

FIAT STORIA DELLE SEDI

Nella scorsa estate (*nota dell'a.: si tratta di un testo scritto nel 1997*), con il trasloco della dirigenza Fiat dalle due palazzine di corso Marconi alla Palazzina Uffici del Lingotto, già quartiere generale dell'Azienda torinese dal 1923 al 1939, si è attuata una piccola rivoluzione. Non certo di produzione o di marketing: bensì geografica, e linguistica allo stesso tempo. Non sarà più "corso Marconi", per metafora linguistica, a regolare, indirizzare, condizionare, la vita di Torino, e in parte quella del nostro paese; è come se i nostri politici non si incontrassero più nel "Transatlantico", ci si è inventato un altro modo per indicare la Fiat ("al Lingotto si è deciso che..."), ma non è detto che si affermi, perché il Lingotto, nei pensieri dei torinesi e di chi frequenta la città, ormai è associato con i grandi concerti, i Saloni del Libro, della Musica e dell'Automobile, il Centro Congressi e quant'altro viene considerato utile per essere una vera città europea.

D'altra parte, è banale ricordare che anche corso Marconi, a suo tempo, rappresentò una novità rispetto alla Palazzina Uffici di Mirafiori, e questa rispetto al Lingotto, e questo rispetto a Corso Dante. Ogni sede una fase, un simbolo per centinaia di migliaia di persone, una parte diversa della città da identificare con la sua attività più nota, più caratterizzante, un indirizzo che diventava punto di riferimento e storia.

Per questo può essere utile seguire la Fiat nei suoi cambiamenti d'indirizzo. Che non si sa se considerare tanti o pochi: pochi per essere passati cento anni, cento anni di cambiamenti straordinari in tutti gli aspetti della vita umana; tanti per una società finora solidamente impiantata sempre nel quadrante sud della città, almeno come dirigenza. Quattro sedi conosciute, ed una quasi dimenticata: è la prima, provvisoria, stabilita presso l'Ufficio dell'Ingegnere Marchesi, in corso Re Umberto 11 "rifondendone le spese", come precisò il verbale del Consiglio di Amministrazione dell'11 luglio 1899, a dieci giorni dalla fondazione della società. Fu in quella seduta che l'ingegnere Marchesi fu nominato Direttore Generale della Società, e che iniziò la discussione sulla questione dell'acquisto del terreno per il nuovo stabilimento (infatti la Fiat si era costituita società senza possedere alcuna struttura industriale, nemmeno un fabbricato, e la prima conseguenza di ciò fu che la produzione Fiat vera e propria iniziò soltanto nel 1900). I primi lotti che i soci esaminarono appartenevano a uno di loro, il Conte Cacherano di Bricherasio, in una zona della città chiamata "bivio del Vallino", dal nome di una vecchia cascina, a ridosso della ferrovia, tra la via Nizza e corso Sommeiller, dove anni dopo si stabilirono i Docks piemontesi. Visti e piaciuti: fu subito firmato un compromesso con il proprietario per acquistare 10.000 mq a 4 lire al mq, purché il Conte Rignon, proprietario di una zona confinante, cedesse una parte dei suoi terreni necessaria a completare i

10.000 mq, cosa data come già praticamente fatta. In realtà non era vero per niente, e l'affare svanì. Nell'adunanza successiva del 22 agosto, il Conte di Bricherasio si dichiarò disposto a cedere i terreni che possedeva sul Viale di Stupinigi,

l'attuale corso Turati, di fronte all'Ospedale Mauriziano, al prezzo di 8 lire al mq. Il prezzo era doppio rispetto all'offerta precedente: però, a detta del Bricherasio, erano terreni completamente utilizzabili, quindi si rendeva necessario l'acquisto soltanto di metà dell'estensione prevista al Bivio del Vallino. Unico neo una certa strada che secondo il "futuro piano di ingrandimento", il piano regolatore comunale, avrebbe tagliato in due i terreni. Intanto venivano presentati al Consiglio i progetti degli edifici, ed è curioso soffermarsi sulle osservazioni registrate nei verbali: il senatore Biscaretti (padre del futuro fondatore del Museo dell'Automobile) raccomandò di togliere le latrine dai cortili o quanto meno di tenerle nascoste, mentre l'avvocato Carlo Racca suggerì di tenere bassi gli schermi di tali latrine, in modo che "riesca facile la sorveglianza degli operai".

Neanche questo affare, però, andò in porto, per difficoltà sorte con il Comune che intendeva realizzare un sottopassaggio tra i due lotti. Nella seduta del 6 settembre 1899, si annunciano le prime trattative con il Conte Peracca per l'acquisto di un suo terreno di circa 9 mila mq al Valentino, prospiciente il Corso Dante, al prezzo di 7 lire al mq. E' la volta buona. Proprio in quella zona, non si sa se per caso o per preciso intuito, l'anno prima sorgevano i padiglioni delle "Industrie Meccaniche" e delle "Gallerie della Locomozione", eretti in occasione della Esposizione Generale Italiana del 1898, che celebrava i cinquant'anni dallo Statuto Albertino. Non è da escludersi che la neonata società abbia potuto sfruttare in parte quei padiglioni, dove furono esposte le prime automobili presentate ai torinesi, quasi una licenza poetica del destino.

Stavolta il Municipio approvò senza difficoltà il progetto, e le costruzioni fuori terra iniziarono: anzi, non si aspettò neanche il nulla osta del Comune e si iniziò tout court. La costruzione continuò per i mesi successivi, ad opera dell'impresario Armellino, a cui furono versate 140.000 lire, ma era Agnelli, segretario del Consiglio, il più impaziente: voleva trasportare al più presto gli uffici in corso Dante, adattando *"la parte a levante del corridoio anteriore"*. Avere l'amministrazione in corso Re Umberto e la lavorazione a corso Dante arrecava ritardi continui nel disbrigo degli affari e *"potrebbe essere causa di malintesi dannosi alla produzione"*. Agnelli, inoltre, raccomandava che *"venga sollecitamente posto il telefono"*. Le sue esortazioni affrettano effettivamente i lavori: l'adunanza del 13 marzo 1900 registra già, come sede sociale, corso Dante.

Le zone industriali della Torino di allora erano localizzate in Borgo Po, Borgo Dora e in Borgo Vanchiglia, anch'esso costeggiante il Po: tutte aree che sfruttavano la naturale abbondanza di acqua, e perciò di energia elettrica, della città. Impiantare una struttura industriale nella zona di corso Dante (anch'essa non molto distante dal fiume, nella zona meridionale della città) permetteva di godere anche i vantaggi di un'area in parte residenziale: per esempio gli ampi corsi alberati circostanti, ottimi per un

primo collaudo dei veicoli in fabbricazione. Al progetto di queste prime palazzine Fiat contribuirono vari architetti, tra cui si ricordano Alfredo Premoli, Giuseppe Velati-Bellini e Giacomo Matté Trucco, accomunati dal legame allo stile floreale che proprio a Torino, nel 1902, con la superba "Esposizione Internazionale di Arti Decorative Moderne" troverà consacrazione. Una parte di questo complesso è tuttora chiaramente riconoscibile nei palazzi all'angolo tra corso Dante e corso Massimo d'Azeglio, su cui è ancora visibile la ragione sociale a rilievo sugli edifici.

Uno dei progettisti appena citati, Giacomo Matté Trucco, era destinato a maggior gloria. Era entrato nell'orbita Fiat dal 1908, anno in cui la sua società, la Michele Ansaldo & C., poi Fiat Ansaldo, fu definitivamente assorbita dalla Fiat. Progettò vari edifici per la Fiat, tra cui quello in via Madama Cristina per le Carrozzerie Fiat (poi Microtecnica). L'opera però che ne rese celebre il nome in tutto il mondo fu la progettazione del nuovo stabilimento, di cui si era già cominciato a sentire il bisogno durante la prima guerra mondiale. Era soprattutto Agnelli, ormai Amministratore Delegato, ad avvertire la necessità di un ampliamento. I numeri parlavano in suo favore: tra l'inizio e la fine della guerra gli operai di corso Dante erano saliti da 4 mila a 40mila. E non era solo il potenziale produttivo ad essersi enormemente irrobustito: la guerra aveva anche allargato il mercato interno, insegnato ad una intera generazione a guidare automezzi e a familiarizzare con una tecnologia che in tempo di pace forse non avrebbero mai avuto occasione di conoscere.

Divenne irrinunciabile la necessità di acquisire un nuovo terreno. Fu individuata l'immensa area del Lingotto (anche questo nome deriva da un'antica cascina), a fianco della ferrovia, che non apparteneva certo ad un'unica persona, bensì ad una miriade di piccoli e grandi proprietari, tra cui benestanti, bancari, contadini, commercianti, industriali. La prima transazione è del 29 ottobre 1915: la Fiat acquista dall'ingegner Francesco Pianzola 3120 mq di terreno a 8 lire il metro quadro. E' l'inizio di una gigantesca operazione immobiliare: ventitré transazioni tra l'ottobre 1915 e il dicembre 1916, altre ventidue tra il 1917 e il 1919, tra cui alcuni espropri, anche perché i lavori, iniziati nel 1917, sono dichiarati "di pubblica utilità", sulla base del piano di esecuzione e delle planimetrie presentate dall'ing. Matté Trucco. Una apparente irrazionalità sembra guidare le transazioni: i prezzi dei terreni, distinti tra quelli senza costruzioni e quelli edificati, vanno dalle cinque lire a metro quadro alle 103 lire, nel primo periodo; dalle 33 alle 115 lire a mq, nel secondo periodo.

L'inaugurazione alla presenza del re è del 1923, il completamento con le rampe è di tre anni dopo. Ancora qualche numero, perché l'immensità del progetto Lingotto è tale che forse soltanto le cifre possono contribuire a definirla: 181.000 metri quadri, coperti per 126.000, con una cubatura edificata di 1.694.000 mc. L'idea principe del progetto di Matté Trucco fu quella della pista per il collaudo degli autoveicoli, realizzata sul tetto, la cui superficie asfaltata è di 23.146 mq, 24 i metri di larghezza nei tratti rettilinei paralleli, 433 i metri di lunghezza per ciascun rettilineo, due curve raccordate ai rettilinei con tratti parabolici inclinati.

La struttura dello stabilimento era concepita per contenere, in verticale, tutte le fasi della costruzione di un veicolo: dal primo piano, dove c'erano i laboratori per i materiali, al quinto, quello del collaudo. La Palazzina Uffici, progettata e costruita contemporaneamente, era destinata ad accogliere le funzioni direzionali ed amministrative, oltre alla mensa e alla scuola allievi. Il progetto prevedeva un corpo compatto perfettamente simmetrico a quattro piani, con due corpi laterali e uno centrale a cinque, simmetria poi modificata dagli ampliamenti laterali successivi. Alcune zone di rappresentanza, come il grande atrio con lo scalone in marmo o la Sala del Consiglio, ora restaurata per accogliervi le future sedute della Dirigenza, denunciano una evidente ricerca formale, testimoniata da dettagli come le originali e funzionali scale a chiocciola interne, o le porte in cemento armato, aperte nei parapetti per l'accesso ai terrazzi laterali. Uno stile unico, quello del Lingotto, ammirato da tutto il mondo, particolarmente quello colto ed accademico, di cui era ascoltato portavoce l'architetto d'avanguardia Le Corbusier, che espresse sul nuovo stabilimento la convinzione di trovarsi di fronte ad un'opera straordinaria.

In realtà il Lingotto ebbe vita relativamente breve, come sede per la dirigenza e come capacità di far fronte, da solo, alle esigenze della produzione: perché ne diventò, quasi immediatamente, obsoleto proprio il principio ispiratore, l'organizzazione del lavoro secondo un ciclo verticale. Gli ingegneri e i tecnici che ne dovevano dirigere all'interno la produzione erano lontani dall'associarsi alle lodi che venivano rivolte al Lingotto. Lo sviluppo verticale creava notevoli ostacoli al flusso della produzione; si dovevano sollevare di trenta metri materiali pesantissimi per poi riportare il prodotto finito al piano terreno; i montacarichi non bastavano; non c'era possibilità di modificare l'installazione delle macchine utensili e degli impianti. Si trattava di un sistema rigido, lontano dai criteri di flessibilità necessari ad un luogo di produzione, che non avrebbe potuto affrontare il previsto piano di incremento della produzione automobilistica studiato a metà degli anni trenta. Si dovette prendere atto che il Lingotto aveva un limite, e orientarsi verso altre soluzioni. Che naturalmente sarebbero state all'opposto: il nuovo stabilimento - si disse - doveva essere piatto come una frittella. Ovvio che occorresse disporre di un terreno immenso.

Questo era il vero problema. Appena si fosse risaputo che la Fiat stava acquisendo dei terreni, si sarebbe scatenata la corsa alla speculazione selvaggia. Occorreva la più assoluta segretezza, difficile da conservare nel caso di un insediamento così vasto. Il nucleo era già stato individuato nell'appezzamento (anche questo vicino alla ferrovia) che Vittorio Valletta, nel 1934, aveva acquistato da Riccardo Gualino, rilevandone le scuderie. Gualino infatti, l'imprenditore torinese che aveva creato la SNIA e la Unica, all'epoca si trovava in pieno dissesto. La soluzione escogitata per allargarsi nei possedimenti limitrofi fu efficace quanto originale: gli acquisti dei terreni confinanti furono fatti per nome e per conto della Società Salesiana, la quale figurava voler creare una serie di scuole per tecnici agrari, dotate di poderi

sperimentali, laboratori, attrezzature varie. Chi dei vari proprietari avrebbe osato tirare sul prezzo per un così lodevole e rispettabile scopo? E così vennero indennizzati con la modesta somma di lire 3 al metro quadro, e tali acquisizioni avvennero contemporaneamente all'acquisto di un altro fondo limitrofo, esteso un milione di metri quadri, proprietà del più grande raccoglitore di rottami dell'area industriale piemontese. La Società Salesiana venne ricompensata della sua copertura: nei dintorni sorsero infatti la scuola per meccanici "Edoardo Agnelli", una scuola convitto, un asilo, un centro sportivo, tutto naturalmente sponsorizzato dalla Fiat.

Il nuovo stabilimento, organizzato stavolta secondo un ciclo di lavoro orizzontale, avrebbe potuto dar lavoro a 22.000 operai al giorno su due turni. Sorse così un altro ostacolo: il poco entusiasmo di Mussolini al pensiero di così grandi masse, potenzialmente socialiste, concentrate gomito a gomito in un unico posto di lavoro. Il duce spingeva per un maggiore decentramento delle opportunità di lavoro, ed una più varia localizzazione. Agnelli però non cedette. Si dichiarò disposto ad investire maggiormente in Toscana, come nei desideri di Mussolini, ma Mirafiori doveva nascere a Torino. E nel 1937 iniziarono i lavori, su progetto dell'ing. Vittorio Bonadé-Bottino, l'altra grande personalità Fiat in campo architettonico. Quando questi fu incaricato della progettazione e direzione lavori per lo stabilimento Mirafiori, aveva già creato la torre di Sestrières, le colonie di Sauze d'Oulx e di Marina di Massa, e un tratto della via Roma di Torino. Sarà ancora Bonadé Bottino a occuparsi del raddoppio di Mirafiori Sud, nel 1961.

Questo primo complesso fu realizzato in tre anni, e nacque quella che fu definita, per ampiezza, per complessità, per organizzazione, la "città" di Mirafiori, inaugurata da Mussolini nel 1939 alla presenza di un oceano di operai rigidamente comandati. Tempo quindici anni, e di nuovo la palazzina degli uffici sembrò essere diventata troppo piccola. Per l'alta dirigenza e la parte amministrativa, nel 1954, fu deciso un nuovo trasloco, in due palazzoni gemelli, tra i più anonimi che conti Torino, progettati in corso Marconi, l'antico corso del Valentino, da quell'Amedeo Albertini che ha anche firmato la sede del Museo dell'Automobile.

E' certo che riesce difficile capire il perché di questo allontanamento tra dirigenza e produzione, se non nel senso consueto della ricerca di una sede più comoda ed adeguata. Era comunque chiudere un'epoca, e segnare l'inizio di una nuova fase in cui il management è scorporato dalla produzione: d'altra parte la ricostruzione era conclusa, e la Fiat era arrivata a trasformarsi in una grande "holding" internazionale. Nacque così il mitico "ottavo piano", sede degli uffici dell'altissima dirigenza: da Vittorio Valletta a Giovanni Agnelli, da Cesare Romiti a Paolo Cantarella. E con il passare dei decenni anche corso Marconi si trasforma in "città". Prima dei corridoi sotterranei poi un passaggio coperto, all'altezza del quinto piano, collegano i due edifici; al n. 10 si sviluppa l'Ufficio Stampa e Propaganda, le attuali Relazioni Esterne,

di cui parte integrante diventano Cinefiat e Fotofiat, un immenso complesso di sistemi audiovisivi che si ramificava nei sotterranei; nei piani intermedi, tutti uguali tra loro, tutti con il piantone seduto alla scrivania davanti all'ascensore, erano alloggiate schiere di impiegati, funzionari e quadri Fiat. Ora questo universo si è drasticamente ridotto, e corso Marconi è diventata una sede poco pratica. Già al momento della progettazione si era voluto accentuare il carattere "flessibile" dell'insediamento, prevedendone un possibile uso privato, non del tutto convinti che potesse costituire la sede definitiva. Dunque una sede fin dall'inizio provvisoria: e adesso si è tornati a casa.

Donatella Biffignandi

Centro di Documentazione Museo Nazionale dell'Automobile di Torino

BIBLIOGRAFIA

La Repubblica, 7 agosto 1997

"I primi quindici anni della Fiat. I verbali del Consiglio di Amministrazione 1899 - 1915"

Progetto Archivio Storico Torino, Franco Angeli Libri, Milano, 1987

"Gli ingegneri della Fiat tra Lingotto e Mirafiori", di Ettore Babando e Salvatore Pepe, Il Sole 24 Ore, 1986

Miracolo a Mirafiori, di Piero Bairati, "Il Sole 24 Ore", 23 dicembre 1984

Agnelli - di Valerio Castronovo, Torino, Utet, 1971