

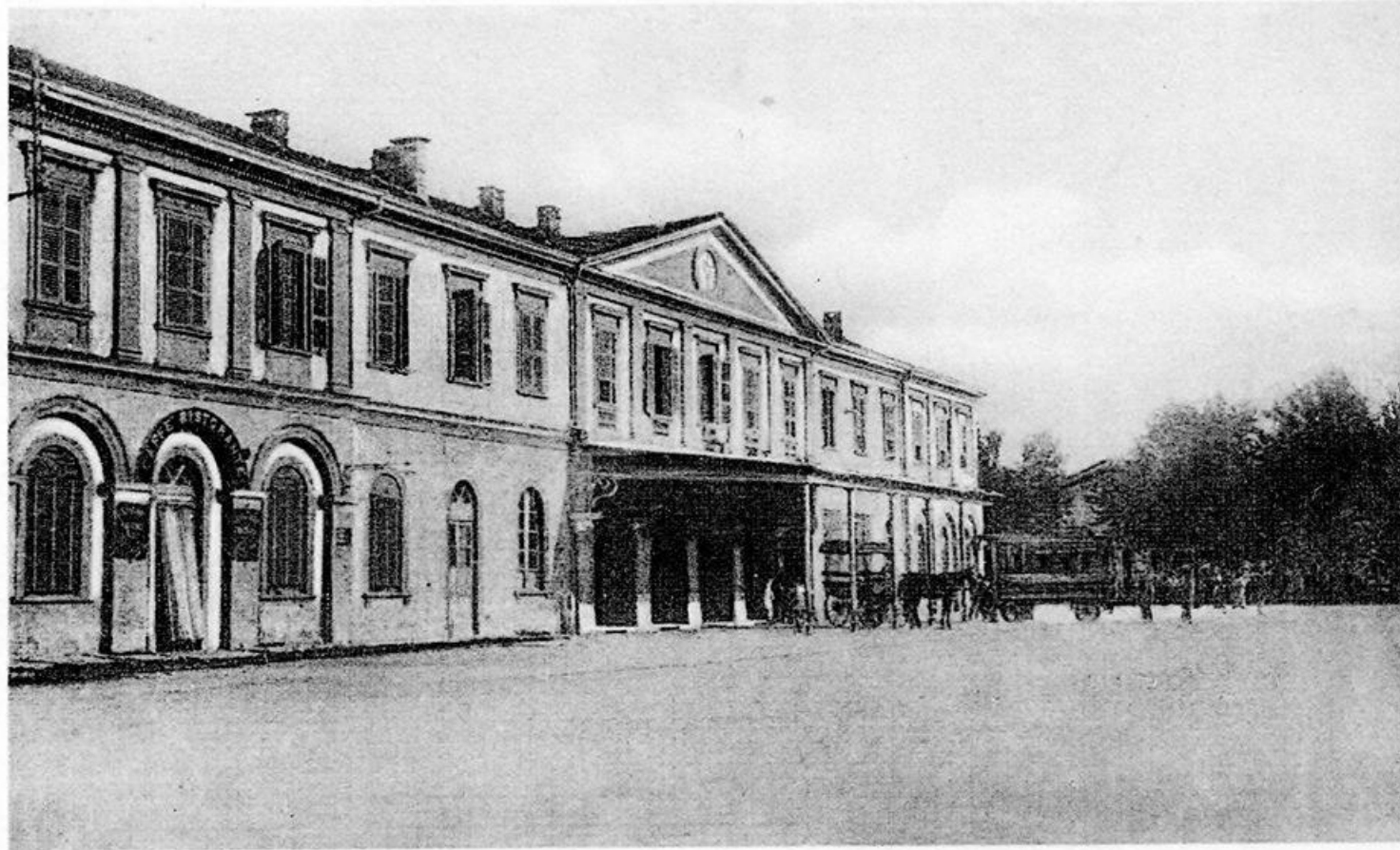


"...fare insieme per fare meglio"

21 febbraio 2023

savigliano

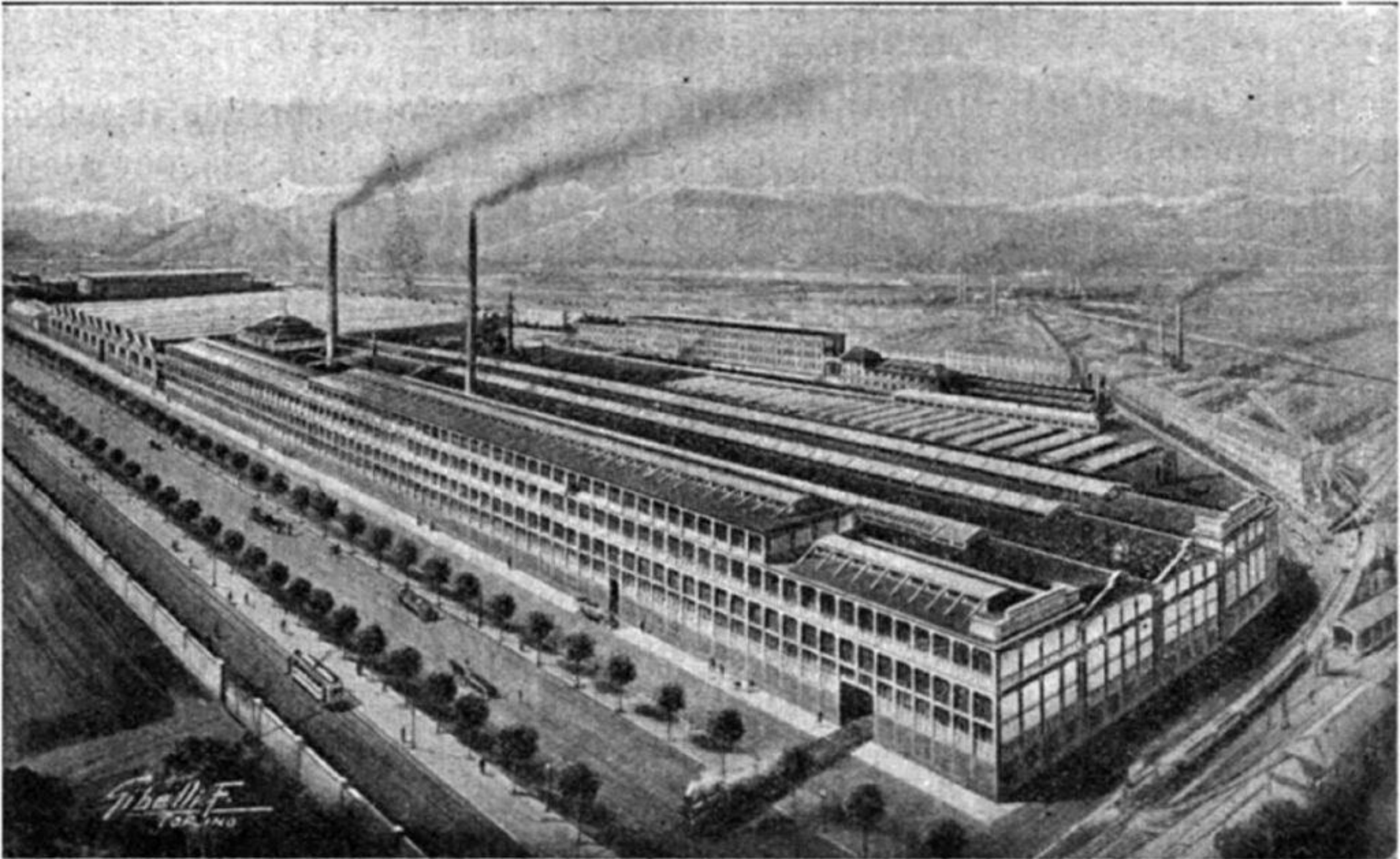
Una Impresa piemontese



SAVIGLIANO. - Stazione ferroviaria

Nel 1850 una società ferroviaria privata ottiene la prima concessione per la costruzione di una ferrovia nel tratto tra Torino e Savigliano. Nel 1852 la stessa società richiede l'autorizzazione a proseguire la costruzione fino a Cuneo, dove il treno arriva nell'agosto del 1855. In prossimità della stazione di Savigliano viene realizzata l'officina per la costruzione e la riparazione dei rotabili ferroviari della *Società della Ferrovia Torino-Cuneo*.

Nel 1869 la linea viene assegnata alla Società per le Ferrovie dell'Alta Italia (SFAI) che chiude le officine di Savigliano perché non necessarie. Dieci anni dopo il sindaco di Savigliano firma un protocollo d'intesa con la SFAI allo scopo di consentire la rinascita della fabbrica. Così il 17 luglio 1880 nasce la Società Nazionale Officine di Savigliano, con sede legale a Torino e sede amministrativa e produttiva con stabilimento a Savigliano nei locali della vecchia officina.



Nel 1889, dopo la fusione con la Società Anonima Italiana Ausiliare, che realizzava una produzione in ambito ferrotranviario analoga, la sede si trasferisce a Torino, negli stabilimenti di corso Mortara qui illustrati in un disegno degli anni Venti.



Tra il 1892 e il 1912 lo stabilimento di Torino inizia a diversificare la produzione: la fabbricazione di macchinari elettrici e le costruzioni impiantistiche (come il ponte d'ingresso della stazione di Zurigo e quelli costruiti in Ungheria, Albania, Grecia ed Egitto) ed elettromeccaniche vanno a sostituire, progressivamente, gran parte delle precedenti attività.
A Savigliano prosegue la produzione ferroviaria.

SOCIETÀ NAZIONALE

DELLE

OFFICINE DI SAVIGLIANO

ANONIMA CON SEDE IN SAVIGLIANO

□ □ CAPITALE L. 4.000.000 □ □

DIREZIONE: Via XX Settembre, 40 - TORINO.

OFFICINE IN SAVIGLIANO E IN TORINO



== 1909 ==



Officine Grafiche della S.T.E.N.
Società Tipogr. Editr. Nazionale
Torino

== ONORIFICENZE ==

ESPOSIZIONE GENERALE ITALIANA - TORINO, 1884 □

Medaglia d'Oro.

MINISTERO D'AGRICOLTURA, INDUSTRIA E COMMERCIO - ROMA, 1887

Medaglia d'Oro di Prima Classe.

ESPOSIZIONE INTERNAZIONALE DI MILANO - 1906 □

Fuori Concorso in tutte le Categorie dei Materiali di nostra produzione.

GRANDE E UNICA MEDAGLIA D'ORO

assegnata dal Circolo Industriale Agricolo Commerciale di Milano.

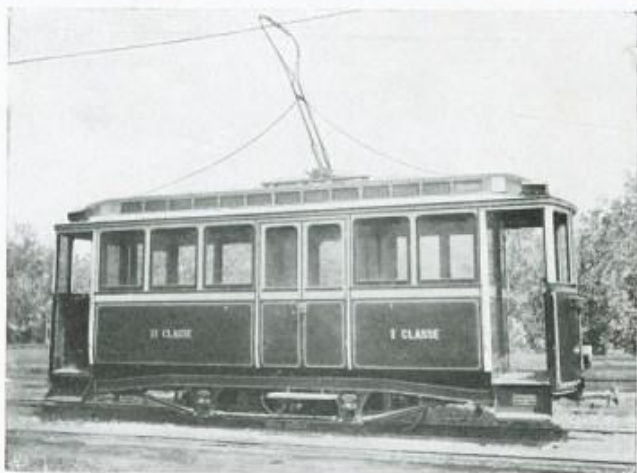
INAUGURAZIONE DEL VALICO DEL SEMPIONE □

Diploma d'Onore di Collaborazione.

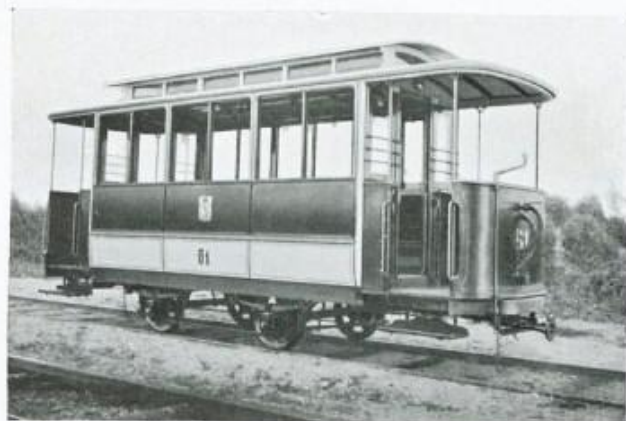
CONCORSO AI PREMI AL MERITO E ALLA COOPERAZIONE INDUSTRIALE - 1907-1908 (Materiale Elettrico) □

Medaglia d'Oro di Seconda Classe.

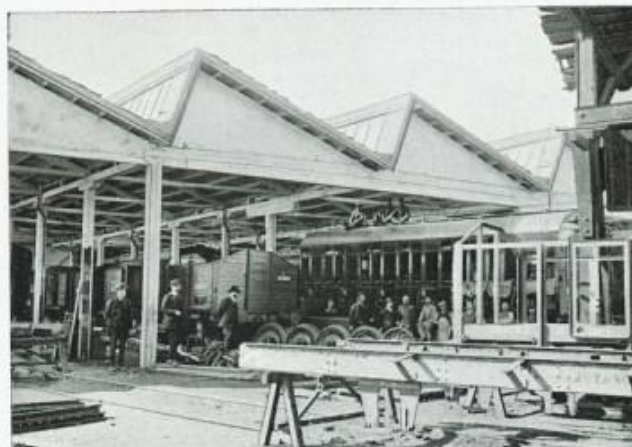
☐ Materiale Ferroviario ☐



Automotrice elettrica a compartimenti misti 6016
e con bagagliaio centrale per ferrovia secondaria.



Vettura rimorchiata 6033
per le tramvie elettriche municipali di Brescia.



Officine di Savigliano - Finitura veicoli. 7002



Officine di Savigliano - Deposito assi e montaggio telai. 7012



Officine di Savigliano.

7015



Officine di Torino.

7003



Tra il 1914 e il 1918, periodo in cui si registra la massima occupazione femminile, le esigenze dettate dal periodo bellico portano la società ad allargare il raggio delle produzioni: costruzioni aeronautiche (aeroplani, navicelle ed ossature per dirigibili, aviorimesse), pezzi vari per l'artiglieria (dai minuscoli congegni agli elementi più pesanti), bombe ed attrezzature di guerra, escono dallo stabilimento di Torino e da quello di Savigliano, dotato anche di un campo di aviazione sul quale eseguire le prove di collaudo dei velivoli costruiti.

Nella foto, reparto bombe, saldatura autogena, 1915-16.



Aeronautica, lavorazione dei rivestimenti dei piani alari, 1915-16.



Aeronautica, legatura dei travetti, 1915-16.



Aeronautica, impiombatura dei cavi metallici, 1915-16.



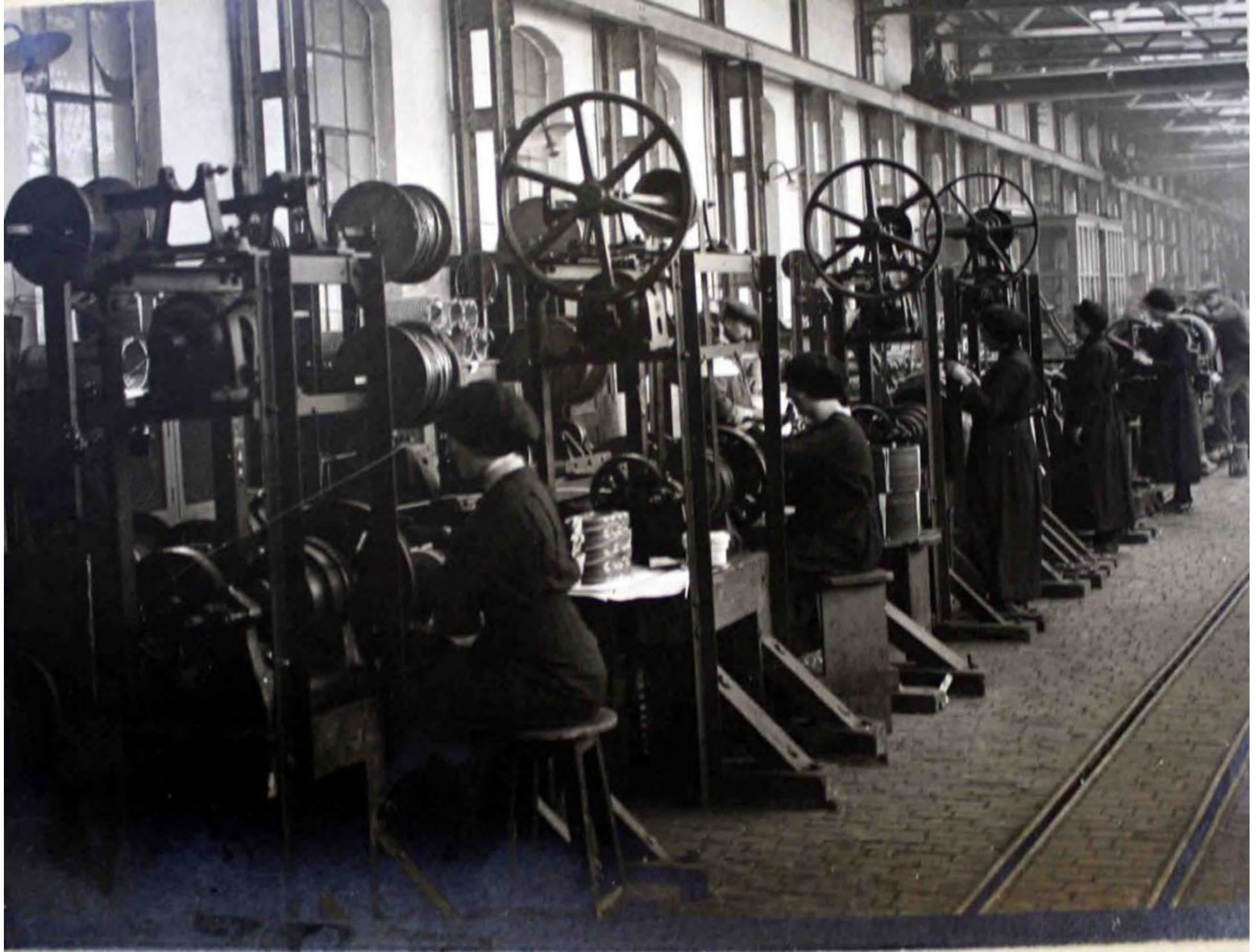
Elettricità, montaggio degli avvolgimenti per motori a corrente continua per sommergibili, 1915-16.



Elettricità, montaggio degli avvolgimenti degli statori dei motori trifase, 1915-16.



Elettricità, foratura al trapano di pezzi per apparecchi elettrici, 1915-16.



Elettricità, confezione delle bobine induttrici, 1915-16.



Meccanica, reparto frese, 1915-16.



Meccanica, filettrice, 1915-16.



4515

Reparto falegnami, verniciatura, 1915-16.



Meccanica, trapano per foratura treppiede mitragliatrice, 1915-16.

SOCIETÀ NAZIONALE
DELLE
OFFICINE DI SAVIGLIANO

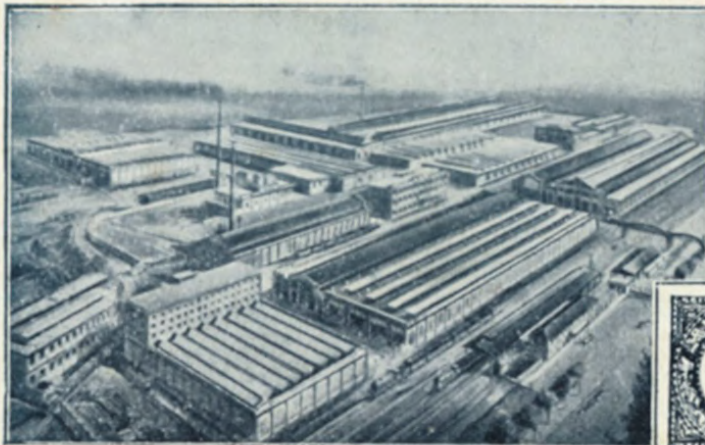
FONDATA NEL 1880

Capitale interamente versato L. 30.000.000

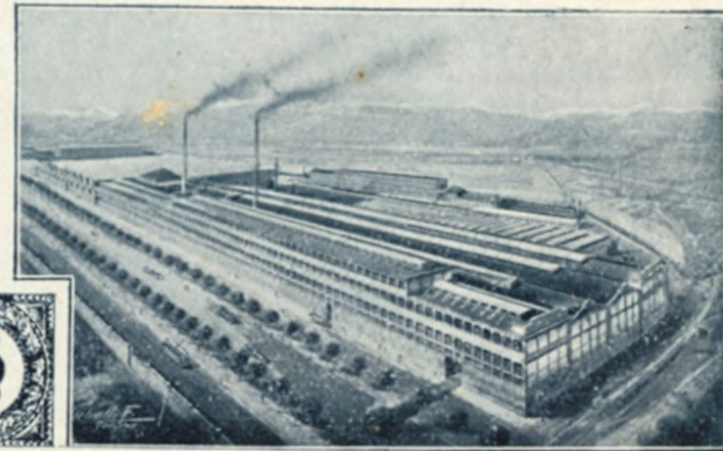
DIREZIONE: TORINO - CORSO MORTARA, 4

*Corrispondenza: Casella postale 437 — Telegrammi: OFFICINE NAZIONALI
Telefono intercom.: 47-40 - 47-41 - 47-82 - 6-18 - Approvvigionamenti 87-59*

OFFICINE



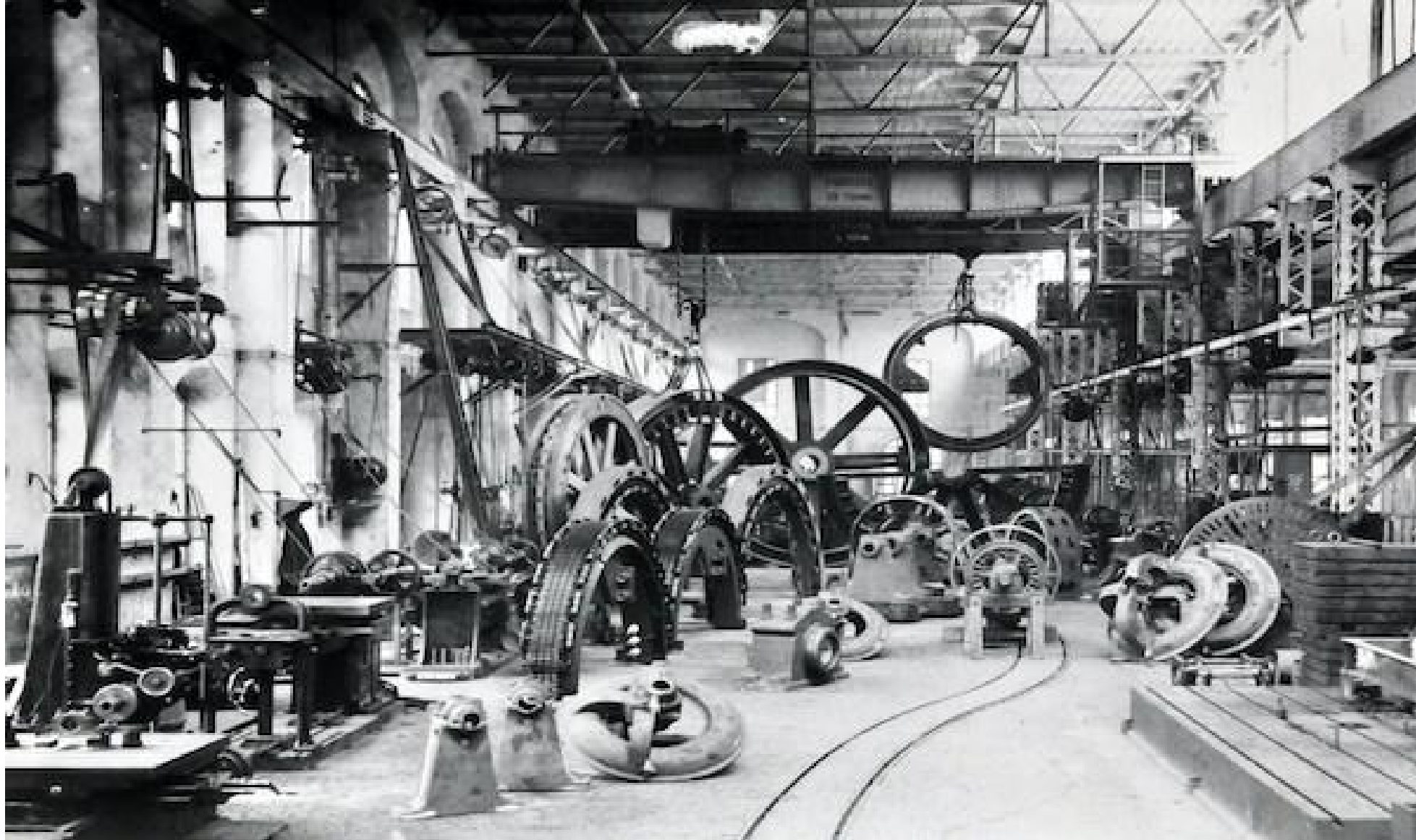
A SAVIGLIANO - Area occupata Mq. 850.000
» coperta » 80.000



A TORINO - Area occupata Mq. 55.000
coperta » 45.000



Al termine del conflitto mondiale, quando il governo decide di rilanciare e modernizzare la rete ferroviaria, i reparti di Torino iniziano la costruzione di una vasta gamma di locomotori. La produzione però non si limita al solo settore rotabile: infatti tra il 1920 e il 1930 il complesso di corso Mortara esegue importanti lavorazioni nel campo della carpenteria metallica, dell'edilizia portuale, delle condotte idrauliche e degli impianti idroelettrici di varie dimensioni e caratteristiche, primo tra tutti la centrale di Genova, nel 1927, per la quale la Savigliano produce le ossature della maggior parte degli edifici. L'immagine riprende un opuscolo pubblicitario degli anni '20.



Nel periodo immediatamente precedente la Seconda guerra mondiale la produzione dell'azienda registra un'ulteriore impennata dovuta all'intensa partecipazione alla campagna d'Etiopia con la fornitura di "aviorimesse, ponti, antenne radiotrasmittenti, materiali ad uso militare, serbatoi e compressori stradali"; lo stabilimento di Torino con circa 1600 lavoratori è oramai una realtà produttiva consolidata, adatta a sostenere lo sforzo della produzione bellica. Proprio qui, durante il periodo bellico, saranno fabbricati porta siluri, granate, carri ferroviari, trattori, macchinari elettrici, telefoni militari da campo, apparecchi radio e altro materiale bellico, spesso sabotato dalle stesse maestranze.



Negli anni '30 lo schema produttivo dell'azienda risulta così articolato: *costruzioni metalliche* (ponti e viadotti, costruzioni edilizie, costruzioni per impianti elettrici e idraulici, pali e torri di sostegno, serbatoi, pezzi vari di lamiera stampata), *costruzioni elettriche* (macchinario rotante, trasformatori) *costruzioni meccaniche ed elettromeccaniche* (gru, argani, impianti portuali, teleferiche, trasportatori di carbone, carrelli trasbordatori, paratoie e dighe), *costruzioni ferroviarie e tramviarie* (veicoli motori, veicoli rimorchiati, sottostazioni di trasformazione ambulanti).
Nell'immagine, l'occupazione dello stabilimento di Savigliano nei primi anni '20.



A partire dal marzo 1943 in entrambi gli stabilimenti prendono forza azioni di resistenza attiva, che culminano nell'aprile 1945 con la difesa armata contro i reparti tedeschi in ritirata dello stabilimento di corso Mortara.



Le prime difficoltà finanziarie si avvertono già nel 1947, negli anni dei massimi utili e della massima occupazione (4500 unità). La causa viene attribuita al calo degli ordinativi da parte delle Ferrovie dello Stato e ai ritardi nei pagamenti da parte delle amministrazioni pubbliche. La crisi ha il suo corso: nel 1950 vengono licenziati 800 dipendenti; nel 1951 il bilancio dell'azienda presenta per la prima volta nella sua storia un passivo; a fine anno si registrano altri 1000 licenziamenti; in agosto l'azienda viene sottoposta alla procedura di amministrazione controllata; nel maggio del '52 viene emesso un mandato di cattura per sette dirigenti della Savigliano accusati di "concorso in bancarotta fraudolenta, falso in bilancio e illegale ripartizione degli utili"; nel 1952 il capitale sociale viene annullato e quindi ricostituito in 600 milioni di lire; nell'azionariato, alla CEAT si aggiungono la Fiat e la Società Cogne; le maestranze sono ridotte a 1500 unità complessive. Solo nel 1954 si chiude il periodo di commissariamento e si torna alla gestione normale.



Negli anni '60 la Savigliano si afferma definitivamente nel campo delle realizzazioni di carpenteria metallica, lasciando numerose testimonianze a Torino e dintorni, e delle costruzioni ferroviarie. La crisi si riapre nel 1970, rendendo necessaria una ristrutturazione aziendale: uno studio dei costi e delle caratteristiche dei diversi settori produttivi suggerisce di concentrare gli sforzi di sviluppo nel solo settore elettromeccanico. Lo stabilimento di Savigliano viene dunque ceduto alla Fiat, che dà vita alla Fiat Ferroviaria unendone le attività a quelle di piazza Marmolada che aveva rilevato dalla Diatto già nel 1917 e a quelle dell'OM di Milano acquisite dal 1938. Nell'immagine, la produzione ferroviaria a Savigliano negli anni '60.



Nel 1976 la società si dedica alle attività di assistenza tecnica, riparazione, revisione, manutenzione di materiali elettromeccanici; tra gli azionisti, la General Electric (con la maggioranza), la Ansaldo e la Marelli, che affidano alla direzione il compito di riconvertire le attività dell'azienda, che ormai conta soltanto 400 dipendenti; il bilancio torna in attivo e segue un quindicennio di relativa stabilità.

Nel 1990 l'azienda torna in mani piemontesi, acquisita dal Gruppo Fornara, che ha il progetto di costituire un "polo energia" nel campo dell'assistenza tecnica. Il maggior cliente è l'Enel, che contribuisce per circa il 60% al fatturato. Nel 1995, in seguito alla crisi del Gruppo Fornara, la dirigenza della Savigliano col supporto di alcuni industriali piemontesi rileva la società. L'ultimo colpo arriva alla fine degli anni '90 con il drastico crollo degli ordini Enel, seguito alla privatizzazione dell'azienda elettrica nazionale. Il personale è ridotto a 80 unità.

Nell'immagine, lo stabilimento nel 1990.



Nel 2003 l'azienda abbandona lo storico stabilimento, che viene in buona parte abbattuto nell'ambito del progetto di riqualificazione del quartiere.

A testimoniare la memoria della Savigliano rimangono la palazzina di corso Mortara 4 dichiarata edificio di interesse storico, e l'archivio aziendale, donato all'Archivio di Stato di Torino.

La dichiarazione di fallimento arriva nel gennaio 2005.

Nell'immagine, la facciata su via Udine prima della trasformazione.



Gli spazi interni prima dello smantellamento, dicembre 2000.



Rendering del progetto di trasformazione dell'area industriale dello Studio Granma.



I vecchi binari interni allo stabilimento sono stati conservati nella riqualificazione del complesso, 2009.

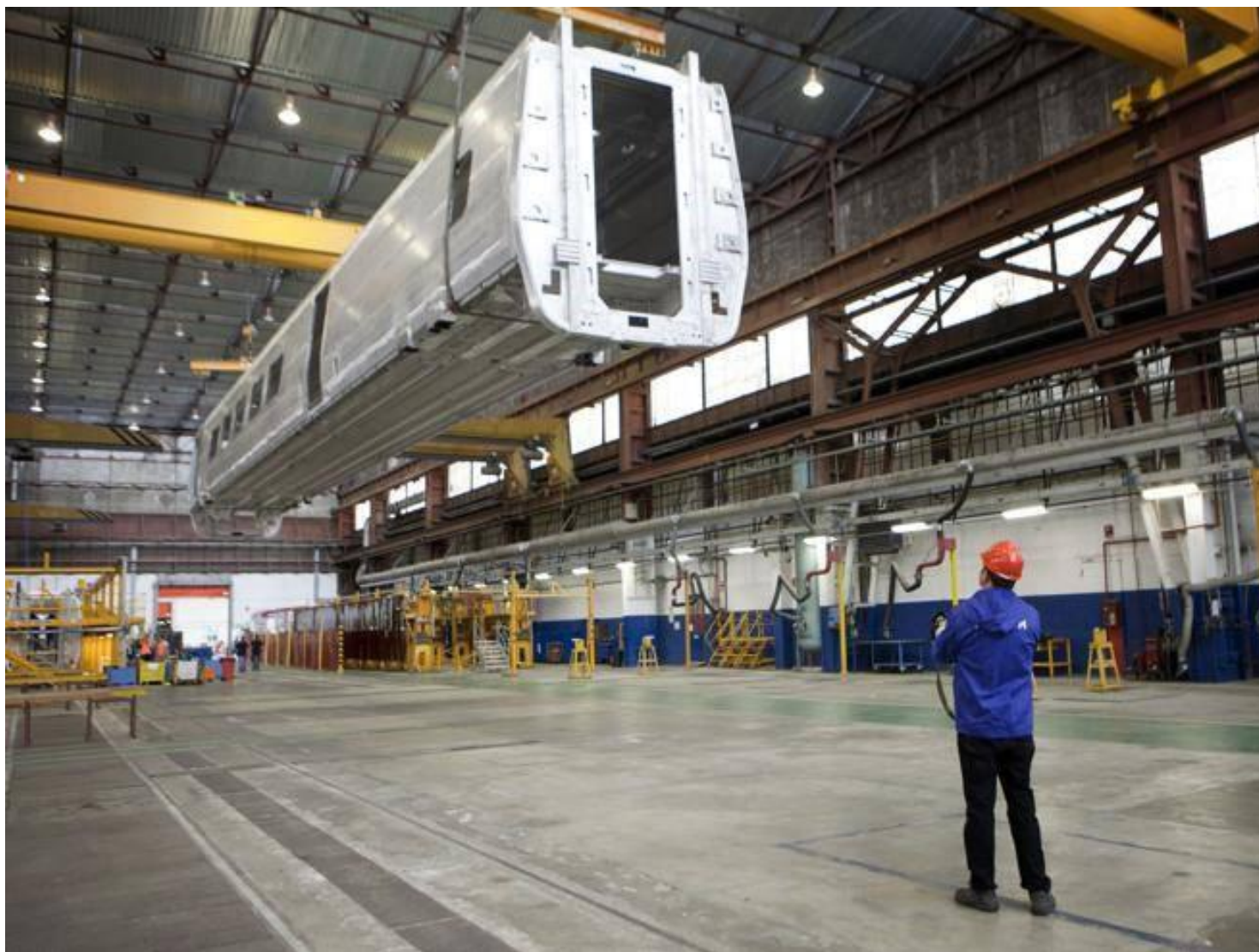


A Savigliano, invece, a partire dal 1970 la Fiat avvia un ampio ciclo di investimenti finalizzati alla produzione di materiale ferroviario più qualificato e complesso. Ma la crescita delle spese legata ai maggiori immobilizzi e alla formazione del personale è alla base delle perdite registrate dai bilanci dei primi anni Settanta. L'inflazione e politiche pubbliche orientate a privilegiare gli investimenti verso il Sud penalizzano i risultati dell'esercizio 1974, negativo nonostante l'aumento del fatturato, degli investimenti e dell'occupazione.



La fine degli anni Settanta è caratterizzata da alcuni brillanti risultati tecnici come il Pendolino. Ma è anche una fase segnata da una più generale crescita dell'azienda: nel 1980 si decide l'aumento di capitale a 5 miliardi e si registra il massimo livello occupazionale dall'inizio della gestione Fiat.

Nell'immagine la locomotiva da manovra D 145 ad azionamento elettronico.



Tra il 1983 e la fine degli anni Ottanta la società incontra difficoltà legate alla crisi del mercato argentino e alla discontinuità delle commesse da parte delle F.S. L'azienda ha reagito puntando in due direzioni diverse: la proiezione su altri mercati esteri e, lungo gli anni Novanta, lo sfruttamento delle opportunità offerte dall'alta velocità. All'inizio del nuovo secolo la proprietà è mutata: nel 2000 la Fiat ha ceduto il pacchetto azionario al gruppo francese Alstom, uno dei leaders mondiali nelle infrastrutture per l'energia e i trasporti. *Alstom transport* in Italia impiega oltre 2.700 persone e conta altri siti produttivi oltre a quello di Savigliano con 900 lavoratori: Sesto S. Giovanni, Verona, Bologna, Guidonia (Roma), Colleferro (Roma) e Bari.

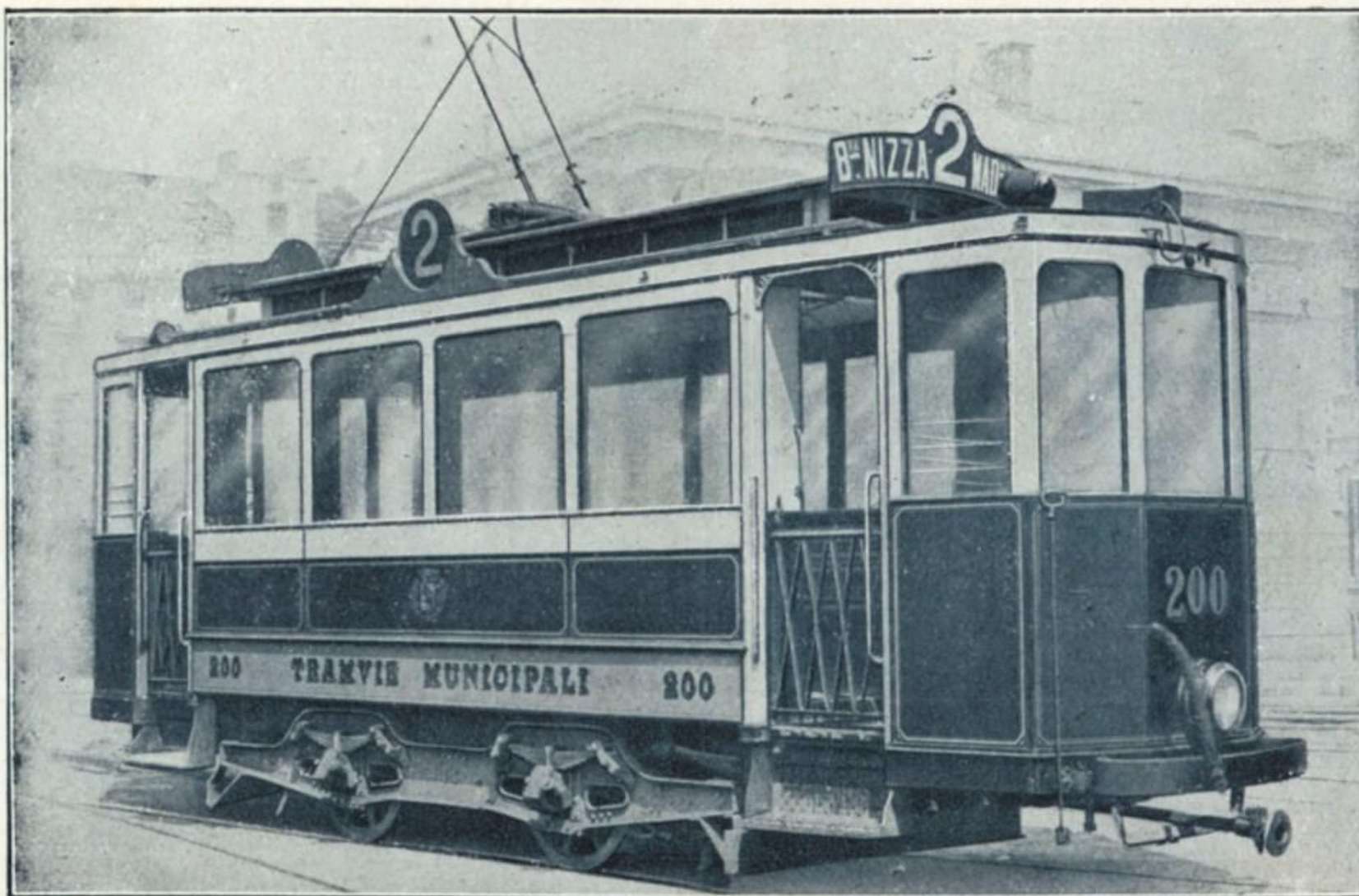
savigliano



Fiat Ferroviaria

ALSTOM

I FRUTTI DEL LAVORO



AUTOMOTRICE ELETTRICA.



30 vetture per l'ATM di Torino, 1912.

SOCIETÀ NAZIONALE DELLE
OFFICINE DI SAVIGLIANO
DIREZIONE - TORINO - CHORTARA 4



TRAMVIA TORINO-RIVOLI

ORGANIZZAZIONE CENTRALE AUTOMOTRICE BIDIREZIONALE A CARZOLI - 1200 V. CORRENTE
CONTINUA 4 x 55 HP ORARI - TRASMISSIONE FLECCIALE - COMANDO SISTEMA ELETTOPNEUMATICO

80 POSTI A SEDE - 85 KM/ORA

Automotrice per la Torino-Rivoli, 1937.



Savigliano, linee di produzione dei tram ATM serie 7000 impiegati per le linee di metropolitana leggera di Torino, 1983.



Tram GTT serie 6000 utilizzati sulle linee 4 e 10, 2001.



E.551.001- Voghera- 24-04-1975- foto Iorio Luigi

Prototipo e alcuni lotti della E551 a corrente alternata trifase, 1920.



Prototipi e alcuni lotti della E626 la prima locomotiva a corrente continua delle FS; è stato il modello più longevo in servizio delle ferrovie italiane, 1927.



Prototipo e un lotto della E444, la più veloce locomotiva del suo tempo con 200 km/h, 1967.



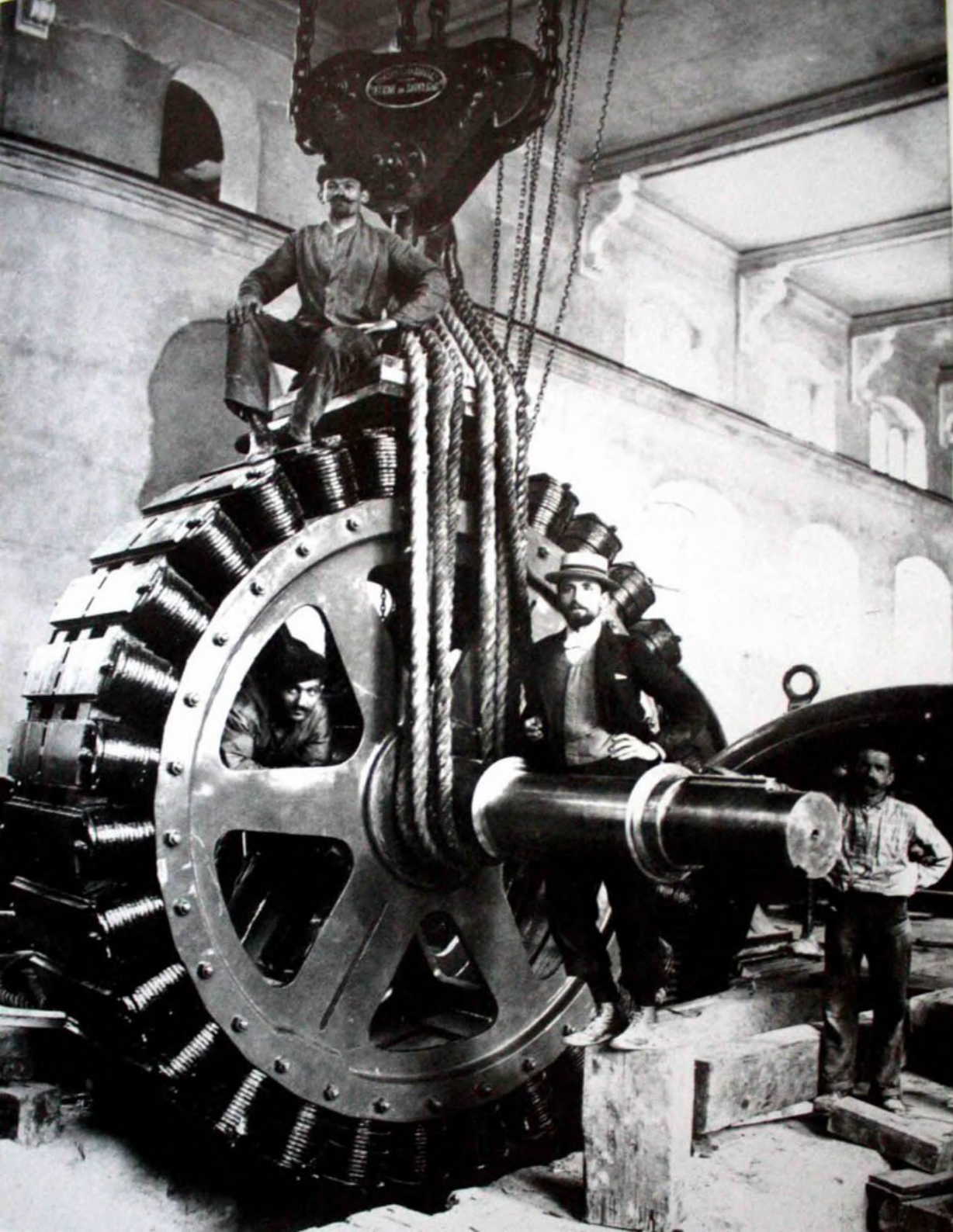
ETR 401, primo treno al mondo ad assetto variabile, 1976.



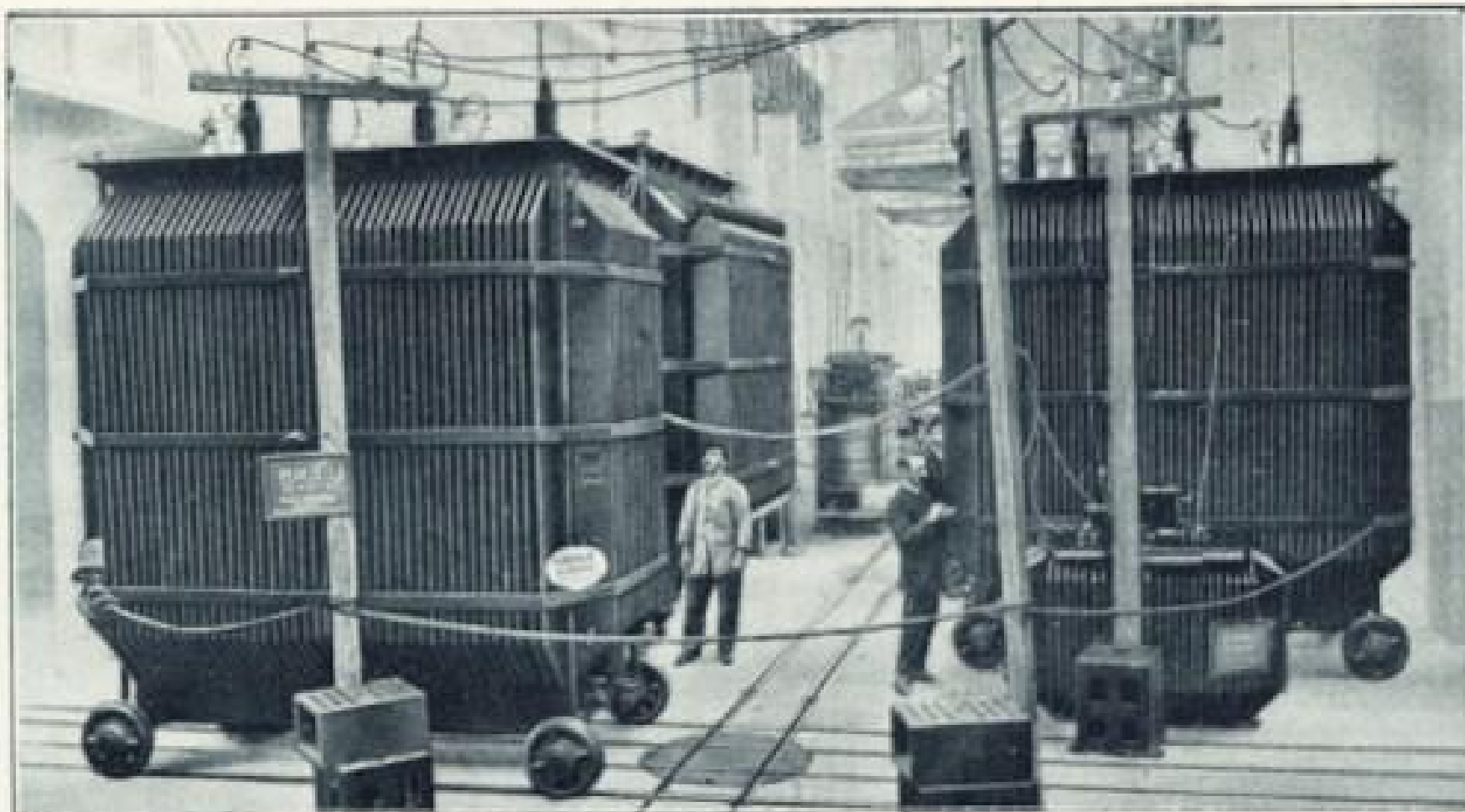
ETR 675, per la flotta NTV Italo, 2017.



Progettazione e costruzione del leggendario Orient Express, 1883.

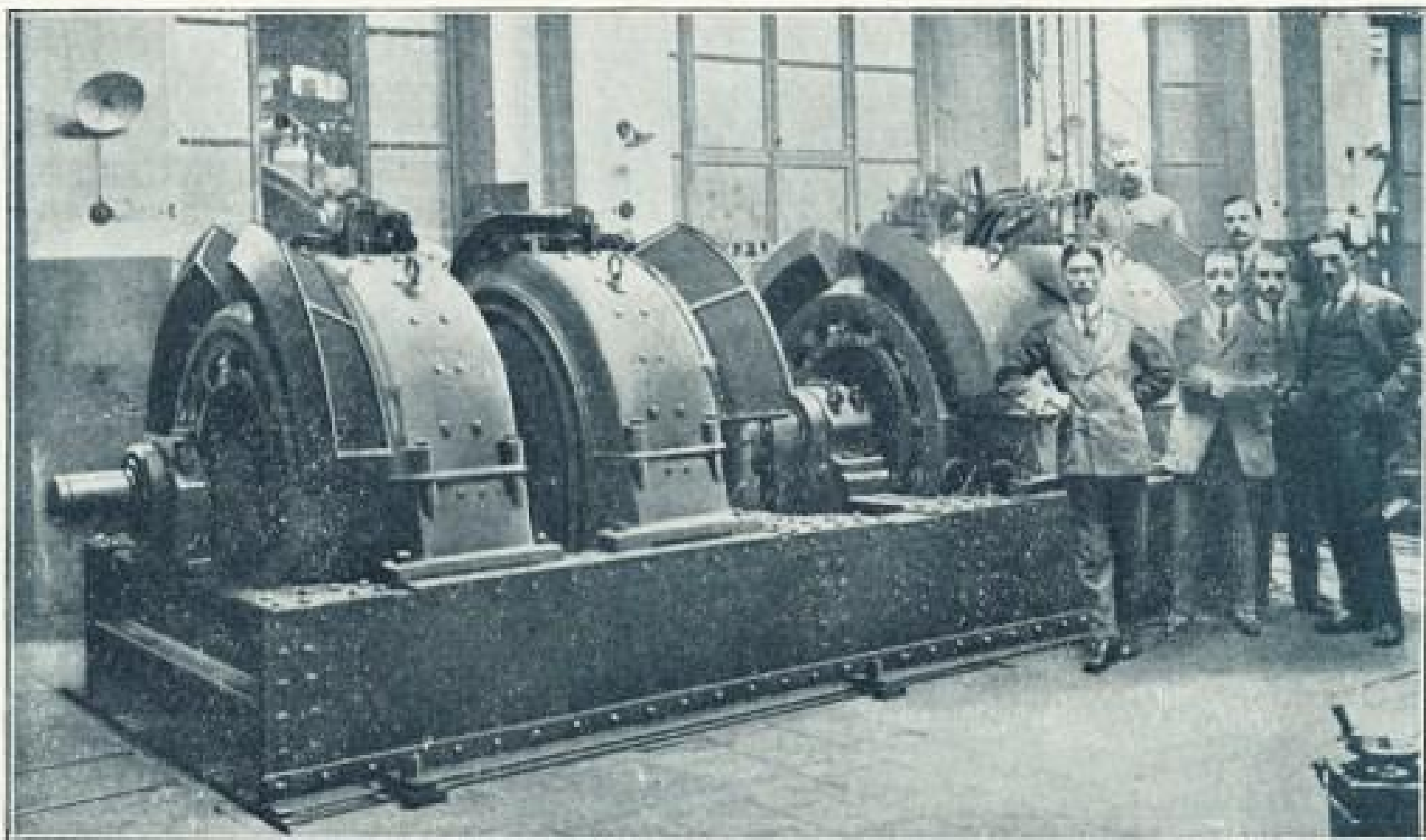


Tecnici e operai in posa con il rotore di un alternatore.



GALLERIA PER PROVA TRASFORMATORI ALTO POTENZIALE (Officine di Torino).

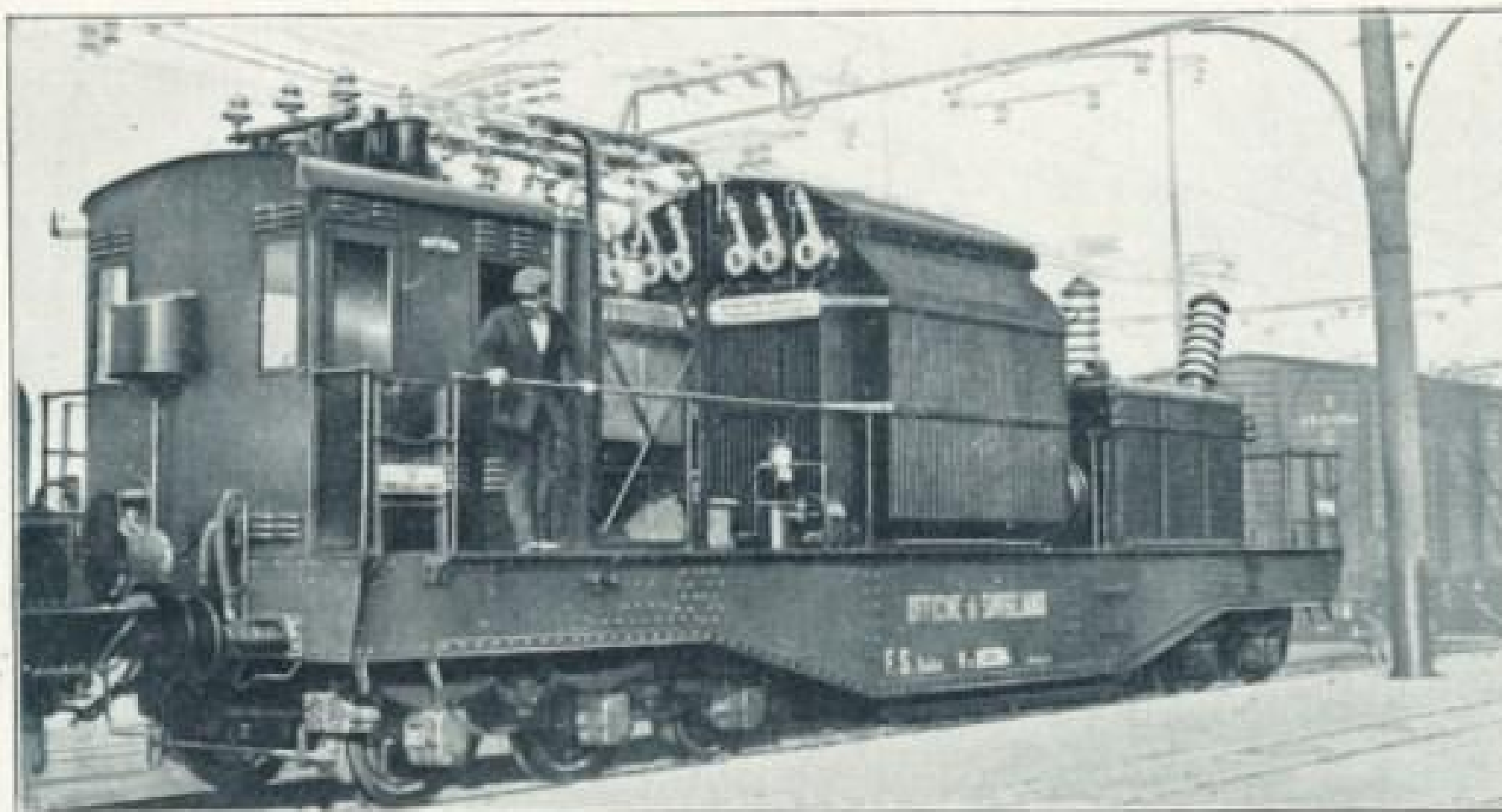
1	TRASFORMATORE trifase 3000 KVA	$\frac{\Delta 22.000}{\Delta 3000}$	V. 50 ~		Forniti N. 2 esemplari alla
					Soc. Elettricità Alta Italia,
2	TRASFORMATORI trifasi 3000 KVA	$\frac{\Delta 65600}{\Delta 9150}$	V. 42-46 ~		Forniti N. 4 esemplari alla
					Soc. Merid. di Elett. - Napoli,



APPARATI MOTORI per sommergibili giapponesi (Officine di Torino).



Apparati motori per sommergibili giapponesi. Torino.



SOTTOSTAZIONE AMBULANTE DI TRASFORMAZIONE ALL'ARIA APERTA

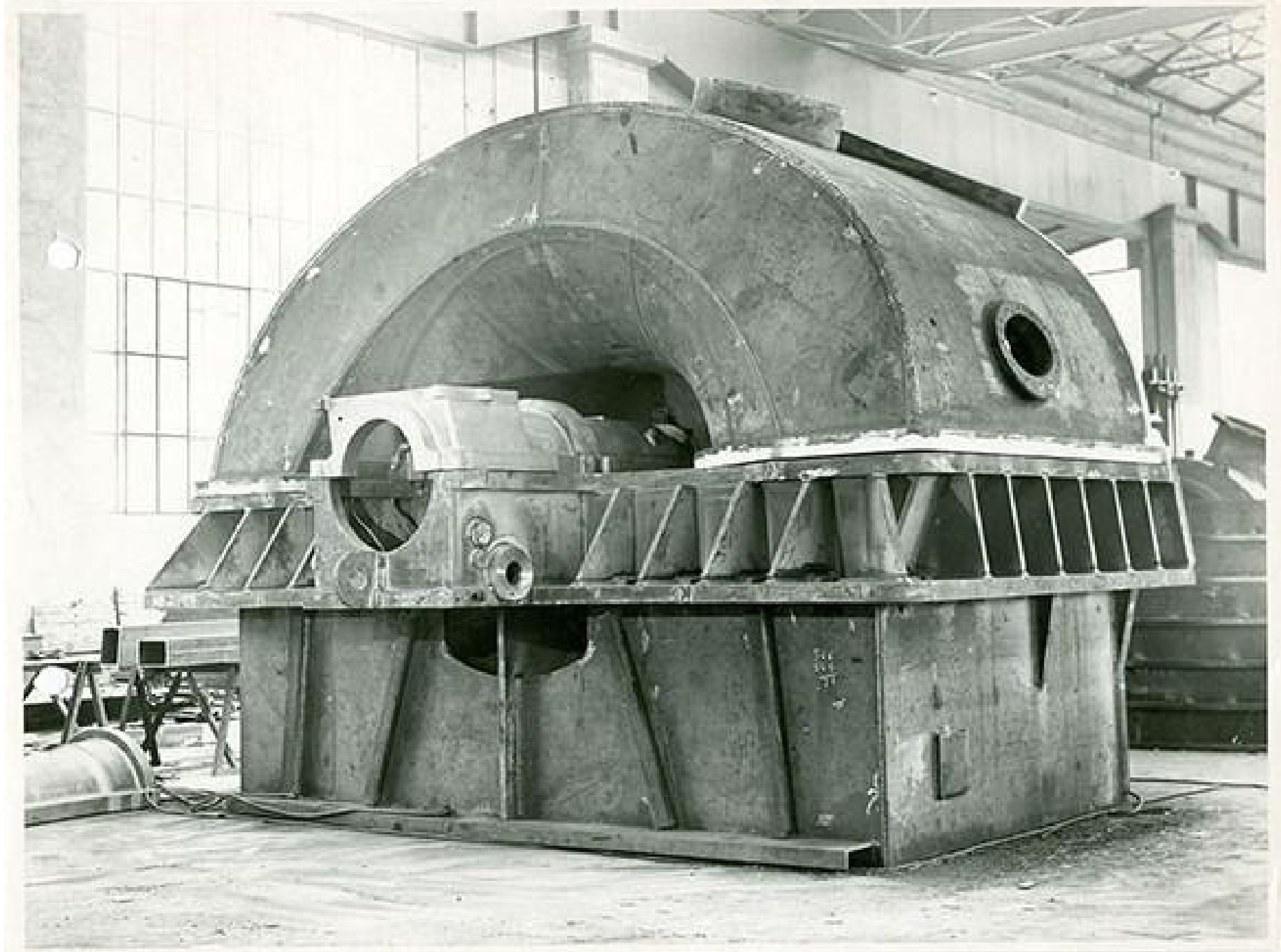
100.000 / 3700 V. - 2250 KVA - 16,7 Periodi

Peso totale del carro Kg. **90.000** - Tensione di prova **210.000** V.

(Fornitura di n. 6 Stazioni per le FF. SS.)



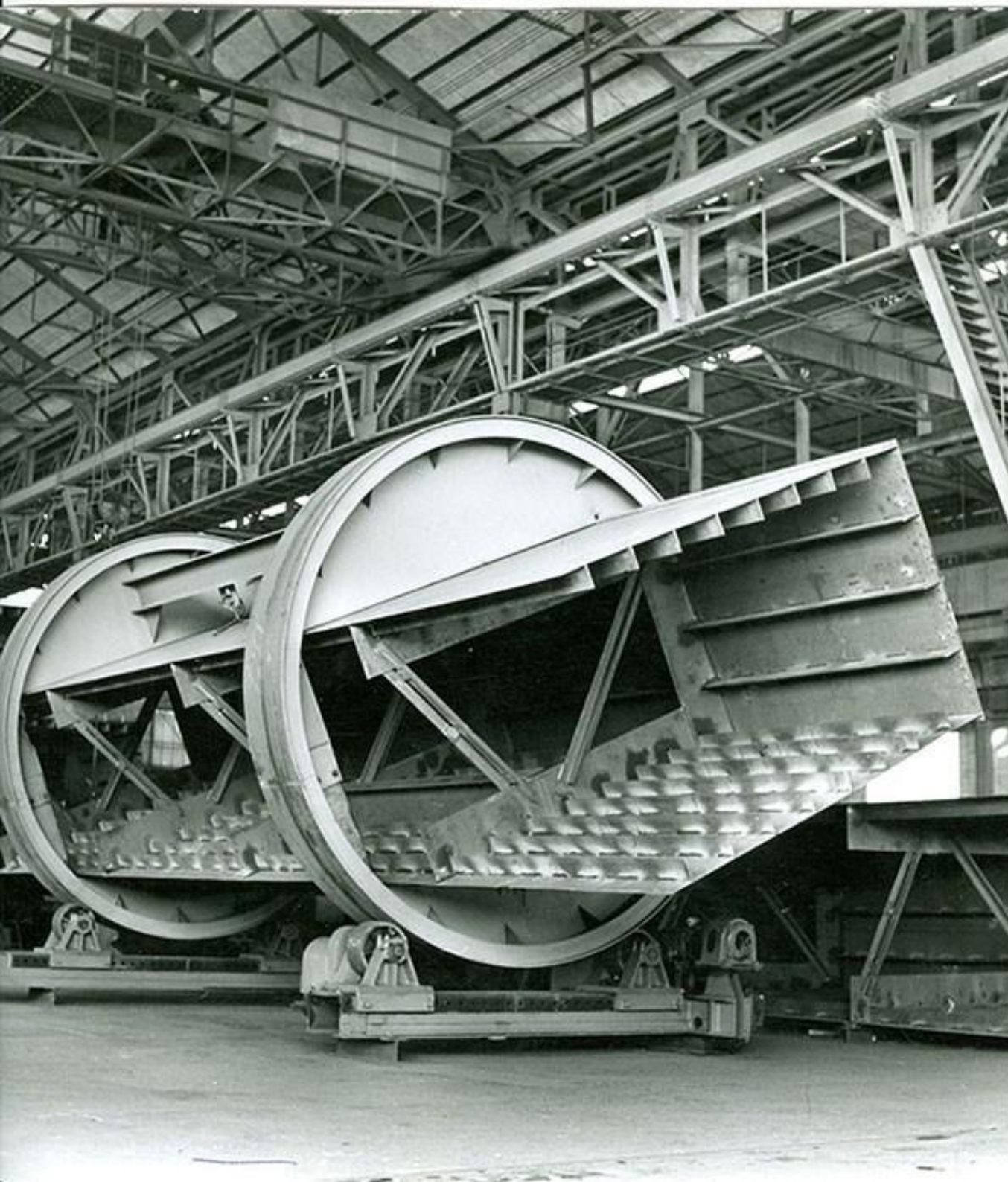
Sottostazione mobile di trasformazione per i 3700 V a 16,7 Hz della trazione ferroviaria.



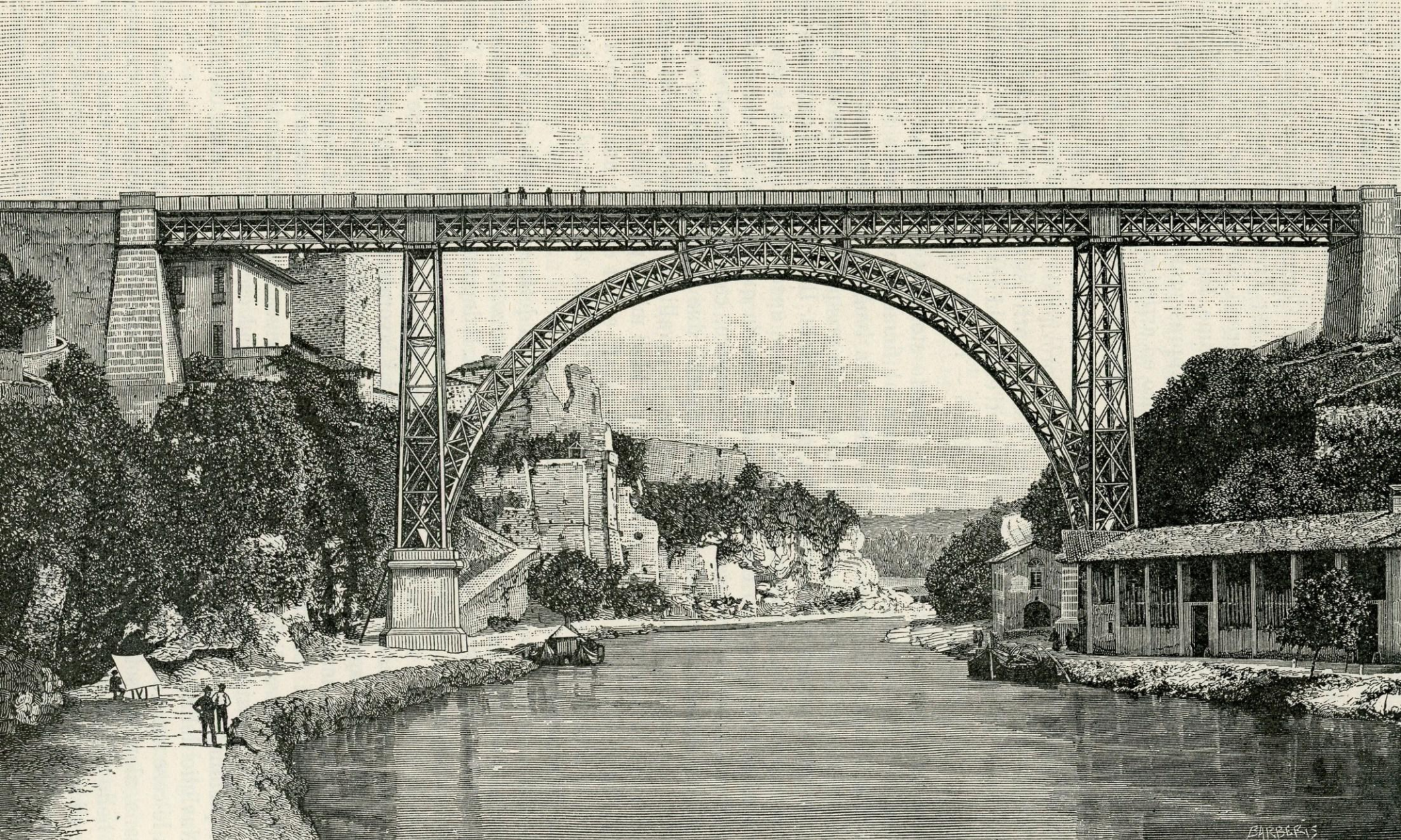
Turbina in saldatura nel Reparto Condotte a Savigliano, ca. 1965.



Interni delle Officine di Savigliano:
rivestimento di una galleria per una
condotta forzata, ca. 1965.



Interni delle Officine di Savigliano: operazioni di saldatura dell'elemento strutturale di un ponte, ca. 1965.



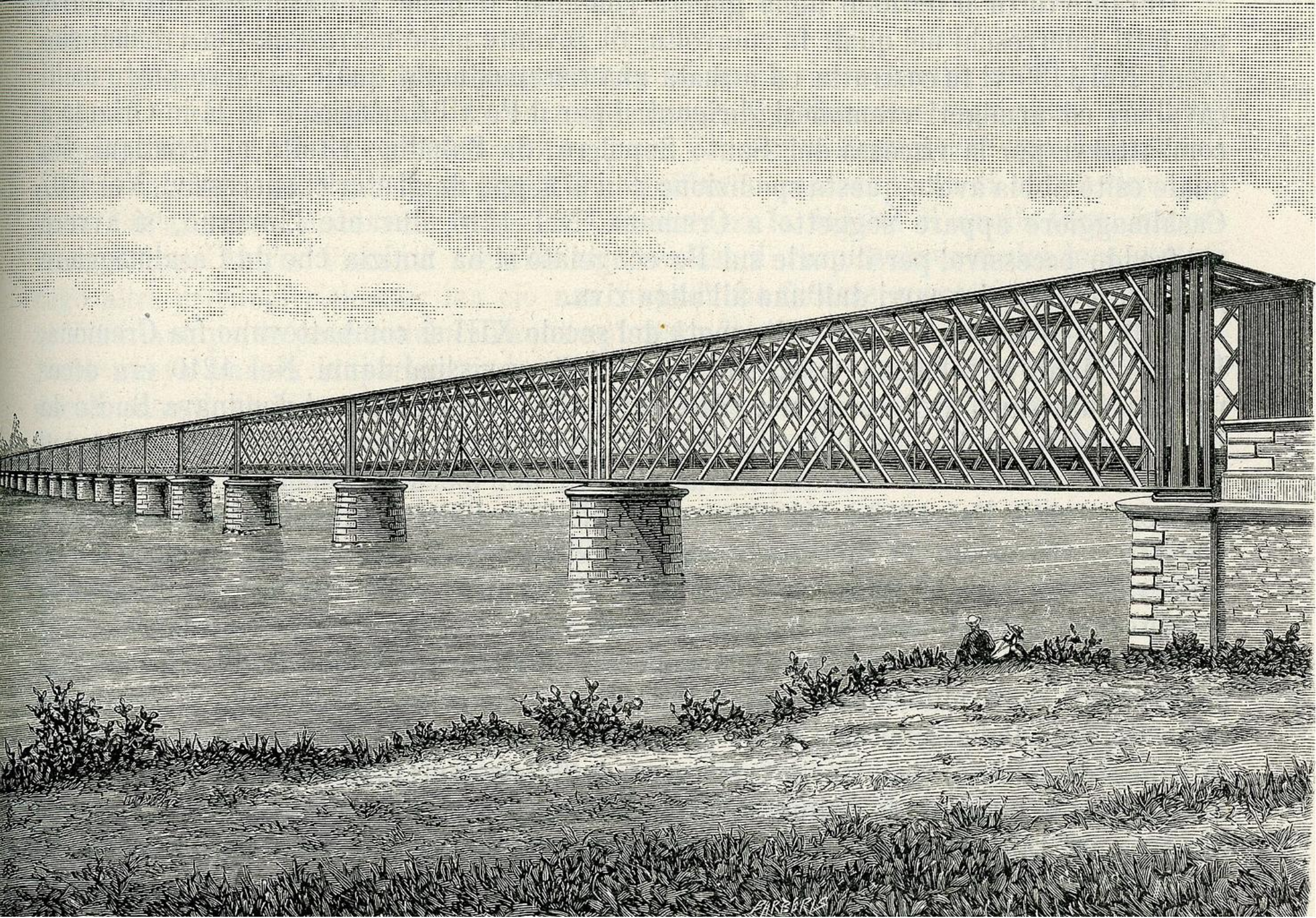
Il ponte di Trezzo sull'Adda, primo esempio del genere in Italia, realizzato nel 1886 e sostituito nel 1953 con l'attuale ponte in calcestruzzo.



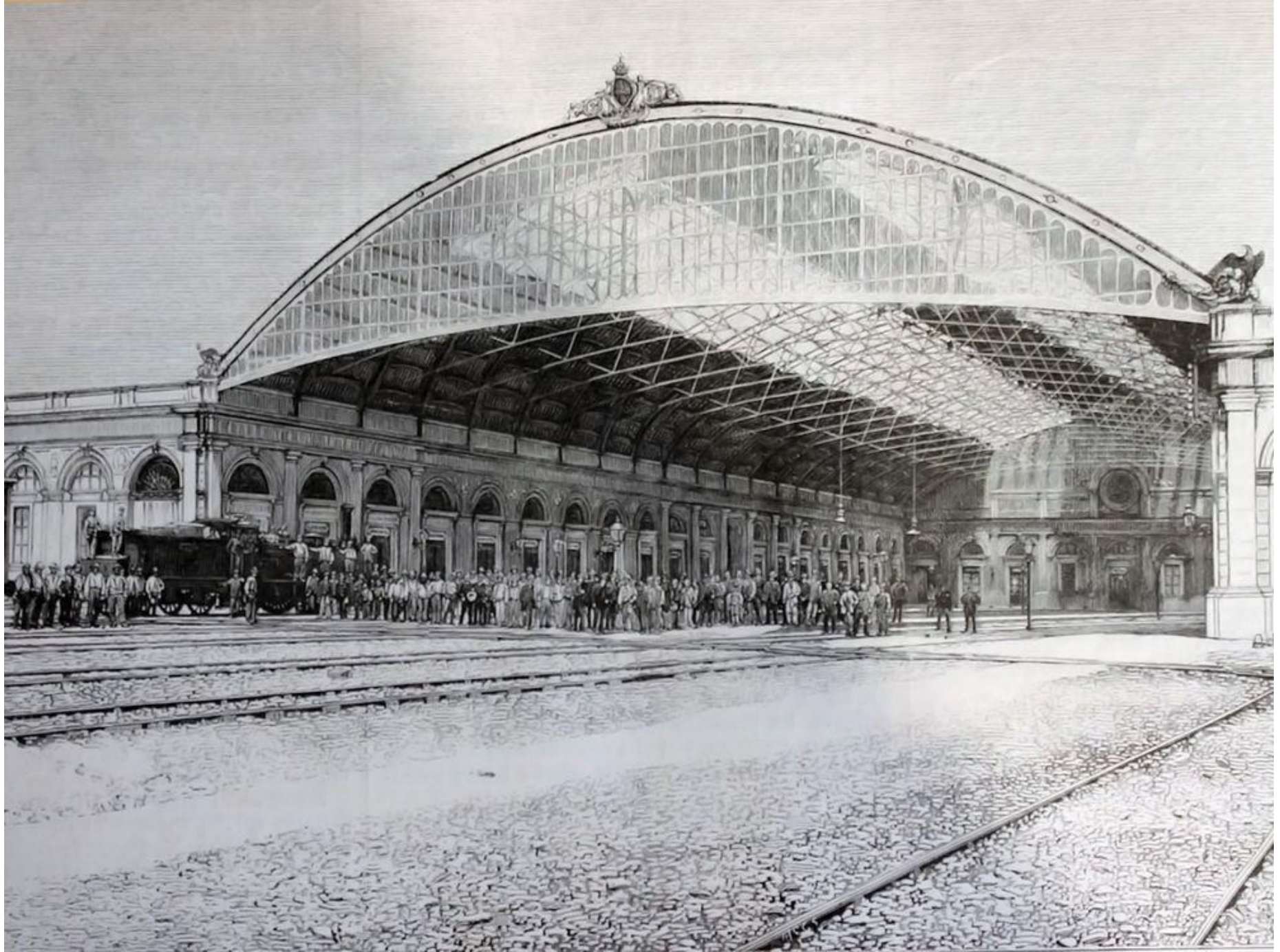
Il ponte di Paderno sull'Adda, a traffico misto stradale e ferroviario, lungo 266 metri. La struttura ad archi parabolici interamente chiodata è tra le più rilevanti realizzazioni del tempo. 1889.



Il ponte girevole di Taranto, risalente al 1887, è stato ricostruito nel 1957 e la SNOS ne ha realizzato le componenti elettriche e meccaniche che ne determinano il funzionamento.



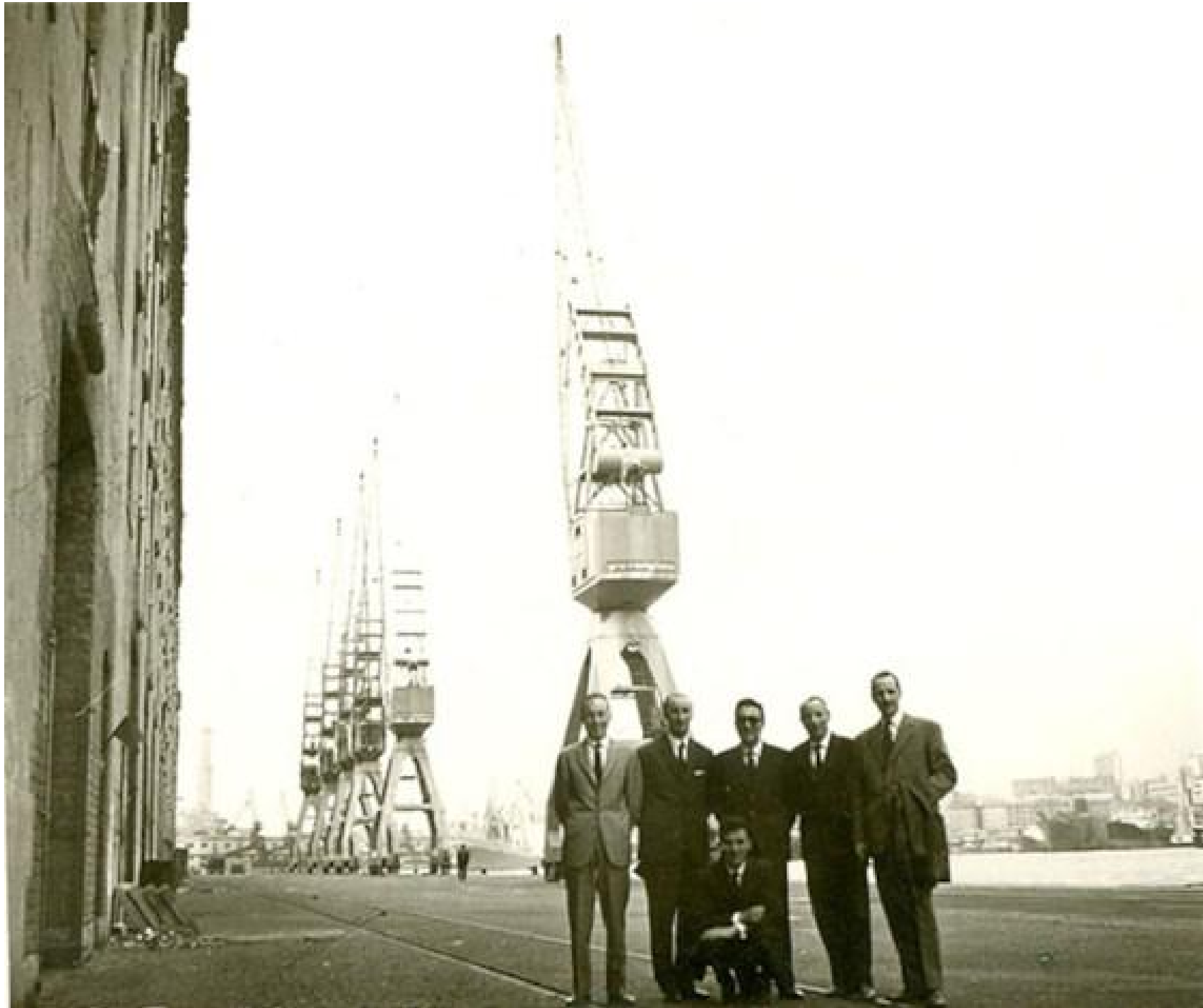
Gran Ponte in Ferro sul Po di Casalmaggiore, tra i più lunghi ed arditi del suo tempo, 1882.



La tettoia della stazione di Palermo, 90x40 metri, realizzata nel 1883 e demolita nel 1941. La sua realizzazione ha richiesto la soluzione di complessi problemi dovuti alla dilatazione termica delle strutture metalliche.



La tettoia della stazione di Milano, la cui arcata principale misura 72 metri di luce, 1928.



Officine di Savigliano: le gru del porto di Genova, ca. 1965. Sono state realizzate le gru anche per altri porti e le strutture metalliche di gran parte degli edifici del porto di Genova.



La particolare conformazione del rifugio Vittorio Emanuele II sul Gran Paradiso, rivestito in alluminio. La struttura è terminata nel 1934, ma diverse vicissitudini portano ad inaugurare il rifugio solo nel 1961.



Salendo in funivia al Plateau Rosa

INTERMEZZO

La prima funivia sul Cervino, da Plan Maison a Plateau Rosa, 4200 metri per 919 di dislivello; per oltre 20 anni l'unico impianto. 1939.



Hangar per l'aeroporto militare di Elmas, Cagliari, in cui è stata usata l'innovativa tecnologia della elettrosaldatura dei componenti (135x55 metri, la più grande struttura saldata in Europa). 1933.



Officine di Savigliano: il biplano trimotore Caproni CA 36 da 600 HP nel campo volo presso lo stabilimento. Ne sono stati costruiti 153 esemplari. 1917.

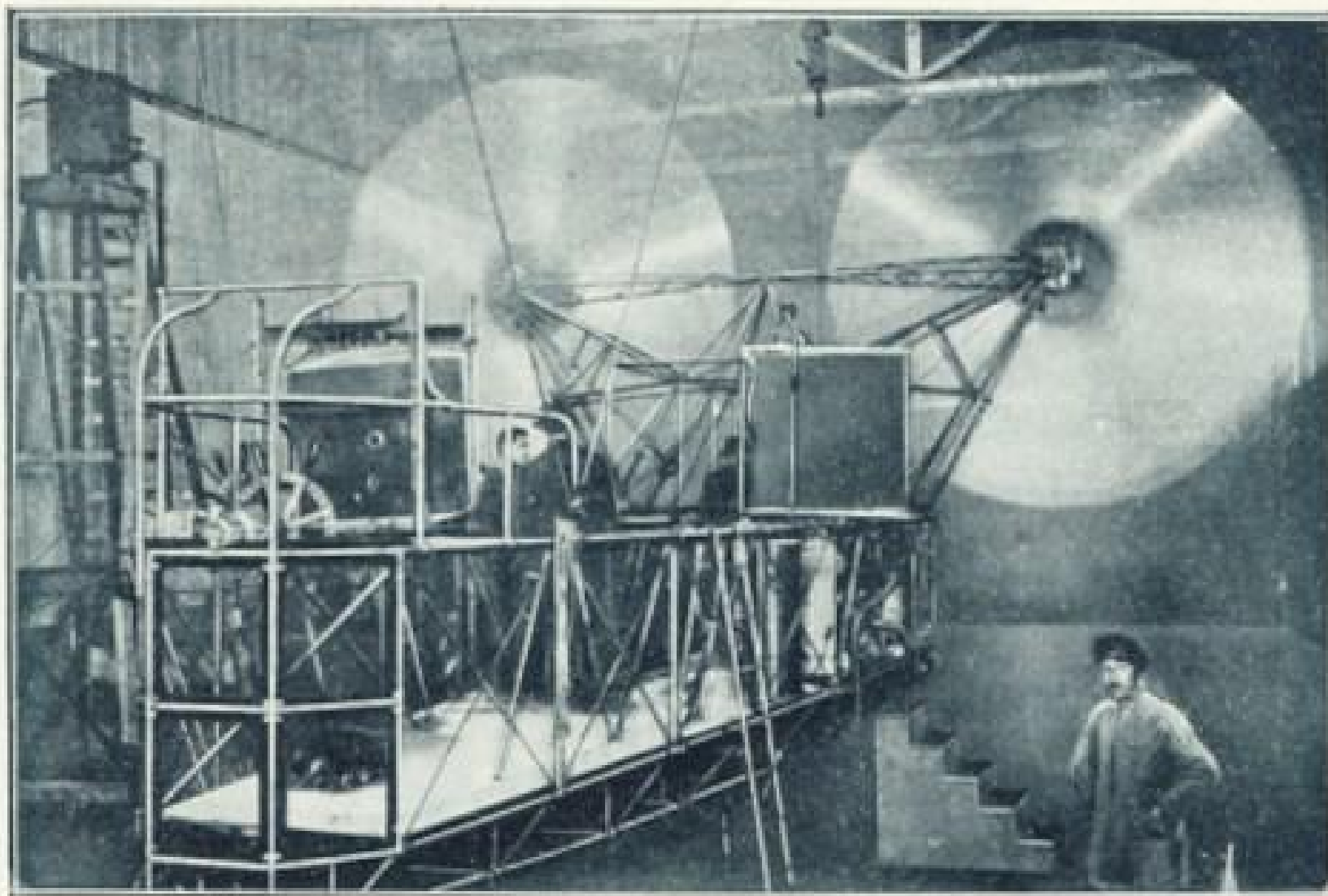


Uno dei saloni
di
MONTAGGIO
degli
AEROPLANI

(Officine
di Savigliano).



NAVICELLA
per
DIRIGIBILE
con motori
in prova,



(Officine
di Torino).





Officine di Savigliano.

Lavorazione legnami.

Interni delle Officine di Savigliano: lavorazione legnami nel reparto modelleria, inizio secolo scorso.



Schiacciasassi esposti alla Fiera Campionaria di Milano del 1940.

La SNOS nel 1932 ha iniziato la produzione di apparecchi radiofonici, la parte in legno a Savigliano, quella radioelettrica a Torino. Diversi modelli si sono susseguiti fino agli anni '50, comprese le celebri Radiorurale.



SAVIGLIANO



IO
ALE
prima serie

o N°5483 mobile N°20



Trattore agricolo cingolato Ciclope, mosso da motore Fiat 682 o, in alcune versioni, Lancia Esatau. Adatto a lavori pesanti di aratura profonda. 1953.



La struttura del Palazzetto dello Sport Gianni Asti di Torino, 1961.



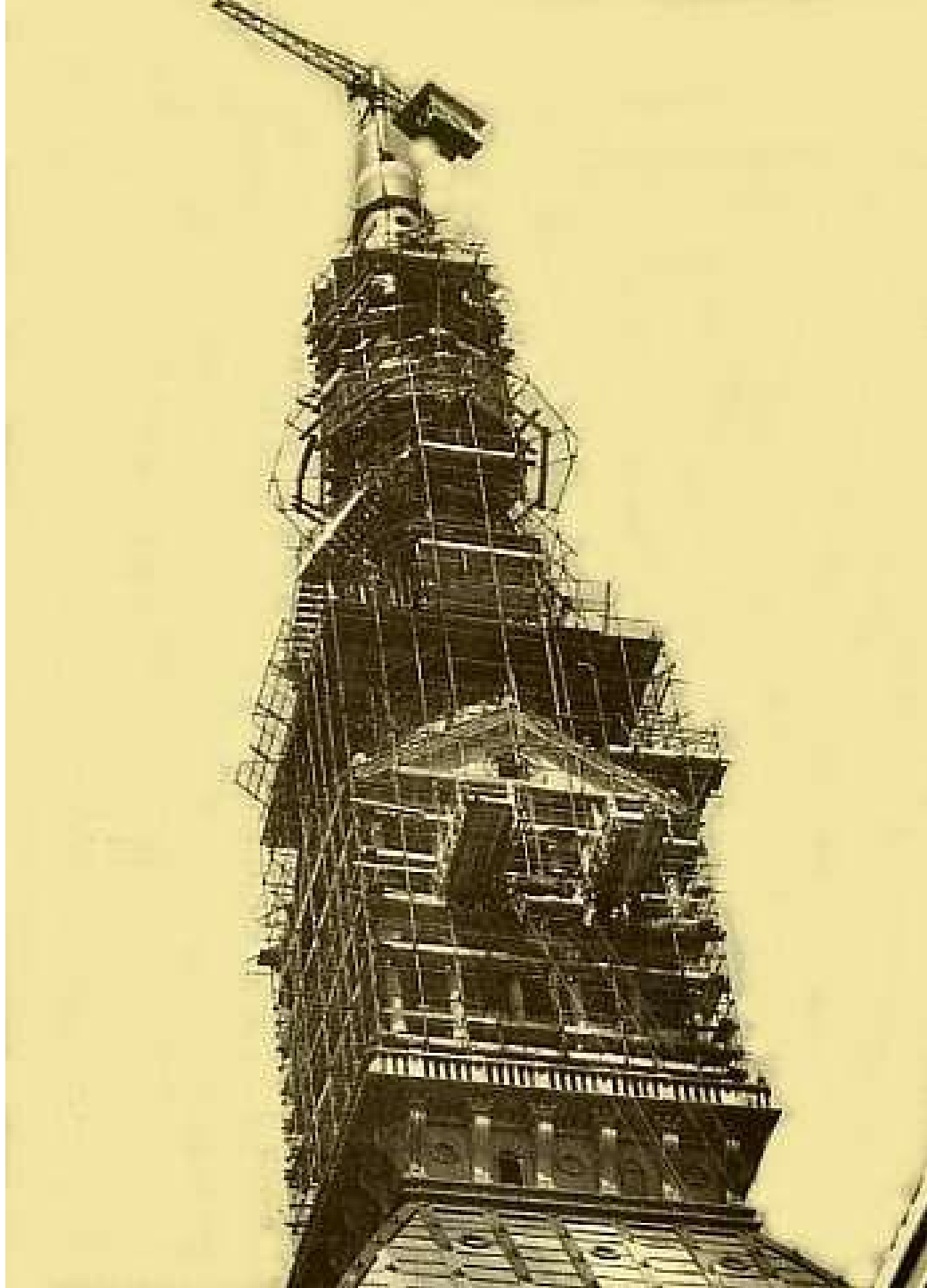
La passerella veicolare di Porta Susa, 1962.



La sede della Reale Mutua in via Corte d'Appello, tra i primi edifici italiani con struttura metallica elettrosaldata, 1932.



Il Grattacielo Reale Mutua di piazza Castello, il primo grattacielo italiano con struttura metallica elettrosaldata, 1933.



Ricostruzione in struttura d'acciaio rivestita di pietra dei 47 metri della guglia della Mole Antonelliana crollata per il nubifragio del 1953. Compresa la realizzazione della stella in acciaio inox. 1961.

Per saperne di più:

<https://www.ironvalleytorino.it/lo-stabilimento-delle-officine-savigliano-snos/>

<http://www.centrodellamemoriasavigliano.it/societa-nazionale-officine-di-savigliano-snos-interni-dello-stabilimento-4/>

<https://siusa.archivi.beniculturali.it/cgi-bin/pagina.pl?TipoPag=prodente&Chiave=53660>

<https://carapalermo.com/2022/04/12/la-grande-tettoia-della-stazione-centrale-di-palermo/>

Maddalena Pisanu e Paolo Sanjust, “*Società Nazionale Officine di Savigliano*”: *The History through Case Studies*, Journal of Civil Engineering and Architecture 11 (2017) 433-441

Maddalena Pisanu, *L'Architettura dell'acciaio in Italia negli anni Trenta. La Società Nazionale delle Officine di Savigliano*, Tesi di Laurea Facoltà di Tecnologie per la Conservazione dei Beni Architettonici e Ambientali di Cagliari, a.a. 2014-15

Ivan Balbo, *La Società Nazionale Officine Savigliano*