

## FERVORE MECCANICO A TORINO

La storia politica di Torino è il presupposto della sua successiva vocazione industriale che, dal XX secolo, porta la città ad assurgere al ruolo di “capitale dell’automobile italiana”.

Dalla metà del Seicento la capitale dello stato sabauda inizia una politica di consolidamento della propria indipendenza e di espansione territoriale. La posizione geografica “di frontiera” del Piemonte determina le sue scelte di programmazione difensiva e militare. Prima la costituzione del Regio Arsenale di Torino (1659) poi della Regia Scuola di Artiglieria (1739) quindi dell’Accademia delle Scienze (1757), e infine le campagne del Risorgimento fanno di Torino una città atipica rispetto ad altre grandi città italiane, fortemente caratterizzata da iniziative scientifiche e tecniche piuttosto che umanistiche. A questo quadro di base vanno aggiunti altri fattori che risultano determinanti per l’avvio e lo sviluppo dell’industria meccanica e motoristica, per esempio la ricchezza di corsi d’acqua e quindi la possibilità di avere una fonte d’energia a buon mercato, cioè l’elettricità. Una classe aristocratico-imprenditoriale di solida formazione, l’assunzione del ruolo di capitale del Regno d’Italia, la vicinanza geografica con una nazione “guida” come la Francia sono, nella seconda metà dell’Ottocento, altri punti di forza sui quali si basa la classe dirigente torinese in campo industriale.

E’ del 1865 (un anno dopo il passaggio della capitale da Torino a Firenze) l’ “Appello diretto agli Industriali esteri e nazionali”. Pubblicato in quattro lingue dagli amministratori municipali e da associazione cittadine, prospettava i vantaggi per gli imprenditori che avessero investito a Torino: agevolazioni fiscali e daziarie, disponibilità di terreni, servizi pubblici di distribuzione di energia a costi contenuti, una rete ferroviaria in espansione, la presenza di una manodopera alfabetizzata e professionalmente capace. Certo, la nascita e lo sviluppo dell’industria automobilistica sono ancora lontani; ben più vicini, e forieri di crisi, sono i pesanti effetti della depressione internazionale, dell’introduzione delle tariffe doganali, della guerra commerciale con la Francia, che sul Piemonte avrà esiti catastrofici. Ma arrivati alla svolta del secolo, i primi segnali di una ripresa, con l’adeguamento delle infrastrutture cittadine al passaggio da capitale politica a metropoli industriale, sono molto chiari.

Con le grandi Esposizioni nazionali dal 1898 al 1911, Torino offre di sé un’immagine sfavillante e operosa, accogliendo in questi contesti i primi “Saloni” dell’automobile, con un confronto diretto tra la produzione italiana e quella estera.

Proprio nel 1898, l’anno dell’Esposizione per il Cinquantenario dello Statuto Albertino, si avvia l’elettrificazione della rete tramviaria, e più in generale la produzione di energia elettrica, della cui importanza nella trasformazione della vita comune, quotidiana, forse oggi stentiamo a renderci conto. E’ una realtà cittadina in profondo mutamento, di cui i segnali più vistosi ed appariscenti sono le prime automobili, per esempio quelle di Michele Lanza, che aveva presentato la sua prima vettura già tre anni prima. Il velocipede si trasforma in bicicletta, e non è cosa da poco, perché significa che uno strumento per pochi acrobati diventa mezzo di trasporto di massa. E se nell’Esposizione del 1884 il telefono era comparso come curiosità, sotto forma di impianto a circuito chiuso a disposizione dei soli visitatori, nel 1898 la “Società telefonica Italo – Americana per l’esercizio del telefono Bell” conta ormai un migliaio di abbonati.

A questo scenario in divenire l’Esposizione conferisce la spinta decisiva, suggerisce la strada da percorrere. Che è senza dubbio anche quella, metaforica e non, che dalla bicicletta conduce all’automobile. Emblematico il caso di Giovanni Ceirano, da anni costruttore di biciclette Welleyes, su licenza, successivamente importatore dei motocicli “Gladiator”, e quindi costruttore in proprio di automobili, anch’esse chiamate Welleyes. Si può persino supporre che a spingere Ceirano su questa strada abbia contribuito la sua partecipazione alla corsa automobilistica da Torino ad Alessandria e ritorno, svoltasi nell’ambito dell’Esposizione, che anche in questo caso avrebbe svolto un ruolo da suggeritore, se non trainante.

Ceirano non è il solo. Anche la ditta “Bender & Martiny” dall’importazione di biciclette passa a quella dei tricicli e motocicli “Perfecta”, e poi alla produzione di abbigliamento sportivo, tra cui “un nuovo impermeabile per *autos*, il quale all’aspetto elegante unisce il merito della praticità, perché è adatto ad ogni clima, da spiaggia estiva come da montagna”.

Anche l’Officina Emanuel, dell’ingegner Rosselli, è in grado di proporre alla sua clientela una vetturina; così come lo stravagante Lanza, già citato, che a margine della sua attività di imprenditore rinomato per le candele steariche costruisce automobili, anche se non le finisce mai.

Denominatore comune di queste prime imprese automobilistiche è di essere “altro”, officine meccaniche in cui si costruisce un po’ di tutto, quindi “anche” automobili. Si trattava soltanto di una diversificazione produttiva. Diversissimo il caso di Fiat. Fiat nasce per una produzione esclusivamente automobilistica, si presenta fin dai primi momenti come struttura industriale compiuta. Fin dall’inizio non si occupa di biciclette (lo farà nel 1914, a fama già consolidata), né di automobili elettriche o a vapore, benché Bricherasio, uno dei fondatori, ne avesse sostenuto la validità. Su questa opinione prevale il parere contrario di Agnelli, e la Fiat punta subito tutto sulla vettura a benzina. Nello stesso modo si comporta in quanto a sede: non occupa capannoni o edifici di fortuna, bensì progetta e fa costruire fabbricati previsti appositamente per la costruzione di automobili. Già nel primo Consiglio di Amministrazione, tenutosi lo stesso giorno della costituzione (11 luglio 1899), a chi propone di intraprendere subito la fabbricazione di automobili, rilevando o affittando lo Stabilimento Ceirano (l’Avvocato Cesare Goria Gatti), si obietta che “*nell’attuale Stabilimento Ceirano non vi era mezzo di intraprendere una lavorazione così accurata come propone il nuovo stabilimento*”. Infatti, si aggiunge che “*i motori costruiti dalla Ditta Ceirano peccano di non troppa finitezza*”.

Vi è un nesso diretto, anche se soltanto simbolico, tra l’Esposizione del 1898 e la nascita della Fiat. Il nuovo stabilimento viene infatti eretto in corso Dante, proprio sull’area che l’anno precedente aveva ospitato la “Galleria del Lavoro” dell’Esposizione (questo a conferma della strabiliante rapidità con cui i sontuosi palazzi venivano costruiti e distrutti). Il nesso diventa poi ancora più stretto, sorprendentemente, con l’Esposizione Internazionale di Arte Decorativa Moderna, del 1902. Questa esposizione infatti sancì il trionfo del liberty in Italia. Uno degli assunti della nuova arte proposta dall’Esposizione era il principio della riproducibilità. L’opera d’arte, da espressione unica ed irripetibile della creatività umana, diventa riproducibile in un numero illimitato di esemplari. A questo provvedeva il progresso tecnologico che all’Esposizione aveva il suo giusto riconoscimento proprio nella “mostra degli automobili”. In questo modo il cerchio si chiude, e l’automobile è intesa e proposta come l’opera d’arte replicabile per eccellenza.

Ma la Torino dell’Automobile non è solo la Fiat. Nel 1899 le aziende costruttrici di automobili nella capitale piemontese sono sette; otto anni dopo diventano ventuno. Tra le più importanti, la Lancia, la Rapid, la Scat, la Standard, la Ceirano, l’Itala, l’Aquila Italiana, la Diatto, la Fod, la Temperino, la Chiribiri, la Spa, la Junior, la Stae. Occorre ricordare gli uomini che le fondarono, le animarono, vi lavorarono e contemporaneamente permettere a tanti torinesi, che magari non conoscono questo recente passato, di scoprire una realtà industriale e produttiva vivacissima e creativa.

La tradizione torinese di costruzione delle carrozze non fatica ad evolvere nell’arte della carrozzeria automobilistica che, proprio a Torino più che altrove, si consolida e assurge a modello mondiale. All’inizio degli anni venti la Fiat diventa la più grande fabbrica d’automobili d’Europa e la sua affermazione commerciale trova ulteriore spinta nei successi sportivi e nei gran Premi a cui la marca partecipa in ogni parte del mondo. Ai grandiosi complessi industriali, prima del Lingotto e poi di Mirafiori, si aggiungono i fabbricanti del cosiddetto indotto: fanali e fari, freni, pneumatici, serbatoi, ruote, accessori. La dislocazione delle fabbriche d’automobili, delle carrozzerie e delle officine dell’indotto nell’area urbana torinese ha influenzato fortemente lo stesso sviluppo urbanistico e sociale della città.

Non è perciò il concatenarsi di combinazioni fortuite o l'incaponirsi di qualche testardo imprenditore a spiegare lo sviluppo che l'industria automobilistica, trainata dalla Fiat, ebbe a Torino più che altrove. Un ruolo di primo piano fu svolto dalle Amministrazioni Comunali che, in particolare sotto la guida del sindaco Frola (1903-1909) sfruttarono tutte le opportunità loro offerte dalla legge del 1903 sull'assunzione diretta dei servizi da parte dei Comuni. Viene assunta per esempio da parte dell'Amministrazione Civica la gestione diretta dell'erogazione del gas per l'illuminazione pubblica e per la fornitura di forza motrice. Il gas era infatti comparso a Torino, illuminando vie e piazze, nel 1838 (prima città in Italia e quarta in tutta Europa), grazie ad un ingegnere lionese, Hippolyte Gauthier. Dalla originaria Società Anonima per l'Illuminazione della Città di Torino nasce poi l'Italgas che nel 1898 aveva già dimensioni ragguardevoli e che, cosa che più importa per cogliere l'atmosfera subalpina di quegli anni, è sostenuta da capitali francesi, tedeschi, belgi, svizzeri. Questa internazionalità di capitali non è un caso isolato. La Società Anonima Elettricità Alta Italia nasce a Torino nel 1896 per iniziativa del gruppo tedesco Siemens-Halske, e i suoi impianti saranno utilizzati per la prima rete di illuminazione pubblica e privata della città. E con i capitali di un gruppo svizzero-tedesco si costituisce anche la Società Elettrochimica di Pont-Saint-Martin, destinata a trasformarsi, dopo la guerra, nella SIP, Società Idroelettrica Piemonte, uno dei più importanti gruppi elettrici e telefonici del paese con sede a Torino. Con un referendum tenutosi nel 1905 si costituisce infine l'Azienda Elettrica Municipale, e la prima conseguenza è un deciso abbassamento del prezzo dell'energia.

*Torino, la cui popolazione è raddoppiata negli ultimi cinquant'anni, ha saputo risolvere i più importanti problemi edilizi. Per merito delle successive Municipalità...la città si è dotata di un apparato concettuale, economico, sociale che si adatta mirabilmente alle sue esigenze. Nessuno dei grandi servizi pubblici – istruzione, assistenza, illuminazione, trasporti, acqua, sanità – è stato trascurato... Sono stati aperti dispensari, ricoveri, ospedali; sono state tracciate innumerevoli canalizzazioni, i tramway elettrici sono stati in parte municipalizzati, e le linee tramviarie sono state sviluppate soprattutto verso la periferia; si sono costruiti acquedotti e fognature...si sono avviati numerosi lavori artistici, quale il nuovo ponte sul Po, sono stati creati parchi e giardini, sono state costruite case popolari".* Questo il giudizio dei rappresentanti della Municipalità di Parigi all'Esposizione del 1911, persone sicuramente abituate al bello, allo sfarzo e alla magnificenza.

In effetti l'Esposizione del 1911, ideata ed organizzata per celebrare il cinquantenario dell'Unità d'Italia di cui Torino era stata artefice, suggellò il grande processo di rinnovamento avviato dalla Città dal momento della sua crisi più buia, la perdita del rango di Capitale d'Italia. In quell'occasione gli scenografici Padiglioni edificati lungo i viali del Valentino vennero illuminati dalla luce elettrica, aggiungendo meraviglia a meraviglia. Ne godettero il Padiglione della Francia, Ungheria, America Latina, Brasile, Belgio, Stati Uniti, Inghilterra, Turchia, Serbia, Russia, Germania, Cina, Giappone, Persia, Siam, Argentina, tutti Palazzi di pietra e marmo, perfettamente arredati ed allestiti anche all'interno; e se non bastava a stordirsi, c'era anche il Castello d'Acqua, il Ponte e la Fontana Monumentali, il Cinematografo Ufficiale, la Kermesse Orientale, le Funicolari elettriche aeree, il Padiglione Egiziano, i vaporetti sul Po, i Gabinetti di Scrittura, i Ristoranti Popolari e quelli di lusso...

Tale periodo di grande ricchezza imprenditoriale durò per i primi trent'anni del secolo. La maggior parte delle aziende automobilistiche, infatti, non sopravvisse alla seconda guerra mondiale, in quanto travolte dalle crisi economiche, o non aggiornate tecnologicamente, o impotenti ad investire a sufficienza in programmi di ricerca e di innovazione del prodotto.

Ma anche se di breve durata, questa "stagione romantica" di Torino va ricordata perché unica in Italia e anche perché fu il fondamento del successivo, tumultuoso sviluppo.

## ALCUNE AZIENDE AUTOMOBILISTICHE TORINESI:

- ❖ **AQUILA ITALIANA** nasce nel 1905 in via Bonsignore 3 ai piedi del Monte dei Cappuccini ad opera del marchese Giulio Pallavicino e dell'ingegner Giulio Cesare Cappa.
- ❖ **CHIRIBIRI** nel 1910 si trasferisce a Torino da Venezia il signor Antonio Chiribiri che apre un'officina ed una fonderia in via Don Bosco 68 e 73. Inizialmente l'attività della Chiribiri era la fabbricazione di aeroplani, nel 1914 inizia la costruzione di vetture. Durante la guerra si trasferisce in via Caraglio angolo via Montenegro (via Braccini).
- ❖ **DIATTO** la ditta F.lli Diatto inizia a fabbricare carrozze nel 1835 sulla riva destra del Po in via Moncalieri 15. Nel 1905 si conclude un accordo tra la Diatto – Officine Meccaniche e la Adolphe Clément-Bayard (Parigi) per la fabbricazione di vetture. I nuovi stabilimenti sorsero su di un'area tra le vie Frejus, Cesana, Revello e Moretta (sede sociale in via Frejus 21). Nel 1909 si sciogliono i legami con la ditta francese e viene continuata la produzione col nome di SOCIETA' FONDERIE OFFICINE FREJUS con il marchio Diatto. Nel 1915 la officine di via Moncalieri 15 vengono cedute alla Ditta Bertorelli, Cerutti & C.. Nel 1916 acquisizione della Société des Moteurs Gnome & Rhone che produce motori d'aviazione e sorge in strada della Venezia 73 e diventa Società Italiana Motori Gnome & Rhone. Nel 1920 la sede sociale viene trasferita a Roma e torna a Torino nel 1921. Nel 1924 si costituisce la Società Anonima Autocostruzioni Diatto con stabilimenti in Madonna di Campagna, Lucento, Basse di Stura, Altessano, strada della Venaria, strada Druento.
- ❖ **FIAT** (Fabbrica Italiana Automobili Torino) viene fondata nel 1899 e la sede originaria è nell'isolato formato dalle vie Marengo, Monti, Chiabrera e corso Dante. Nel 1906 la Fiat occupa due isolati, il primo compreso tra corso Dante, corso Massimo D'Azeglio, via Monti e via Marengo; il secondo compreso tra corso Dante, via Marrochetti, via Tiziano, corso Galilei e via Tiepolo. Nel 1916 vengono acquistate le aree fabbricabili in zona Lingotto, l'inaugurazione degli stabilimenti del Lingotto avviene nel maggio del 1923. Nel 1936 inizia la costruzione dello stabilimento di Mirafiori.
- ❖ **BREVETTI FIAT** fu costituita nel 1906 contemporaneamente alla liquidazione della Fiat – Ansaldo, nel momento in cui la Fiat rileva la partecipazione di Michele Ansaldo. La società si mantenne autonoma fino al 1908, dal 1909 venne definitivamente assorbita dalla Fiat. La sede era nell'isolato di via Cuneo 17.
- ❖ **ITALA** nel 1904 Matteo Ceirano fonda in via Petrarca 29/31 la "Matteo Ceirano & C. , vetture marca ITALA". Ben presto vengono acquistati dei terreni in barriera Orbassano (corso Orbassano, corso Adriatico, corso Racconigi, corso Rosselli). Nel 1929 l'azienda fu assorbita per incorporazione dalla O.M.M.T. (Officine Metallurgiche e Meccaniche di Tortona); l'Itala sopravvive fino al 1935 e si trasferisce in corso Tortona.
- ❖ **LANCIA** viene fondata nel 1906 da Vincenzo Lancia ed ha gli stabilimenti nella zona tra via Ormea, via Donizzetti e via Petrarca. Nel 1910 gli stabilimenti si trasferiscono in via Monginevro (dove c'erano gli stabilimenti della Fides che cessa la sua esistenza).
- ❖ **CEIRANO** nel 1901 Giovan Battista Ceirano con il fratello Matteo fonda la F.lli Ceirano con sede il corso Vittorio Emanuele 9. Nel 1903 Matteo fonda la Matteo Ceirano & C. con sede provvisoria in corso Vittorio Emanuele 21. Giovanni Battista nel 1904 rileva le Acciaierie Bianchi e fonda la Società Torinese Automobili Rapid denominata STAR, con sede in barriera Nizza 564 (poi 154). Nel 1904 Giovanni Ceirano fonda la JUNIOR Fabbrica Torinese Automobili in corso Massimo D'Azeglio 56.
- ❖ **SCAT** Giovanni Ceirano, costretto a lasciare la Junior, trovati nuovi capitali fonda nel 1906 la SCAT (Società Ceirano Automobili Torino); gli stabilimenti sorsero tra via Madama Cristina e corso Raffaello. Nel 1907 vengono aperti dei reparti in corso Massimo D'Azeglio 58 ma questo ingrandimento sarà insufficiente e così si acquistano dei terreni su corso Francia. Nel 1914 si

inaugura la nuova sede nell'isolato tra corso Francia, corso Lecce, via Rosolino Pilo e via Brione.

- ❖ **SPA** nel 1906 Michele Ansaldo e Matteo Ceirano costituiscono la SPA (Società Piemontese Automobili Ansaldo-Ceirano) ed iniziano la costruzione degli stabilimenti in barriera Crocetta (corso Ferrucci).
- ❖ **NAZZARO** il grande campione Felice Nazzaro dà vita ad un'omonima fabbrica all'inizio degli anni dieci, in corso Circonvallazione (zona Crocetta); il discreto successo farà sì che si trasferisca in corso Peschiera in breve tempo. Messa in liquidazione, nel dopoguerra riprenderà l'attività a Firenze.
- ❖ **STANDARD** nel 1906 sorse la Standard con la direzione in corso Siccardi, per le officine venne scelta l'area tra corso Stupinigi (corso URSS), corso Lepanto (corso Bramante), via Giordano Bruno e via Spallanzani. Nel 1912 gli stabilimenti furono acquistati da Michele Ansaldo e divennero Officine Meccaniche Michele Ansaldo e costruirono materiali d'artiglieria. Ora sull'area della Standard sorge la Filiale della Fiat di corso Bramante.
- ❖ **STORERO** inizia la sua attività nel 1850 con carrozze e velocipedi, nel 1884 produce bicicli e nel 1896 Luigi Storero assume le rappresentanze di vetture straniere, nel 1899 nella sede di corso Valentino 37 costruisce su licenze straniere vetturette e tricicli. Nel 1905 si costituisce la Società Garages Riuniti Fiat – Alberti – Storero. Nel 1910 Luigi Storero abbandona la Garages Riuniti e dà vita alla Sorero Automobili Torino con officine a Chivasso e montaggio a Torino in via Madama Cristina 55.
- ❖ **TEMPERINO** i fratelli Temperino iniziano a produrre vetture nel 1918, affidandosi alla ditta Antonio Opessi (fabbrica di bilance e strumenti di precisione) per la costruzione di chassis, in corso Stupinigi 802; i motori erano forniti dalla fabbrica di motociclette DELLA FERRERA (fondata in corso Regina Margherita 55b nel 1913).
- ❖ **FOD** fondata nel 1915 con il nome Stabilimenti Metallurgici e Fonderie Metalli in via Galvani 26, nel 1919 si trasferisce in via Sagra di S. Michele 16 con il nome Fonderie officine De Benedetti (FOD).

Donatella Biffignandi  
Museo dell'Automobile