

## *Archeologia industriale a Torino Centro-Nord*

### **CEAT - Largo Regio Parco**

Nata a Torino nel 1925 per opera di Virginio Bruni Tedeschi, la CEAT occupa un centinaio di lavoratori specializzati nella produzione di cavi elettrici. L'ingresso nel settore della gomma avviene negli anni della seconda guerra mondiale, quando a partire dal 1939 l'azienda inizia a produrre maschere antigas nei reparti della SIRCA, una piccola fabbrica di c. Regio Parco di proprietà della stessa CEAT. Nel primo dopoguerra l'azienda decide di convertire le proprie lavorazioni, iniziando la produzione di pneumatici per agricoltura e trasporto leggero (automobili, motociclette, biciclette). Una lavorazione iniziata nel settembre 1945, concretizzatasi nell'agosto del 1946, quando prende forma la prima copertura CEAT per autocarro e destinata a diventare uno dei tratti distintivi della produzione aziendale. Nel 1946 la CEAT decide di razionalizzare il proprio ciclo produttivo adibendo la struttura di corso Palermo alla fabbricazione di cavi elettrici e spostando le lavorazioni della gomma nel nuovo complesso di via Leoncavallo, edificato nel 1946. Un'area di oltre 65.000 metri quadrati, che produce 1.000 pneumatici al giorno impiegando 1.200 lavoratori nel 1961, cresciuti a 1.750 unità all'inizio degli anni Settanta. Tra il 1959 e il 1967 la CEAT rafforza la propria presenza su scala regionale e nazionale: dopo quello di Settimo Torinese (1959), dove si fabbricano cavi e pneumatici, sono costruiti gli stabilimenti di Anagni (1962), adibito alla fabbricazione di pneumatici, e Ascoli Piceno (1967), specializzato nella fabbricazione di cavi. Nel 1976 la CEAT impiega circa 5.800 lavoratori, 1.300 dei quali in forza a Torino, 2.600 a Settimo, 1.492 ad Anagni e 400 ad Ascoli Piceno. Nello stesso periodo l'azienda consolida la propria posizione internazionale, con stabilimenti in Francia, Spagna, India, Colombia, Cile, Venezuela e Brasile, con circa 20.000 dipendenti. In questi anni, l'introduzione sul mercato della gomma radiale, frena l'espansione della CEAT che non riesce a procedere a una ristrutturazione degli impianti degli stabilimenti torinesi, avviati a concludere il proprio ciclo produttivo. Nel 1980, Alberto Bruni Tedeschi, secondogenito del fondatore Virginio, cede l'azienda alla finanziaria SOFIT che mette in atto un piano di ridimensionamento conclusosi con la chiusura, nel 1981, dell'unità produttiva di corso Palermo seguita, l'anno successivo da quella di via Leoncavallo, i cui 1.050 lavoratori sono riassorbiti negli stabilimenti di Settimo Torinese e Ascoli Piceno. Il marchio CEAT è acquistato dalla Pirelli, che ne mantiene la proprietà fino al 1983, anno in cui è sancita la cessione al gruppo indiano RPG (Rama Prasad Goenka), che ne muta la denominazione in CEAT Ltd., sigla che ancora oggi rappresenta il principale produttore indiano di pneumatici. Attualmente nell'area dell'ex stabilimento hanno trovato collocazione uffici delle società del Gruppo Eni e Italgas.

### **Gilardini - c. Giulio Cesare, 20**

Nel 1831 i fratelli Gilardini aprono un'attività in c. Giulio Cesare di produzione d'ombrelli e capi in pelle; nel 1876 è aperta una seconda fabbrica, non lontano. Dante Ferraris, che alla morte degli eredi Gilardini assumerà il controllo dell'azienda, si fa promotore della costituzione della Società Anonima Italiana per la Fabbricazione di Proiettili, che raggruppa le più importanti fabbriche torinesi attive nel settore bellico. Fin dai primi anni del Novecento apre uno stabilimento ausiliario in un isolato tra via Aosta e via Parma che comincia a produrre bombe per il mortaio da trincea "Dumezil". Per il progetto dell'edificio ci si rivolge a Pietro Fenoglio, che aveva già curato la realizzazione dello stabilimento di c. Giulio Cesare (allora c. Ponte Mosca). Se il periodo bellico fu il più fiorente per l'azienda, avendo avuto commesse per decine di migliaia di paia di calzature ed altri equipaggiamenti in pelle, quello post-bellico, con le difficoltà portate dalla riconversione degli impianti, i tributi e l'occupazione delle fabbriche e i suoi drammatici risvolti, il calo delle commesse, si rivela critico; nel 1923 l'azienda viene ceduta alla famiglia Borgione, che riprende la

produzione conciaria e di ombrelli. Grazie anche alla politica di rivalutazione di “quota 90” del 1927 l’andamento della società migliora, ma la crisi del 1929 riacquisce le difficoltà. Nel 1931 cessa la produzione di ombrelli, mentre dal 1935 una nuova guerra risolveva le sorti della produzione di materiale bellico. Ciononostante, anche a causa delle politiche protezioniste del governo fascista, e dei pesanti bombardamenti alleati durante la guerra, la ripresa risulta effimera. Al termine del conflitto Gilardini non riesce a recuperare la produttività necessaria e nel 1955 cessa l’attività industriale. Sulla parte di stabilimento in c. Giulio Cesare è stato edificato un edificio scolastico, a sua volta demolito nel 1998 per lasciare posto all’attuale giardino.

#### **Tobler** - v. Aosta, 8

Nel 1955 la società svizzera Chocolat Tobler sceglie Torino per impiantare la sua unica filiale all’estero. La società per azioni LIF, Lavorazione Italiana Ferro e la Tobler pervengono a un accordo che comporta la cessione dello stabilimento. Ivan Dabiancoff (1913-1960), architetto di origini bulgare laureatosi a Torino, produce, nel 1957, un nuovo progetto di sopraelevazione, ampliamento e messa in sicurezza dei locali; l’anno successivo la fabbrica di cioccolato si installa nei locali di via Aosta, demolendo i due corpi di fabbrica a sud, i più significativi dal punto di vista architettonico. Nel 1970 la Tobler viene assorbita dalla Suchard e, nel 1972, dichiara fallimento. L’edificio è ora sede della Fondazione Fitzcarraldo, che si occupa di progettazione, ricerca, formazione e documentazione sul management, l’economia e le politiche della cultura e collabora con numerose istituzioni nazionali e internazionali.

#### **Temperino** - c. Principe Oddone, 44

Appartenenti a una famiglia di emigranti originaria di Borgiallo rimpatriata dagli USA, causa la morte del padre minatore, i fratelli Temperino decisero di aprire a Torino, in c. Principe Oddone 44, l’Officina F.lli Temperino, per la riparazione di biciclette e motocicli e per la vulcanizzazione degli pneumatici. Già nel 1908, iniziarono la costruzione, forse su licenza, di una loro motocicletta che commercializzarono con il marchio Mead Flyer. Un successivo e diverso modello, sempre con lo stesso marchio, fu presentato alla Mostra speciale dell’Automobile, del Ciclo e dell’Aeronautica, nell’ambito dell’Esposizione internazionale di Torino del 1911. Dopo aver costruito i primi prototipi di autovettura nel 1908 e 1909, la loro sperimentazione fu lungamente interrotta dalla Guerra Italo-Turca e poi dalla prima guerra mondiale, arrivando finalmente alla produzione in serie nel 1918, parte della quale terziarizzata verso altre industrie della zona fra cui le Officine Moncenisio, lo stabilimento Farina, le officine Opessi. Nell’ottobre dell’anno successivo venne ufficialmente costituita la Società Anonima Vetturette Temperino, i cui prodotti riscossero un immediato successo, per l’economia di acquisto e d’esercizio, oltre alla robustezza dimostrata nelle gare in salita. La Temperino fu molto apprezzata anche fuori dai confini nazionali, particolarmente in Inghilterra, dove fu aperta una sede per l’assemblaggio e la vendita, al fine di evitare i dazi doganali e soddisfare gli ordinativi. Il fallimento della Banca di Sconto nel 1921, principale finanziatrice dell’azienda, e la crisi economica del 1924 portò alla chiusura la fabbrica torinese, ma la Temperino Motors Ltd. di Londra rimase attiva fino al 1940.

#### **SNOS** - c. Mortara, 22

La Società Nazionale Officine di Savigliano venne costituita nell’omonima città nel 1879, utilizzando le strutture industriali costruite negli anni della realizzazione della linea ferroviaria tra Torino e Genova. Oltre alla produzione di materiale fisso e mobile per ferrovie e tramvie (i vagoni letto della CIWS nel 1884), le officine si occuparono anche della realizzazione di alcune delle più importanti costruzioni metalliche dell’epoca (il ponte di Paderno sull’Adda, 1884). Nel 1899 venne deciso di trasferire parte della produzione in un

nuovo stabilimento con sede a Torino, nel quale venne intrapresa anche la costruzione di macchine elettromeccaniche. La zona scelta per l'insediamento industriale si trovava lungo la strada per le valli di Lanzo, al di fuori della cinta daziaria, in una zona ben collegata alle infrastrutture ed in particolare al primo tronco della ferrovia Cirié-Lanzo. La Società era famosa in Borgo Vittoria per il detto: "Gli operai della Savigliano se hanno un chiodo in mano sanno lavorare anche con quello". La produzione della SNOS conobbe un periodo di forte crescita nei primi decenni del secolo: sono gli anni delle rivendicazioni operaie, della riorganizzazione della fase produttiva parcellizzata, dell'elevata turnazione della manodopera e del licenziamento collettivo degli scioperanti del 1907. Le commesse belliche per la Prima guerra mondiale sono un volano per gli affari. Nel 1914 ha 1069 operai, il doppio rispetto al 1905, e pianifica l'allargamento dell'edificio con Enrico Bonicelli, che progetta la manica su corso Mortara, in calcestruzzo armato (1917-1918), esistente ancora oggi. Le occupazioni del Biennio rosso, culminate con l'uccisione di una Guardia Regia, precedono gli anni del Fascismo e della Liberazione (Dante Di Nanni (1925-1945) era operaio SNOS). Tra le realizzazioni si possono annoverare: la copertura metallica della stazione Centrale di Milano (1925), i prototipi e alcuni lotti della locomotiva E626 (1926), il biplano trimotore Caproni C.36 (1917), il ponte di Ronciglione (1928), il grattacielo Reale Mutua (1933). Lo stabilimento viene danneggiato pesantemente negli scontri insurrezionali dell'aprile 1945. Negli anni '70 del Novecento la produzione subisce un arresto e la Società passa alla General Electric; la sezione ferroviaria era già stata acquisita dalla Fiat negli anni '60. Nel 1999 lo stabilimento è venduto; attualmente la manica di Corso Mortara, restaurata e rifunzionalizzata dallo Studio Gramma nell'ambito della trasformazione del comprensorio Savigliano della Spina 3, ospita uffici e attività commerciali.

#### *Acciaierie Teksid - c. Mortara*

Nel 1917 la Fiat acquisisce i terreni occupati dalle Ferriere Piemontesi sull'area Valdocco, compresa tra la ferrovia per Milano, il fiume Dora, v. Livorno, v. Ceva e c. Mortara. Negli anni trenta lo stabilimento si amplia, insediando nuovi reparti in capannoni in carpenteria metallica progettati dagli Uffici Tecnici Fiat. Cancellando alcune preesistenze, lo stabilimento arriva ad estendersi fino a via Verolengo e via Borgaro. Nel luglio 1939 si inizia a costruire il nuovo stabilimento che avrebbe accolto il reparto Larghi Nastri. Il complesso raggiunge una superficie di 400 mila metri quadrati, suddivisa in comparti: sull'area Valdocco si trovano le acciaierie; sull'area Vitali (tra v. Orvieto, v. Verolengo, v. Borgaro, c. Mortara) sorgono l'impianto per i laminatoi e per le lamiere, le officine e gli impianti ausiliari e di manutenzione, le fonderie. Nel comprensorio Ingest (v. Nole, v. Borgaro, v. Valdellatorre, c. Potenza) si producono nastri di lamiera. Gli avvenimenti bellici costringono alla sospensione dei lavori. Dopo la guerra la produzione riparte a ritmo sostenuto, come testimonia il potenziamento delle strutture e la sostituzione dei tre ponti sulla Dora con una massiccia soletta, capace di reggere 15 tonnellate/mq. recentemente smantellata. Dal 1962 al 1964 si svolgono lavori di risistemazione e potenziamento dei macchinari in modo da aumentarne la produttività. Si tratta di notevoli investimenti che in realtà sembrano non dar peso all'incombente crisi del settore siderurgico, registratasi alla fine degli anni Sessanta. La Fiat cerca di resistere raggruppando nel 1978 le proprie attività siderurgiche sotto la Teksid, azienda creata appositamente, in seguito assorbita dalla Finsider, gruppo facente capo alle Partecipazioni Statali. Nell'ottobre del 1982 tutti gli stabilimenti delle Ferriere sono ceduti all'Istituto per la Ricostruzione Industriale (IRI): l'attività, ormai in progressiva decrescita a causa della crisi che colpisce il settore metallurgico, si protrae fino al 1992, quando le ferriere chiudono definitivamente. Con la trasformazione dell'area di Spina 3, avviata nel 1998, la demolizione del complesso siderurgico lascia il posto a un nuovo quartiere di residenze, commercio e uffici, dotato di un parco urbano di 450 ettari.

### **Cotonificio Mazzonis** - c.so Svizzera, 155

Le origini della s.a.s. Mazzonis di Ernesto Mazzonis & C. risalgono al 1864. All'inizio del Novecento, la famiglia Mazzonis, attraverso un'ampia rete parentale, assume il controllo di un'impresa cotoniera che conta circa 4000 addetti nel torinese e diversi stabilimenti: due a 50 Km da Torino in Val Pellice, uno a Pont Canavese e uno a Torino, non lontano dalla stazione di smistamento Valdocco e dal canale della Ceronda utilizzato come forza motrice dalle industrie. Gli uffici di dirigenti e impiegati hanno invece sede in v. San Domenico 11. Inizialmente si contano 500 operai. Le trasformazioni che investono le società in Italia dal 1959 al 1963 si riflettono anche nel comparto cotoniero, che subisce la concorrenza delle fibre sintetiche e le difficoltà di esportazione. Per restare sul mercato, non è più sufficiente avere macchinari tecnologicamente avanzati ma occorre un'innovazione dei prodotti. I Mazzonis, come altri industriali, sottovalutano le tensioni crescenti. Tra il 1960 e il 1961 lunghi scioperi e lotte coinvolgono lo stabilimento e altre industrie. Le rivendicazioni segnano il successo dei lavoratori, provocando un aumento rilevante del costo del lavoro. Nel 1964 una crisi recessiva colpisce l'economia italiana che evidenzia drammaticamente i limiti del settore cotoniero in campo concorrenziale. Al 30 giugno 1964 gli addetti della Manifattura Mazzonis sono ridotti a 2739, nello stabilimento torinese rimangono solo in 223. Nel 1965 la Mazzonis è costretta alla chiusura con dichiarazione di fallimento. Nel 1978 al posto dello stabilimento viene edificato il complesso Pier della Francesca, uno dei primi esempi italiani di centri multifunzionali integrati.

### **Wamar** - c. Vigevano, 48

Lo stabilimento del biscottificio Wamar, acronimo del nome del proprietario e fondatore Walter Marchisio, sorgeva in parte sull'area già occupata dal cotonificio Hofmann, in uno stabilimento in muratura con volte e solette con capriate in legno e copertura in tegole. L'industria, già nel 1911, impiegava 432 dipendenti. Negli Anni Trenta Walter Marchisio, forte di notevoli commesse militari, impianta il biscottificio utilizzando ed ampliando i locali già adibiti a tintoria dal cotonificio occupando quasi l'intero isolato compreso tra c. Vigevano, v. Parella, v. Cervino, v. Gressoney. Lo stabilimento, che si estende su un'area di 23.000 metri quadrati, raggiunge una produzione giornaliera di 500 quintali di biscotti e affini. All'interno del complesso trovano spazio una sala di medicazione, un refettorio e una camera per l'allattamento dei figli delle operaie. Danneggiato dai bombardamenti aerei della Seconda Guerra Mondiale, proseguì tuttavia l'attività. A testimonianza di quegli anni, coloro che transitano sul corso Vigevano, agevolmente possono rilevare la presenza di un rifugio antiaereo nel cortile tra corso Vigevano e via Gressoney; il rifugio, utilizzato durante il periodo bellico sia dai dipendenti della Wamar che dagli abitanti delle case vicine, è ancora presente nel sottosuolo anche se l'accesso è impraticabile. Si intravedono la scalinata di ingresso circondata da una cancellata e l'uscita di emergenza e presa d'aria sotto una cuspide ogivale in cemento armato. Negli Anni Sessanta la Wamar era famosa per alcuni prodotti quali i biscotti Oswego e i cosiddetti Biscotti della Salute, antesignani delle attuali fette biscottate e per i panettoni che produceva anche per altri marchi. La produzione proseguì fino alla chiusura definitiva avvenuta nel 1980. Attualmente l'edificio, strutturalmente intatto, accoglie fra le sue mura diverse piccole imprese artigianali commerciali e di servizio.

### **Barone** - c. Vigevano, 33

La ditta Barone Ambrogio nasce nel 1852 per produrre carte da parati ed è conosciuta in tutta Italia per la produzione di tappezzerie di qualità ad arabeschi e fiori. All'inizio del Novecento apre il nuovo stabilimento che occupa l'intero isolato compreso tra c. Vigevano, v. Cigna, v. Pinerolo, v. Piosasco; nel 1907 cambia la ragione sociale in Fabbrica Nazionale Carte da Parati già Barone Ambrogio e figlio (amm. Delegato Barone Alberto). Il fabbricato è progettato da Pietro Fenoglio, autore di qualche intervento anche in Barriera di Milano, tra

cui la parte più antica della Grandi Motori in v. Damiano angolo v. Cuneo. Molto interessante è l'alzato verso le vie Cigna e Vigevano, costituito da una successione di grandi finestre a due ordini sovrapposti, raggruppate a due o a tre, di diverse altezze per correggere il dislivello della via. Il liberty compare essenzialmente nelle inferriate in ferro battuto, nel portone su c. Vigevano e nella ringhiera della scala interna. Il fabbricato ha strutture che costituiscono una delle prime applicazioni del conglomerato cementizio armato realizzato con il sistema francese Hennebique, sistema del quale è concessionaria per l'Italia la ditta Porcheddu. L'azienda è attiva fino al settembre 1975 quando, al ritorno dalle ferie estive, i 116 dipendenti trovano la ditta chiusa e le lettere di licenziamento. La fabbrica verrà occupata per alcuni mesi dai dipendenti che tuttavia non riusciranno a far ripartire la produzione. Il fabbricato, dopo un periodo d'abbandono, subirà delle trasformazioni interne e verrà riutilizzato per attività varie di tipo commerciale, di servizi e ricreative (nel corso degli anni vi troveranno posto anche una palestra e una sala da ballo).

### **Quercetti** - c. Vigevano, 25

L'isolato compreso tra le vie Mondovì, Pinerolo, Cigna e c. Vigevano, in gran parte occupato da uno stabilimento della INCET, venne quasi totalmente distrutto durante il bombardamento del 13 luglio 1943. Attualmente l'area è occupata dalla Quercetti & C. S.p.A. Fabbrica Giocattoli Educativi. Quercetti è una fabbrica italiana di giocattoli, creatrice del gioco dei chiodini. Fu fondata da Alessandro Quercetti nel 1950 ed è cresciuta nel tempo esportando i suoi giocattoli anche all'estero. All'invenzione dei chiodini si affiancò la creazione di giocattoli di altra tipologia come, Tor, il missile dotato di paracadute, Georello, Rami e Pallino, il cavallo Hopla, Spirograph.

### **INCET** - via Cigna, 96

Fondata nel 1888 da Vittorio e Giuseppe Tedeschi, l'Industria Nazionale Cavi Elettrici Torino (INCET), si specializza nella fabbricazione di cavi elettrici "delle misure più svariate, con condutture in rame e in alluminio". Nel 1898 impiega 250 dipendenti e i suoi prodotti raggiungono un elevato livello qualitativo, tale da farle ottenere importanti commesse in ambito nazionale ed estero. Il primo decennio del Novecento coincide con un sensibile incremento della produzione e della manodopera: con i suoi 480 addetti del 1904, diventati 616 nel 1911, è una delle principali fabbriche della Barriera di Milano. Contemporaneamente l'azienda costruisce lungo corso Vigevano, a pochi passi dallo stabilimento, un complesso di abitazioni destinate ai propri dipendenti. Nel 1938, dopo l'emanazione delle leggi razziali, la società muta la propria denominazione da "Società Tedeschi" in INCET, mantenendola anche negli anni successivi. Nel 1943 la fabbrica, che si estende su un'area di 65.200 metri quadrati, impiega 2.000 dipendenti e lavora, giornalmente, oltre 70 tonnellate di alluminio e 140 tonnellate di rame. Dopo il bombardamento alleato del 13 luglio 1943, che paralizza quasi completamente la produzione, decentra parte delle lavorazioni a Bussoleno. Al termine del conflitto l'attività riprende normalmente fino a quando la INCET è assorbita dalla Pirelli che ne conserva il nome fino al 1968, anno che segna il trasferimento delle unità produttive a Livorno Ferraris e l'abbandono del complesso di Barriera di Milano. L'intera area, dopo anni di abbandono, è stata interessata da vasti interventi di riqualificazione conclusi nel 2015.

### **SICME** - v. Cigna, 114

La SICME, Società Industriale Costruzioni Meccaniche ed Elettriche, nasce nel 1955 sull'onda del boom economico che stava investendo Torino e l'Italia intera nel Dopoguerra. L'impresa, specializzata nella costruzione di macchine per la smaltatura di fili di rame, si trasferisce nel 1965 in via Cigna 114 all'interno di un quartiere a vocazione prettamente industriale, acquistando lo stabilimento già di proprietà della INCET, Industria Nazionale Cavi Elettrici Torino, disegnato nel 1955 dall'ingegner Aldo Marini. L'azienda appartiene

alla famiglia Accati e al suo interno lavora anche Primo Levi, in veste di chimico, che poi dal 1966 andrà a ricoprire la carica di direttore generale presso un'altra impresa del gruppo, la SIVA, produttrice di vernici, smalti e affini. Entro il 1968 la fabbrica conosce un importante ampliamento dei locali, allo scopo di adeguare la propria struttura alle sempre maggiori pulsioni dei mercati nazionali e internazionali nei quali l'azienda ha ormai acquisito un ruolo di leader nel settore: viene quindi costruita la grande navata con imponenti vetrate alle estremità, da quel momento in poi elemento caratterizzante dell'intero complesso industriale. La produzione dell'azienda metalmeccanica procede per un quarantennio, fino alle soglie della globalizzazione, all'inizio del nuovo millennio, seguendo tragicamente il destino di molte aziende di ordine medio-grande, la SICME conosce una crisi senza precedenti: aumentano le difficoltà finanziarie, si ventilano ipotesi di trasferimento, finché nei primi giorni di novembre del 2004 viene ufficialmente presentata istanza di fallimento. Seguono tentativi di mediazione da parte delle più note sigle sindacali ma ormai è troppo tardi: il giudice del tribunale torinese sancisce una base d'asta di 1.650.000 euro per il rilevamento dell'impresa e per i centoquindici operai dell'azienda comincia un calvario fatto di lotte, occupazioni degli impianti e proteste (addirittura con episodi dimostrativi di incatenamento ai cancelli), seguiti inevitabilmente dagli sgomberi di polizia e carabinieri. A sorpresa, un ex dipendente di Druento - autentico self-made man - che negli anni Settanta aveva lasciato la SICME per fondare una ditta concorrente, vince l'asta e assorbe l'azienda per la cifra di 2.650.000 euro, di fronte alla trepidante attesa degli ex colleghi operai. Segue poi il trasferimento dei macchinari nella nuova sede di Druento, l'attuale SICME-Italia Impianti in cui confluiscono le due distinte fabbriche, un tempo antagoniste, mentre la vecchia sede di via Cigna viene ceduta a un'impresa edilizia. Dal 2009, attraverso un intervento di archeologia industriale, l'edificio è in corso di ristrutturazione e di adeguamento per rivestire una nuova destinazione d'uso. Come già avvenuto per altri complessi industriali dismessi della città, dai Docks Dora alle Officine Grandi Riparazioni (OGR), anche l'ex SICME è diventato luogo della cultura, ospitando nella fattispecie il Museo Ettore Fico

### ***Fiat Grandi Motori*** - c. Vigevano, 8

Costruito nel 1891 da Pietro Fenoglio quale sede delle Officine Meccaniche Michele Ansaldo e ampliato tra il 1905 e il 1915 da Giacomo Matté Trucco, l'edificio è acquistato dalla Fiat, che nel 1923 vi impianta la sezione Grandi Motori. Fin dal 1884 sorgono nel cuore della Barriera di Milano le Officine Meccaniche Michele Ansaldo, complesso deputato alla costruzione di macchine utensili, che impiega circa 300 operai. Nel 1905 Michele Ansaldo, fondatore della fabbrica, sigla un accordo con Giovanni Agnelli: nasce la Fiat Ansaldo che si specializza nella produzione di «vetture leggere a quattro cilindri». Un atto legato a una precisa strategia di mercato che vede la Fiat, attraverso procedimenti associativi, legare alla propria orbita altre società. Una di queste è il cantiere navale San Giorgio di Muggiano, nel Golfo di La Spezia, assorbito dall'azienda torinese nel 1905: nasce la Fiat San Giorgio, che ha nella costruzione di torpediniere e sommergibili le sue lavorazioni principali e che produce nello stabilimento torinese motori marini e tubi di lancio. Nel 1916 la Fiat San Giorgio è ceduta alla genovese Ansaldo. Nel 1923 lo stabilimento è riacquisito dalla Fiat che inaugura la sezione Grandi Motori, destinata «alla costruzione di motori diesel per qualsiasi applicazione ed in particolare per uso marino». Tra il 1923 e il 1928 il complesso è al centro di un ampliamento, al quale segue l'acquisto di un edificio a pochi metri dal gruppo di officine di via Cuneo, che porta la Grandi Motori, dove nel 1935 sono occupati 5.000 dipendenti, a svilupparsi su due nuclei ben definiti, per un totale di 115.000 metri quadrati di superficie. Durante la seconda guerra mondiale l'azienda, oggetto delle incursioni alleate, lega il proprio nome a quello della Resistenza. Terminata la guerra, i primi segnali di ripresa si registrano a partire dal 1948, mentre tra il 1951 e il 1954 la fabbrica è al centro di un nuovo ampliamento che consente di aumentare le capacità produttive. Un periodo coincidente con

un incremento delle commesse porta l'azienda, che nei primi anni '60 impiega circa 4.000 addetti, allo splendore di un tempo. Nell'ottobre del 1966, Fiat e Iri siglano un accordo per la creazione a Trieste della Società Grandi Motori di Trieste. Il nuovo complesso è inaugurato nel 1971, e assorbe, tra operai, impiegati, tecnici e dirigenti, circa 3.000 dipendenti, molti dei quali provenienti dalla Grandi Motori di Torino, che cessa in questi anni la propria attività.

#### ***Nebiolo Fonderia Caratteri*** - v. Bologna, 47

Lo stabilimento che ospita la Fonderia Caratteri della Nebiolo è un corpo di fabbrica lungo 180 metri fronteggiate v. Padova e rivolto verso v. Bologna con un'originale facciata a taglio. Occupa una superficie di 35 mila metri quadrati suddivisa su tre piani, dove trovano spazio la tipografia interna, i reparti responsabili dei processi di incisione e quelli adibiti alle fasi di fusione. È un complesso all'avanguardia, considerato non solo la fonderia di caratteri più grande d'Europa, ma anche quella che per prima sostituisce con l'energia elettrica il riscaldamento a gas delle macchine per fondere, a vantaggio dei processi produttivi e lavorativi. Lo stabilimento fa parte di un complesso industriale costruito tra il 1919 e il 1922 e affidato alla realizzazione dell'ingegner Ugo Fano, amministratore della società: una costruzione moderna in cemento armato, di stile funzionalista, che comprende anche gli uffici direzionali e amministrativi, su v. Bologna, e il corpo di fabbrica della Fonderie Ghisa, su c. Novara. Negli anni immediatamente seguenti viene realizzata una variante alla nuova struttura, che estende lo stabilimento sul lato di v. Como. Nel 1944 la Fonderia caratteri occupa 700 operai. Con gli anni '60 e la concentrazione delle produzioni nel nuovo stabilimento di Strada Settimo, gli addetti scendono a 399. La fonderia di v. Bologna è smantellata alla fine degli anni '70. L'edificio è stato poi sede del tribunale e dell'ufficio di sorveglianza.

#### ***Nebiolo Fonderia Ghisa*** - v. Bologna, 55

Costruita nel 1906 come sede della Società Anonima Fonderie Subalpine, la fabbrica è il luogo in cui si effettuano le fusioni dei getti di ghisa necessari alla costruzione delle macchine da stampa. La struttura a due piani in cemento armato, eretta tra le vie Bologna, Como e c. Novara, ospita il reparto officina meccanica, lo spaccio aziendale, gli spogliatoi, i lavabi e i refettori, un magazzino modelli e un laboratorio chimico. Accanto allo stabilimento sorge anche l'edificio della direzione della fonderia ghisa, con gli alloggi dei funzionari. Nel 1944 la Fonderia ghisa occupa 150 operai. L'impianto è smantellato alla fine degli anni Settanta.

#### ***Benedetto Pastore*** - c. Novara, 114

Nel 1897 un artigiano di Torino, Benedetto Pastore, inventa la serranda, il primo sistema di chiusura di sicurezza per spazi commerciali e industriali. Negli anni successivi Benedetto prima e i figli poi portano l'azienda a dimensioni ragguardevoli: negli anni Quaranta lo stabilimento di Via Parma 71 dà infatti lavoro a oltre duecento dipendenti. Negli stessi anni essa vanta filiali a Roma, Milano e Genova. La sede torinese rimane operativa fino alla fine degli anni '80 quando, per questioni di spazio e di obsolescenza delle strutture, la produzione viene spostata fuori città. Negli anni '90, travolta dalla crisi del settore, l'azienda si trova sull'orlo della chiusura. Questa infausta eventualità verrà scongiurata solo a costo di pesanti ridimensionamenti. All'esordio del nuovo millennio l'azienda ritorna alle origini, spostando nuovamente la produzione dalla provincia alla città, nella nuova sede in strada Settimo.

#### ***Stabilimento Cinematografico Ambrosio***, v. Mantova, 38

Nel 1911 la casa di produzione Ambrosio decide di costruire nuovi impianti riadattando ad altri usi il vecchio stabilimento; il nuovo lotto è a poche decine di metri dal vecchio studio, compreso fra le vie Mantova e Modena e la riva della Dora. Il nuovo complesso, edificato da

Pietro Fenoglio, appare concepito con buona conoscenza dei problemi tecnici, risolti con alcune brillanti soluzioni. Fenoglio imposta il gran teatro di posa con robusti pilastri di ferro a reggere le incavallature del tetto vetrato a due falde sormontato da un lucernario; il teatro, sopraelevato rispetto al terreno, sorge su un basamento in cemento armato, sotto il quale si trova uno spazio di uguali dimensioni, adibito a laboratorio e magazzino degli scenari, spazi collegati da un montacarichi che permette la comunicazione attraverso una botola. La palazzina destinata a ospitare gli uffici e alcuni laboratori tecnici è attigua al teatro di posa; affacciata su via Mantova, a due piani fuori terra, la costruzione presenta oggi una facciata inalterata dall'epoca di costruzione. Al di là di un ampio cortile, un altro corpo di fabbrica, affiancato su via Modena, ospita laboratori e garage; in fondo al cortile, un terzo fabbricato, a uso magazzino, collega le due ali del complesso. L'ampio spazio compreso fra i tre fabbricati è aperto sul quarto lato verso il fiume, da cui è separato solo da un argine erboso, fornendo in tal modo buone possibilità per le riprese in esterni. Nella palazzina di via Mantova, al piano terreno sono collocati gli uffici di Ambrosio, Omegna, Frusta, Rodolfi e dello scultore Ridoni, quest'ultimo attiguo ad una stanza destinata ai pittori scenografi; al primo piano, spazi per gli operatori e i fotografi, e una piccola camera oscura per prova di sviluppo. Gli altri corpi di fabbrica ospitano, al piano terreno, officine e laboratori d'ogni tipo, mentre al piano superiore trovano posto il laboratorio di sartoria e il guardaroba, in comunicazione con i camerini e gli spogliatoi per gli attori e le comparse; attraverso una grande scalinata i camerini comunicano direttamente con il teatro di posa. Tra la fine del 1914 e l'inizio del 1915 la Società Ambrosio acquista un vasto appezzamento di terreno adiacente a quanto già in suo possesso, così da costruire un lotto unico; scopo dell'acquisto è avere a disposizione grandi spazi per riprese d'esterni e un lungo fronte sulla riva del fiume, oltre a poter contare su un teatro di posa supplementare, sia pure all'aperto. Si tratta, però, di un investimento che non tiene conto della crisi europea che ha già raggiunto l'Ambrosio stessa; nel 1916 l'azienda sospenderà la produzione per tre anni e dalla crisi non si riprenderà più. Il teatro non viene costruito e il terreno non riceve una destinazione a boschi e prati, bensì viene coltivato a orto, forse, almeno in un primo tempo, come soluzione alle penurie alimentari del tempo di guerra. La Società Anonima Ambrosio è dichiarata fallita il 4 dicembre 1924; nel 1929, terreni e fabbricati vengono venduti per 900.000 lire alla Società Edifici Civili e Industriali; essi passano successivamente di mano in mano, vengono adibiti a usi diversi e oggi vivono una seconda vita, poiché le palazzine ospitano studi professionali, centri culturali, locali di spettacolo, e il teatro di posa è stato trasformato in un insolito open space per architetti e grafici. Lo spazio sottostante è stato rilevato recentemente, con i locali collegati, dalla Compagnia Sperimentale Drammatica, diretta da Beppe Bergamasco e Ulla Alasjärvi, e trasformato in un centro di spettacoli e di studi. Un'architettura industriale dei primi del Novecento, ora completamente ristrutturata con i contributi della Regione Piemonte, Comune di Torino, della Compagnia San Paolo e della Fondazione C.R.T. e trasformata nell'Espace, struttura polifunzionale adatta a rispondere alle più svariate tipologie di eventi e di pubblico.

### ***Ferramenta Carcano*** - v. Reggio, 2/A

Salvatore Carcano (Robbiate, Co, 1827 - Torino, 1903) lavorava alla Regia Manifattura d'Armi di Torino dove sviluppò l'otturatore che servì per il Mannlicher-Carcano mod. 91, arma di ordinanza per l'Esercito Italiano dal 1892 alla fine della Seconda Guerra Mondiale. Un 91 servì a Lee Oswald per l'attentato a J. F. Kennedy. Alcuni esemplari di 91 sono ancora stati adoperati durante la rivolta in Libia che portò all'uccisione di Gheddafi. Gli eredi di Carcano gestiscono tuttora il negozio aperto dal figlio.