome et Rhone, titolare del brevetto di motore rotativo per i caccia militari, e con all’attivo una produzione di 220 motori aeronautici al mese. La Gnome perciò forniva alla Diatto il know-how necessario per continuare nell’impostazione produttiva intrapresa, mentre la Pomilio ne costituiva presumibilmente lo sbocco commerciale. La fine della guerra però murò profondamente lo scenario industriale, e nella primavera 1919, sotto il marchio Gnome, la Diatto decise di ridare avvio alla produzione automobilistica, proponendo una vettura leggera, di cui iniziò una vasta campagna pubblicitaria dall’estate. Altro cambiamento non certo da poco! Ne dà conto l’attenta MAC&S: *“Non si supporrebbe certamente che nel breve periodo di due anni sono avvenuti qui tanti cambiamenti! Per tre volte intanto si è dovuto cambiare l’indirizzo delle lavorazioni. Mentre tutta l’officina era impiegata nella costruzione di autocarri e di moto compressor, in pochi mesi la si è destinata alla costruzione di motori d’aviazione e appena questa si svolgeva in pieno, per la fine della guerra è stata arrestata allo scopo di iniziare subito le costruzioni di pace”*. E per pace, si intendono vetture da turismo. La Gnome era un’automobile da 25 HP, fornita nelle versioni torpedo 3 e 4 posti, cabriolet a guida interna e furgoncino, “con impianto elettrico per l’illuminazione e messa in marcia”, e che “per la sua costruzione superlativa è la più veloce e quella che consuma meno di ogni altra dello stesso tipo”, recitavano gli slogan. Velocità, leggerezza e bassi consumi sembravano infatti i migliori requisiti per affrontare il difficilissimo mercato italiano del primo dopoguerra. Parallelamente, la Diatto decise di mettere in produzione una vettura di gamma superiore, da commercializzare con il proprio nome, il tipo 4 DC da 25 HP, 85 x 120 mm, cilindrata 2724 cc, “con impianto elettrico completo per illuminazione e messa in marcia”. Mossa coraggiosa, perché sui consumi di lusso e le fortune di guerra si stava scatenando l’ostilità popolare, fomentata da condizioni di vita durissime per la maggioranza della popolazione. Le denunce, le rivolte e gli scioperi a loro volta scatenarono spietate controffensive, che cominciarono a palesarsi già nell’autunno 1919. I giornali specializzati, schierati dalla parte degli industriali, non risparmiavano pesanti critiche all’operato, a loro parere dissennato e suicida, dei sindacati dei lavoratori. Ecco un brano, tra quelli più meditati: *“Cento famiglie signorili che consumino ad esempio zucchero, polli, burro e calze di seta come lo han sempre fatto, non alterano né l’economia né il consumo del paese perché si è sempre fatto così, e perché per la mania dello spendere e*

del lusso non metteranno dieci cucchiaini di zucchero in un caffè né tre paia di calze di seta alla volta. Invece l'alterazione e il consumo enorme è cagionato dalle centomila famiglie di contadini e di operai che da qualche anno a questa parte, da quando i salari sono saliti a 15 a 20 lire al giorno si sono date quotidianamente a usar zucchero, burro, galline, calze di seta e anche automobili". Perdiana, *si è sempre fatto così*, i ricchi hanno goduto e i poveri sono schiattati, perché agitarsi e protestare?

In Italia però non vi era soltanto fame e disoccupazione, analfabetismo e disuguaglianze sociali. Pesavano sull'economia nazionale i pesanti debiti dello Stato e il disavanzo della spesa pubblica, a cui si cercò di porre rimedio con l'inasprimento delle tasse, l'emissione di prestiti e buoni del tesoro e la stampa di nuova moneta, il che provocò un crollo del valore della lira. La Diatto non passò indenne attraverso tutto questo, anche perché aspettava il pagamento, da parte dello Stato, di molte commesse militari. Pietro Diatto pensò bene allora di dare nuova forma giuridica al Garage Diatto di Roma, che fino a quel momento era stato un'ottima concessionaria per il Centro e il Sud Italia. La società fu rifondata (settembre 1919) nell'Agenzia Commerciale Italiana Automobili Diatto, con sede in Roma, via Castro Pretorio 124 e capitale aumentabile di 1,5 milioni di lire. Di questo capitale metà proveniva dalla casa madre di Torino. Ne diventò Presidente lo stesso Diatto (che non ricopriva più cariche all'interno della casa madre) e amministratore Delegato Alessandro Fornari, già direttore della precedente società, mentre in consiglio siede Egidio Carminati, amministratore e direttore generale della Diatto e Gnome. Perché questo passo? Presumibilmente per dare più forte dignità giuridica a chi, da Roma, poteva più facilmente seguire le trafilie ministeriali nella speranza di ottenere il pagamento di quanto dovuto. Dall'Agenzia Commerciale dipendevano anche le filiali sparse in tutta Italia: a Milano (via Borgonuovo 20), a Torino (via Bertola 24, titolare Pietro Diatto), a Firenze (piazza San Marco), a Napoli (piazza Vittoria), a Genova (via Cesarea), a Bologna (via Artieri), a Verona, a Palermo, a Vicenza.

In quel convulso inizio d'autunno, il primo dalla fine della guerra, la Diatto decise anche di dare avvio alla produzione di un secondo modello, la 30, su licenza Bugatti (montava un motore di 68 x 100 mm a 16 valvole in testa, 1500 cc di cilindrata, sospensione a cantilever, velocità 100 km/h), e di presentarlo al Salone di Parigi di ottobre. Fu un trionfo senza uguali. *"Le più aristocratiche dame, le più eleganti signore di Parigi dalla principessa Murat a madame Gould hanno illuminato del loro sorriso ammirativo l'interno di quei deliziosi nidi, di quegli smaglianti capolavori di grazia e di arredo"*. E a parte i sorrisi, piovvero anche le offerte, soprattutto per una tipo 30 allestita alla maniera di una portantina settecentesca, per cui si arrivò a centomila franchi. Destò stupore invece che mancasse sullo stand Diatto la Gnome, già annunciata dalla stampa come pronta, e ancora mai vista, né tantomeno consegnata a clienti. Il battage pubblicitario continuava senza sosta. Si approfittò del ventilato aumento della tassa di circolazione per il

1920 per sottolineare che la Gnome sarebbe stata la vettura italiana a pagare di meno, ossia 390 lire, 80 in meno rispetto alla più piccola in commercio, la Fiat 501 (da notare che per il 1919 la tassa era stata di 190 lire). Ma un ulteriore pesantissimo aumento aspettava gli automobilisti a metà 1920. La Gnome si sarebbe trovata a pagare 940 lire, anziché 390; la Fiat 501 2400 lire, , la Rapid 2460 lire, la Lancia 12 cilindri addirittura 15.000 (anziché 1840), la Ceirano 2910 (anziché 530): una stangata mortale. In realtà, la Gnome fu tolta dal listino prima ancora di entrarvi (*così scomparve prima di arrivare la non nata Gnome*, scrisse un commentatore), ad un anno dal suo annuncio sulla stampa. Si addussero come giustificazioni le agitazioni operaie, la scarsità di materie prime, gli approvvigionamenti a singhiozzo. Potrebbe aver pesato anche il credito di guerra, mai saldato nonostante tutti gli sforzi compiuti. Fu invece annunciata, nel luglio 1920, la piccola Diatto 10, molto simile all'abortita Gnome, su disegno dell'ingegnere aeronautico Felicioni. Montava un motore 4 cilindri 60 x 90 mm, 1018 cc, e avrebbe pagato una tassa di 802 lire. Il consumo era previsto in 8 litri ogni 100 km, potendo avvantaggiarsi di un peso ridotto (450 kg), e poteva essere consegnata nelle versioni torpedo, 4 posti, landaulet ad uso taxi, coupé e furgoncino. La Diatto approfittò del trampolino di lancio costituito dal concorso "bidon de cinq litres" che si svolse a Ginevra nel novembre del 1920. Si trattava di un concorso turistico e pratico di consumo, e mirava a indicare la vettura che dimostrasse di saper meglio utilizzare l'energia rappresentata dal carburante. La "Diattina" si impose facilmente, nonostante la prova non fosse tra le più facili. Si svolgeva su un circuito di circa 30 chilometri, su strade piuttosto difficili e la vettura italiana se la dovette vedere con altre 27 vetture di tutte le nazionalità, italiane, belghe, francesi, americane. Con la latta da cinque litri di benzina la Diatto percorse 88,151 km, superando di ben dieci km la vettura classificata seconda. Per un paese dove la benzina continuava ad aumentare, non era un brutto risultato. Non fu l'unica gara di consumo: nell'aprile 1921 la 10 partecipò anche alla prova organizzata dallo Junior Car Club di Stanmore, in Inghilterra, e il risultato è condensato nel telegramma spedito alla Diatto dalle Automotive Industries England: "10 Diatto won first prize and gold medal in Junior Car Club petrol consumption trials doing 68 miles per gallon equals 24 km per litre beating 23 other cars including Fiat. Mentioned in all newspapers".

Tra una prova di consumo e l'altra, una gara e l'altra (molte furono le partecipazioni sportive di questo periodo, con risultati spesso lusinghieri) la Diatto mise in listino nel 1922 anche la Tipo 20, che montava un motore a 4 cilindri, 79 x 100 mm, due litri di cilindrata, tassata 790 lire, e di cui fu subito realizzata una derivata sportiva, la 20 S, con motore di identiche dimensioni, testa riportata e valvole in testa, pistoni in alluminio, 75 HP a 4500 giri/minuto e forma a siluro. Si apriva il periodo più splendente per la marca torinese, in cui nonostante vicende societarie sempre molto tormentate, come

vedremo, si inserì una proficua collaborazione con i fratelli Maserati, foriera di innumerevoli successi sportivi.

La Diatto infatti decise di potenziare il settore corse, forse per bilanciare un sofferente andamento di vendite, e fece allestire dal suo progettista ing. Coda, assistito da Lardone, due 20 S Gran Premio per il Gran Premio d'Italia 1922. Come consulente nella preparazione delle macchine e come pilota, fu chiamato da Bologna Alfieri Maserati, che si era distinto in quegli anni per aver realizzato una vettura ibrida (telaio Isotta Fraschini, cambio Scat, ponte Itala, ruote Rudge, motore a 4 cilindri derivato dall'Hispano Suiza aeronautico 8 cil. a V), con cui si era imposto alla Susa Moncenisio del 1921, al circuito del Mugello, alla Susa Moncenisio e all'Aosta Gran San Bernardo del 1922. Alfieri, coadiuvato da suo fratello Ernesto, accettò, e partecipò alla corsa con Meregalli, ma entrambi furono costretti al ritiro.

La Diatto intuì nel giovane Alfieri un tecnico valentissimo e un uomo di grande coraggio: e non esitò a proporgli, l'anno successivo (1923) di montare su un telaio della casa il vecchio motore Hispano Suiza, sia pure rivisto e corretto. Iniziarono ad arrivare i successi: la Susa – Moncenisio, l'Aosta Gran San Bernardo.

A questo punto si apre una nuova voragine nella storia della Diatto. La società, nonostante i buoni risultati, non riuscì ad evitare la messa in liquidazione (5 novembre 1923). Seguirono sei mesi di buio, finché, nel maggio 1924, risorse una "Società Anonima Autocostruzioni Diatto", costituita tra i signori Panetti, Musso (industriali tessili), Prandi, Gorrini e la stessa vecchia Diatto in liquidazione, che assicurò circa tre milioni dei tre e mezzo del capitale sociale. La nuova società, con sede a Torino in via Venaria 73, proseguì nei programmi produttivi della passata gestione con i modelli 20, 20 A e 20 S e ugualmente decise di dare molto risalto al settore corse, sia nella categoria sport sia in quella da Grand Prix. Alfieri Maserati tornò in gioco, in quanto fu incaricato di elaborare un motore che potesse stare al pari delle ottime sovralimentate Fiat ed Alfa Romeo. Nella sua officina di Bologna Alfieri realizzò un otto cilindri in linea di 1995 cc, pistoni in alluminio, testata smontabile in alluminio, compressore Roots (aggiunto in un secondo tempo), potenza variabile tra i 120 e i 137 HP per 4800 / 5200 giri al minuto. Un capolavoro, che però non si tradusse in risultati sonanti. Registrò a Monza una velocità di 180 km/h, ma al debutto, il Gran Premio di Monza del settembre 1925, il pilota toscano Emilio Materassi non riuscì ad andare oltre il ritiro.

Fu una delusione enorme, oltre che un pesante scacco economico. Si puntò allora sui risultati delle corse sport, eccellenti, e in listino fece la sua apparizione la Tipo 30 (4 cilindri 80 x 100, 1995 cc, derivata della 20A), venduta carrozzata torpedo a 48.000. Non bastò. Nel febbraio 1926 il dissesto delle fabbriche tessili dei fratelli Musso si ripercosse tragicamente anche sulla Diatto, nonostante un nutrito portafoglio di ordinazioni. La storia si ripeté. La Diatto piaceva, vinceva, si vendeva, e nonostante questo la mancanza di

capitali obbligò (marzo 1927) ad una riduzione del capitale, da 3,5 mio a 1,295 mio di lire. La produzione abbandonò il settore automobilistico e si orientò verso i compressori e i pezzi di ricambio, ma senza raggiungere i risultati sperati. Così si legge nel verbale dell'Assemblea generale Straordinaria svoltasi il 30 dicembre 1928: "L'attività...procedeva verso il termine dell'esercizio in corso quando a turbarla sensibilmente nelle sue già precarie condizioni sopraggiunsero inattesi due accertamenti di reddito di ricchezza mobili. Tali avvisi tenderebbero ad accertare cospicui utili come conseguenza dell'alienazione del macchinario di proprietà sociale, alla quale ci siamo decisi come a dolorosa necessità imposta dalla forzata inattività del macchinario stesso e porterebbe nuove gravi perdite finanziarie in aggiunta a quelle che le difficoltà di esercizio arrecano". Infatti al 30 giugno del 1929 le perdite ammontavano a 465.000 lire per l'anno in corso a cui si aggiungevano 336.000 lire di perdite degli esercizi precedenti. Le tappe successive furono le solite, dolorose tappe conosciute da tante altre fabbriche automobilistiche: 6 luglio 1931 ammissione del concordato preventivo, 29 ottobre 1931 passaggio in giudicato del concordato. L'azienda fu rilevata da Carlino Sasso, già direttore della produzione, che il 16 gennaio 1934 poté annunciare per la neonata società, con sede a Torino in via Cernaia, un capitale sociale di un milione, per la produzione di pezzi di ricambio per le Diatto in circolazione, motocompressori, gruppi elettrogeni, perforatrici pneumatiche. L'epilogo ufficiale si registrò il 25 luglio 1955 quando la Diatto fu incorporata dalla Spa Veglio di Torino.

¹ — Con atto del 23 aprile 1918 la Società Anonima con sede in Torino già Fratelli Diatto (costruzioni meccaniche, che aveva continuato la sua attività in parallelo con la Diatto Automobili) si fuse con la S.A. con sede in Torino Fabbrica Italiana Automobili Torino "incorporando in questa gli stabili posseduti al valore di lire 4.669.491".

Donatella Biffignandi

Centro di Documentazione Museo Nazionale dell'Automobile di Torino
2005

Bibliografia

L'Auto, giugno 1901

L'automobile 1906-1908

Stampa Sportiva 1906-08

Motori Cicli & Sports 1908-1925

Enciclopedia Milleruote

Archivio Camera di Commercio di Torino