

Imprenditori e operai alle

OFFICINE GRANDI MOTORI

Mostra fotografica curata dalla sezione ANPI Renato Martorelli,
Circolo Arci Antonio Banfo e Circolo Arci Risorgimento



Sez. "Renato Martorelli"



Saluti dal '900



1925 - Via Mondovi

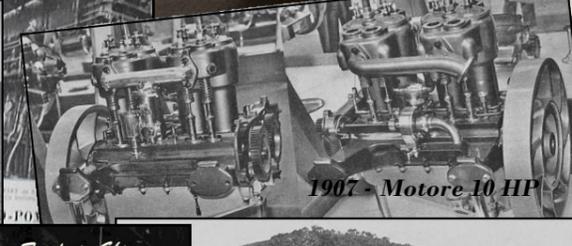


1908 - 12 HP



Classe "F" - Regio Som. F1

"La Basilica" vista da corso Vigevano



1907 - Motore 10 HP



Fonderie Ghisa



1915 - Varo della Ceara



1940 - Motonave Carlo Del Greco



M 1
1940



1932 Riunione di bocchigli della Grandi Motori sul campo della Fossato



Bombardamento
13 luglio 1943



Rifugio blindato



Corso Giulio Cesare
20 novembre 1942



Partigiani del IV Settore



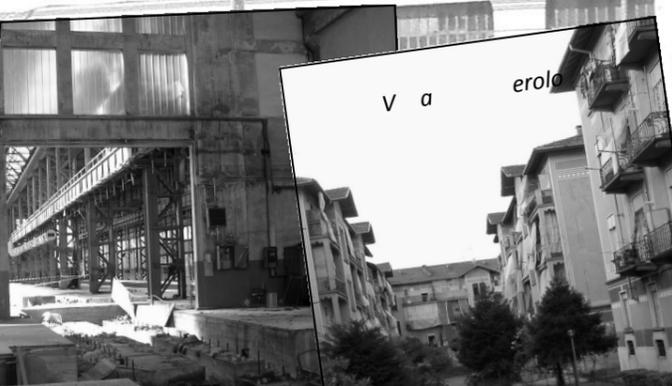
SPS 9660
Sala collaudo



1964 - Piazza Crispi



STABILIMENTO
GRANDI MOTORI



V a erolo



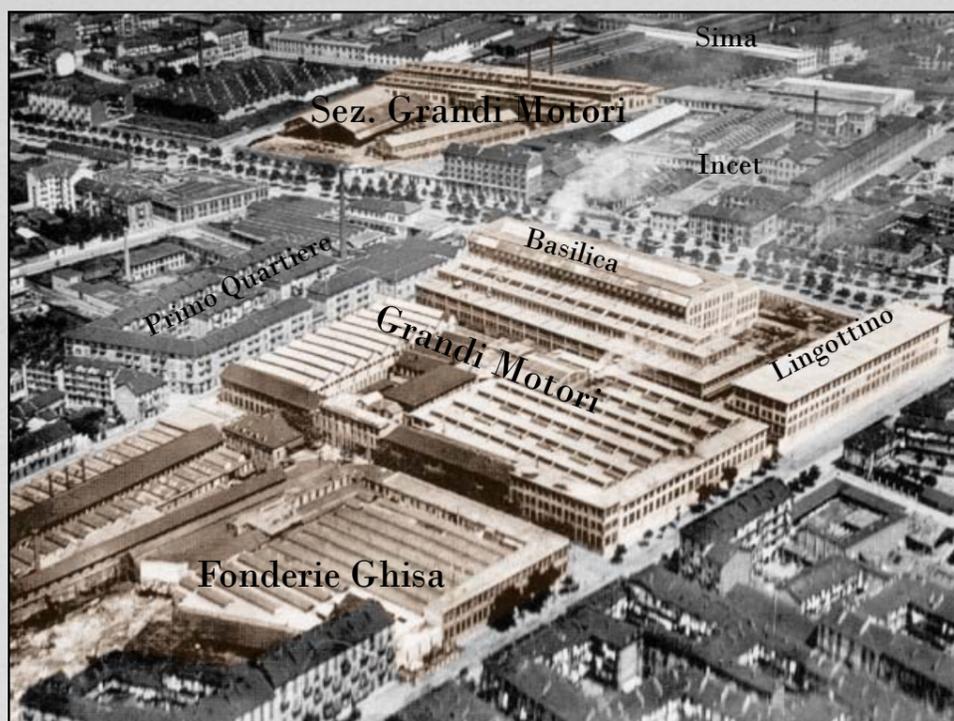
Locomotore
del 1964



Piazza Crispi



Via Mondovi



La grandiosa Fabbrica

Lo stabilimento di via Cuneo nel corso della sua storia assumerà diverse titolazioni, anche il suo aspetto fisico avrà delle profonde trasformazioni.

Negli anni '60 occupava una superficie di 182.000 metri quadri.



Via Cuneo, 20
Ingresso Grandi Motori



Palazzina Uffici
Periodo bellico (II guerra mondiale)

Il nucleo primitivo (Officine Meccaniche Michele Ansaldo) venne costruito a fine ottocento ad opera dell'architetto Pietro Fenoglio, uno dei massimi architetti del Liberty torinese.



Pietro Fenoglio



Stabilimento primitivo



Due esempi di costruzioni civili

Villino Raby
C.so Francia, 8



Laflleur
Via P. D'Acaja, 11

Tra il 1911 e il 1913 il complesso industriale venne ampliato edificando sul lato di via Pinerolo un ampio fabbricato in cemento armato lungo 160 metri, largo 35 ed alto 18 (la Basilica, così era chiamata dai dipendenti). La campata centrale ospitava la produzione di motori di grandi dimensioni con l'annessa sala prove, le altre due laterali erano destinate alle piccole lavorazioni, al montaggio e ai servizi ausiliari. Dal 1923 all'inizio degli anni '30 il complesso industriale fu ulteriormente ampliato, vennero coperti totalmente alcuni cortili, ingranditi gli impianti destinati ai motori di media grandezza, realizzata una nuova fonderia, un nuovo capannone per il montaggio e la prova dei motori, un grande fabbricato destinato ad uso magazzino e deposito materiali lungo corso Vercelli. Nello stesso periodo la Fiat formò un secondo nucleo acquistando un'area compresa tra via Cigna, corso Vigevano, via Gressoney e via Cervino dove vennero allocati alcuni reparti per la fabbricazione delle materie prime, prodotti finiti e sala prove, montaggio macchine utensili. Questi due ampliamenti sono opera dell'ingegnere Giacomo Mattè Trucco.



1913 - La Basilica
foto 4 aprile 2008



Ingegnere
Giacomo Mattè Trucco
Il suo modello di riferimento
fu la fabbrica Ford
di Highland Park
Michigan

1926 - Lingottino
Chiamato così per le forti
rassomiglianze con il Lingotto
modificato da un rialzo nel 1955



1922 - Lingotto



Nel 1935 lo stabilimento di via Cuneo fu ulteriormente ampliato con la realizzazione di nuovi edifici in cemento armato.



Via Cuneo, 21 - Ingresso
Fonderie ghisa

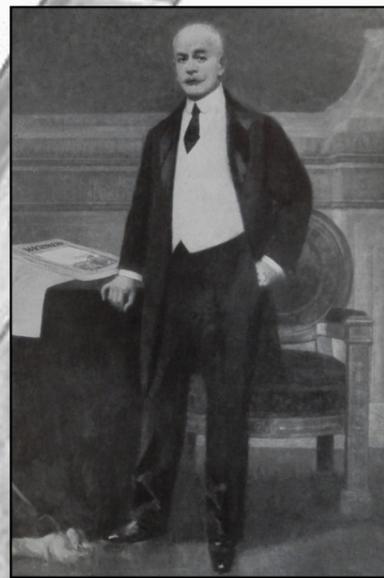
Lo stabilimento delle Fonderie Ghisa si trova di fronte alla G. Motori. Inizialmente una parte dell'area era occupata dalle Fonderie Garrone. Alla fine degli anni venti passò alla Società Anonima Fonderia Fiat. Il complesso industriale venne ampliato negli anni '30 con nuovi fabbricati. La Fonderia produceva monoblocchi per automobili e autocarri, forni a cubilotto e elettrici per la ghisa, forni elettrici e a nafta per il bronzo e alluminio e una grande officina meccanica per la lavorazione delle 'conchiglie'. Negli anni trenta vi lavoravano circa 800 dipendenti che raddoppiarono durante la seconda guerra mondiale. La produzione continuò fino al primo dopoguerra quando, nel 1950, tutte le lavorazioni furono trasferite nel complesso di Mirafiori.

Officine Meccaniche Michele Ansaldi

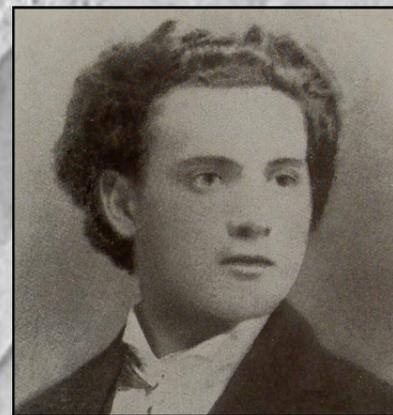
Michele Ansaldi nel 1874 abbandona gli studi alla facoltà d'ingegneria di Zurigo. Ritornato a Torino, andrà a far pratica in una importante fabbrica di macchine utensili la "Ludovico Tarizzo" di Favria Canavese.

Grazie alle sue capacità nel 1880 diventa socio della Tarizzo, dando vita alla "Tarizzo-Ansaldi", la società durò quattro anni. Fu proprio in quell'epoca che Ansaldi con l'aiuto del padre fondò (1884) il suo primo stabilimento in via Ponte Mosca, 40 (corso Giulio Cesare), denominato semplicemente "Stabilimento Meccanico" che fu, ben presto, non solo il più importante di Torino ma d'Italia. Questa nuova azienda non produceva solo macchine utensili, ma un vasto assortimento di macchine tipografiche, agricole e materiale d'artiglieria e marina. Negli ultimi cinque anni dell'ottocento Michele Ansaldi, fonderà un nuovo grandioso impianto ad opera dell'architetto Pietro Fenoglio su un'area di 23.000 mq. in via Cuneo, a lato del quale sorse una grade fonderia di ghisa e una per il bronzo, dando lavoro a 300 operai. All'inizio del '900 Ansaldi si rende conto che l'automobile è il futuro, così inizia la collaborazione con la Fiat. Nel frattempo la ragione sociale era divenuta "M. Ansaldi e C.". Incoraggiato anche dalla Banca Commerciale Italiana (attorno alla quale ruotano le principali aziende della siderurgia italiana), Ansaldi decise di associarsi alla Fiat, dando così vita alla "Fiat-Ansaldi", destinata alla produzione di vetture a quattro cilindri con la potenza di 10-12 HP. Il sodalizio con la Fiat durò poco. Ansaldi dopo un drammatico braccio di ferro con la casa automobilistica viene messo in minoranza dai soci ed è costretto ad abbandonare. All'inizio del 1906 Michele Ansaldi allontanato dalla sua ditta, si unì a Matteo Ceirano per dar vita, il 12 giugno 1906, alla SPA (Società Piemontese Automobili). L'antico stabilimento Ansaldi, assorbito dalla Fiat prenderà il nome di "Società Fiat Brevetti" e verrà così a costituire la base della Grandi Motori per la costruzione di imponenti motori Diesel.

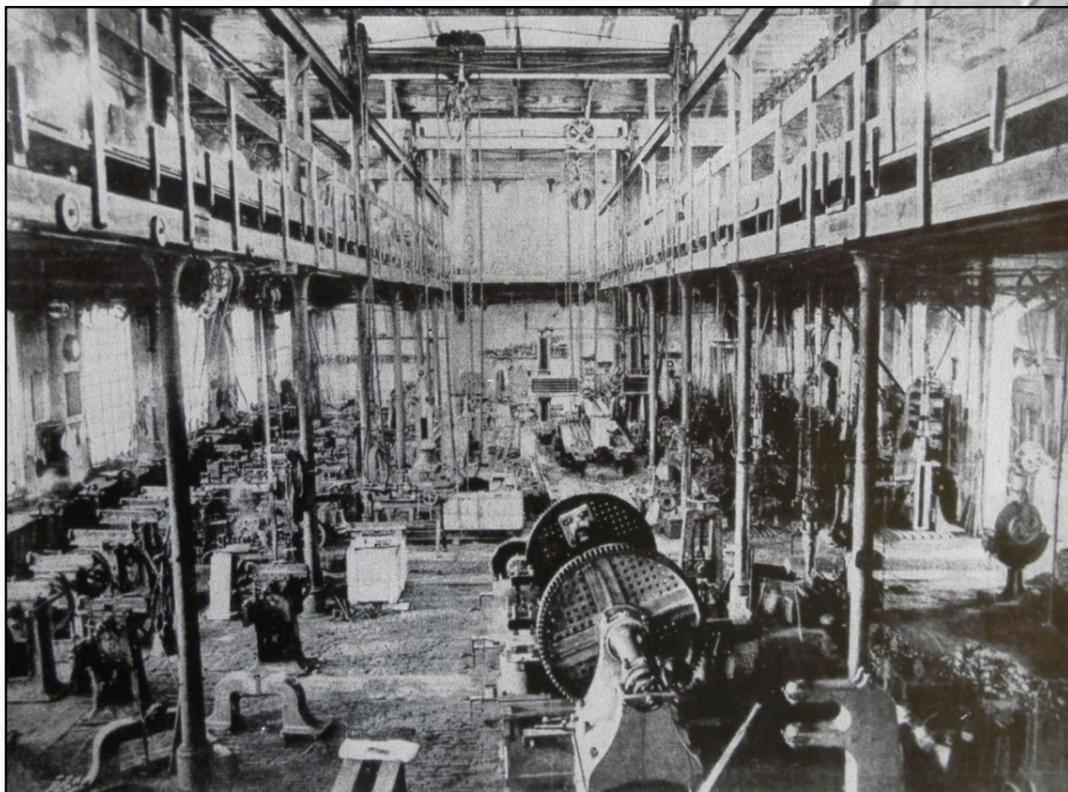
Michele Ansaldi muore a Torino il 12 gennaio 1917 all'età di sessant'anni.



Ansaldi cav. Michele



Michele Ansaldi
Studente a Zurigo



Interno del primo stabilimento di Michele Ansaldi (Torino - Via Ponte Mosca, 40)

Stabilimento  Meccanico
TORINO

MICHELE ANSALDI

TORINO
Premiato con Medaglia d'Oro e d'Argento
ALL'Esposizione di Milano 1881 e Torino 1884

ESPOSIZIONE PERMANENTE presso il R. Istituto Industriale e Professionale
Via S. Quintino 4

OFFICINA con STUDIO TECNICO
38 Via Ponte Mosca 40, casa propria
TORINO

SPECIALITÀ
MACCHINE - UTENSILI
PER la Lavorazione dei Metalli e dei Legnami

Macchine speciali per Arsenali di terra e di mare. — Macchine Tipografiche e Litografiche.
Prodotti di Fonderia e di Fucina.

A richiesta si spediscono Disegni e Prezzi Correnti.

Pubblicità sulla Guida Paravia del 1890



Torino - Barriera di Milano - Stabilimento Ansaldi

1904

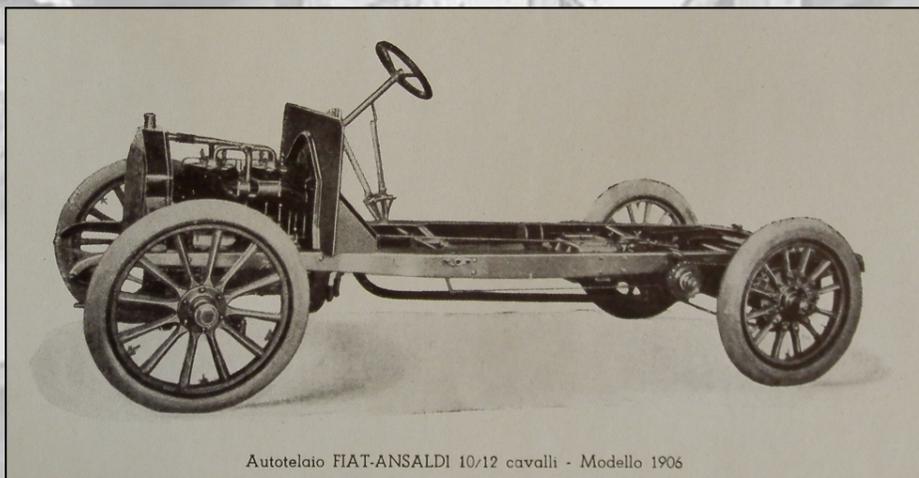
Archivio de "La Stampa"



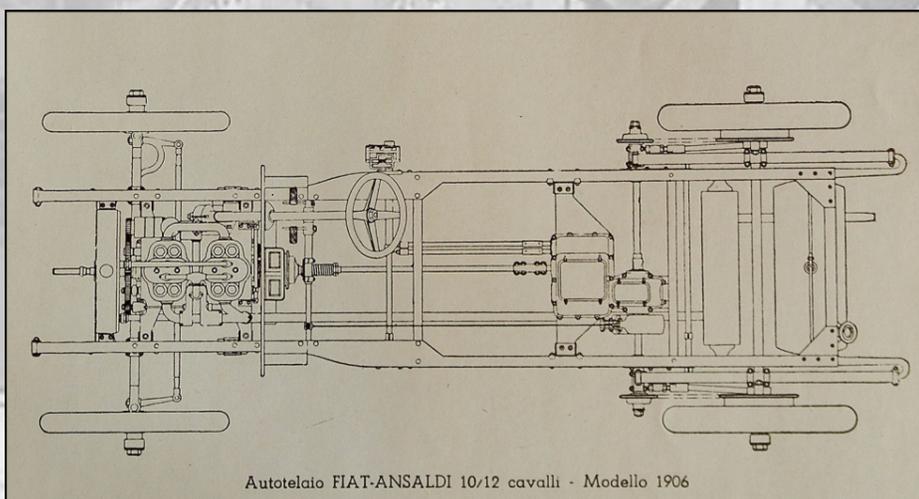
AREA OCCUPATA DALLE OFFICINE
Met. quad. 23000.



Motore 10 - 12 HP
Museo Nazionale
dell'Automobile
di Torino



Autotelaio FIAT-ANSALDI 10/12 cavalli - Modello 1906



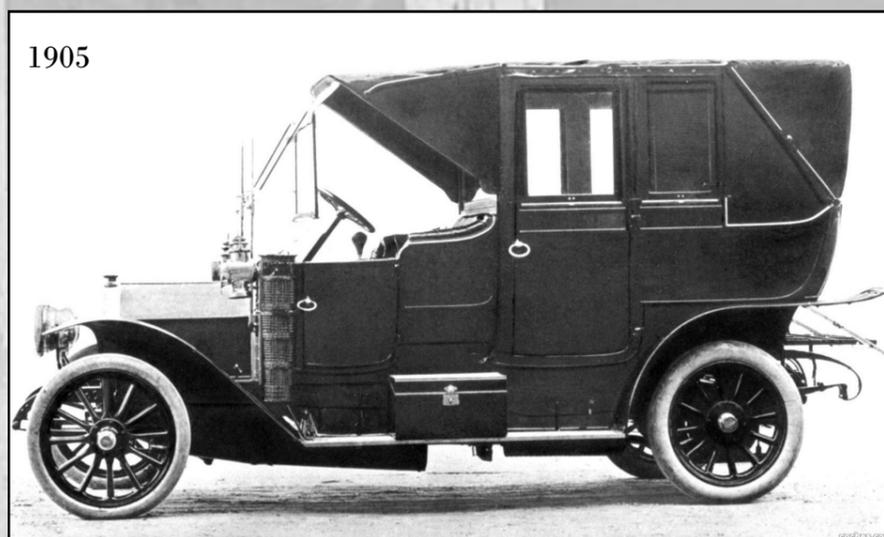
Autotelaio FIAT-ANSALDI 10/12 cavalli - Modello 1906



12 HP del 1908 - piazza Castello 25 giugno 2017



1906



1905

Società Fiat Brevetti

Brevetti 10-12 HP, fu una vettura costruita dal 1905 al 1908 nello stabilimento di via Cuneo. Nel 1905 l'Ansaldo con la Fiat preparò la 10-12 HP, ribattezzata nel 1906 dopo la frattura con Michele Ansaldo in "Fiat Brevetti". La "Brevetti" fu una vettura che portava con sé molte innovazioni tecnologiche, sostituì il telaio a longaroni con un telaio preformato per ospitare gli organi meccanici, fu introdotto un albero di trasmissione a giunti cardanici e un gruppo differenziale a coppia conica, tutte novità per l'epoca. Nel 1908 la 10-12 HP fu sostituita da una versione aggiornata "La Brevetti 2" con un motore più potente (15-25 HP), ma la produzione di questa vettura fu trasferita nello stabilimento di corso Dante. La Società "Fiat - Brevetti" venne messa in liquidazione nel 1908. Lo Stabilimento cambierà produzione e denominazione assumendo il titolo di "Fiat - San Giorgio".



1907

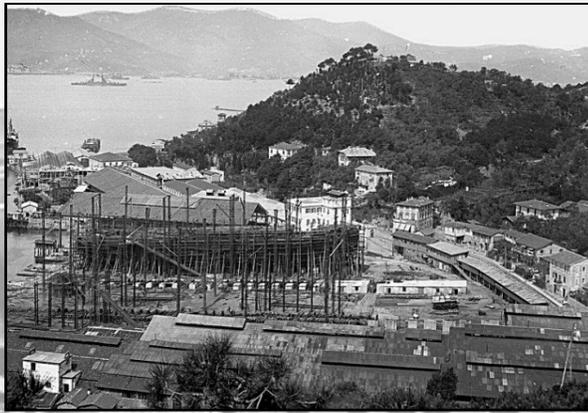


Fiat - San Giorgio

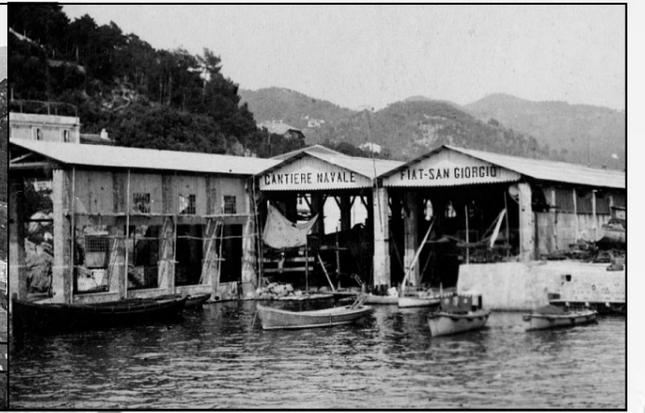
Nel 1905 accanto al cantiere navale di Muggiano della Spezia (Società Anonima Cantiere Navale del Muggiano e successivamente nel 1906 Cantieri Navali Riuniti) si vede nascere un altro cantiere, denominato "Fiat - Muggiano" sorto con lo scopo di costruire motoscafi insieme con le Officine Fiat di Torino, ma il cantiere non diede i risultati sperati. Nel 1907 il cantiere fu ricapitalizzato dalla società San Giorgio di Sestri Ponente assumendo la nuova denominazione "Fiat - San Giorgio". Fu deciso di lanciare lo stabilimento ligure nel programma di costruzione di sommergibili e torpediniere, mezzi strategicamente emergenti in quel periodo. Lo stabilimento ritenuto idoneo a costruire i motori di superficie, lanciasiluri, mine, ecc. erano le officine della Fiat - Ansaldo (trasformata nel frattempo nella Società Automobili Brevetti Fiat), le cui attrezzature e maestranze erano considerate dai vertici della Fiat adatte a supportare questa nuova produzione e nel cantiere di Muggiano lo scafo e le operazioni di montaggio. Alla vigilia del primo conflitto mondiale (1913) l'impulso che ebbe la costruzione di sommergibili da parte delle marine di mezzo mondo, richiese un aumento di mezzi e di personale. La "Fiat - San Giorgio" acquistò la società "Cantieri Navali Riuniti" incorporandone le capacità produttive. Durante la guerra le maestranze della fabbrica di via Cuneo raggiunsero le 4 000 unità. Nel 1917 la Fiat vendette le sue quote azionarie all'Ansaldo.



Cantiere navale "Fiat Muggiano" 1906

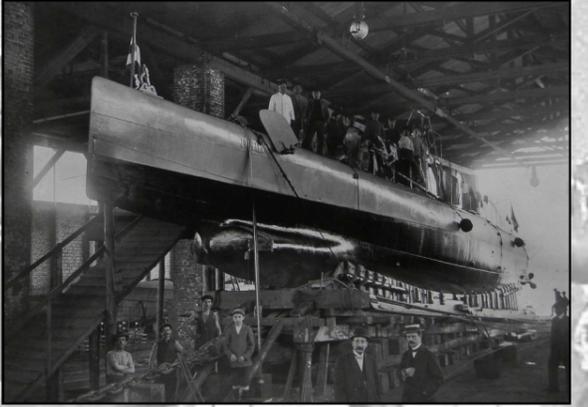


Cantiere navale "Fiat - San Giorgio" 1912

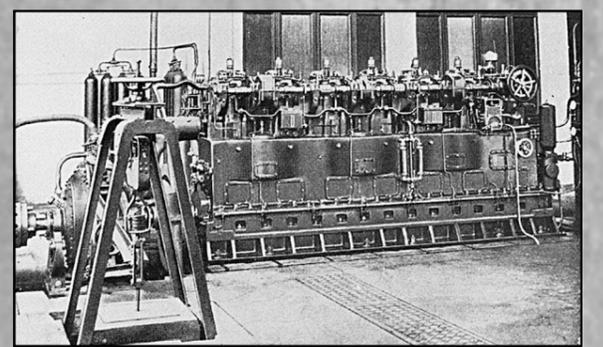
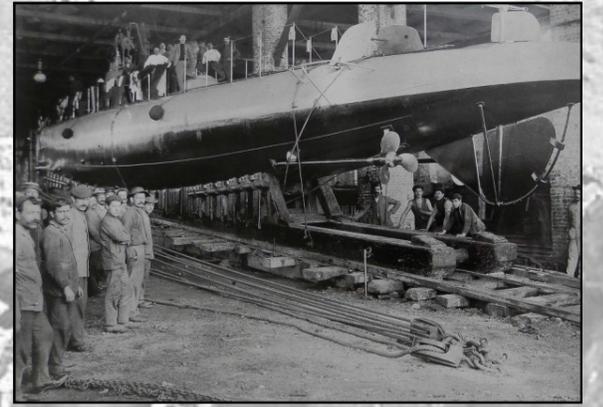


Sommergibile Foca.

Fu il primo sommergibile ad essere costruito nei cantieri Fiat - San Giorgio, varato l'8 settembre 1908. Dotato di 2 motori a benzina con una potenza massima di 600 CV. A seguito furono eseguiti altri battelli dello stesso tipo per il Brasile, Svezia, Danimarca, Portogallo e Germania ecc..



1911 - Interno del cantiere navale di Muggiano



La classe F era equipaggiata con due motori Fiat Diesel da 700 Cv. per la navigazione di superficie e di due motori elettrici Savigliano con una potenza massima di 500 Cv. per la navigazione in immersione.

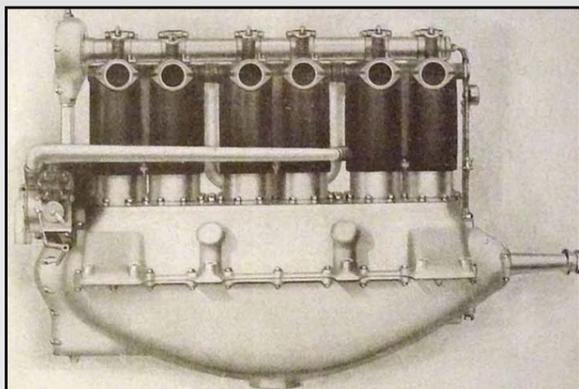
1911 - Motore Fiat Diesel per la navigazione di superficie



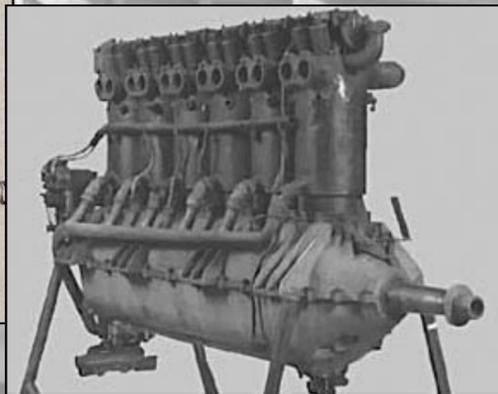
Ansaldo - San Giorgio

Nel marzo 1917 la Fiat - San Giorgio venne ceduta al gruppo Ansaldo (Ferdinando M. Perrone di Genova) mutando il nome in Ansaldo - San Giorgio.

Alle Officine meccaniche di Torino veniva affidato il compito di dedicare una parte degli impianti, convenientemente ampliati, alla produzione di centinaia di motori d'aviazione, senza trascurare la fabbricazione di oltre 100 motori Diesel di varia potenza per sommergibili, mine galleggianti, lanciasiluri ecc. I dipendenti intanto erano diventati oltre le 4.000. Dopo la smobilitazione della produzione bellica vi fu la conseguente riduzione della manodopera con il ritorno alla costruzione di motori marini destinati alla marina mercantile. La crisi post bellica porterà nel 1921 all'uscita della famiglia Perrone dalla proprietà. La società passò sotto il controllo di Attilio Ottero (Cantieri Navali Ottero di Genova), mentre lo stabilimento di via Cuneo sarà riacquistato dalla Fiat nel 1923.

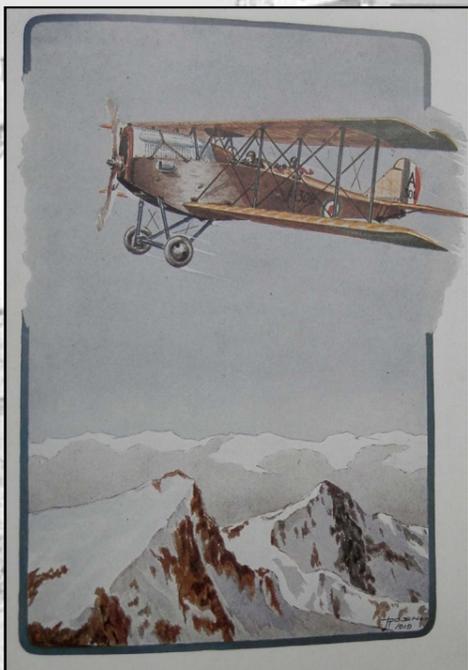
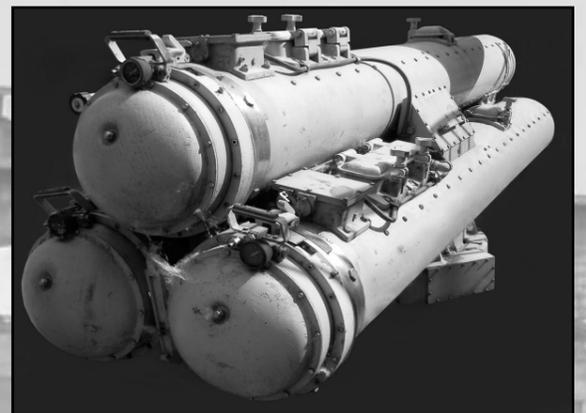


Motore S.P.A. 220 Cv.

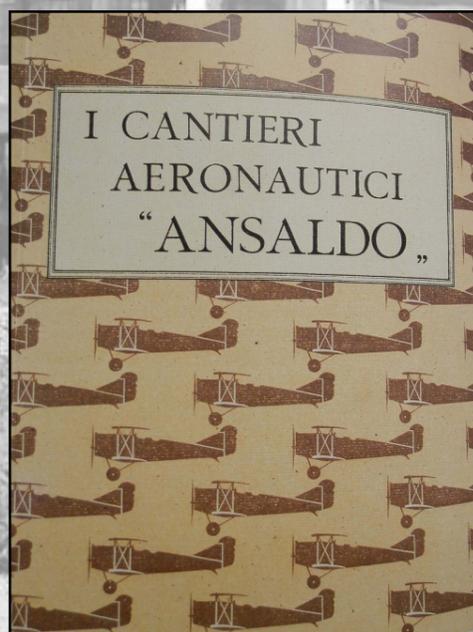


Motore Fiat A-12 Bis

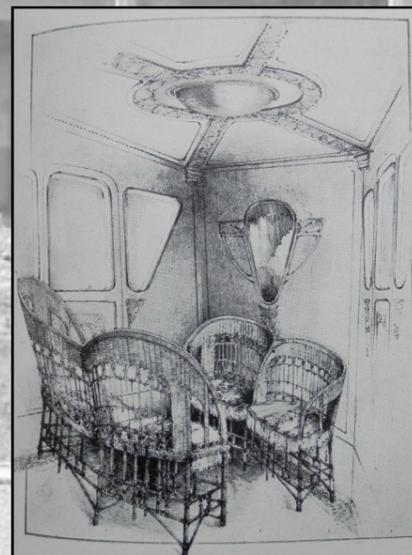
Tubi lanciasiluri



Aeroplano biposto da ricognizione A 300
Cantieri Aereonautici "Ansaldo", Torino 1919



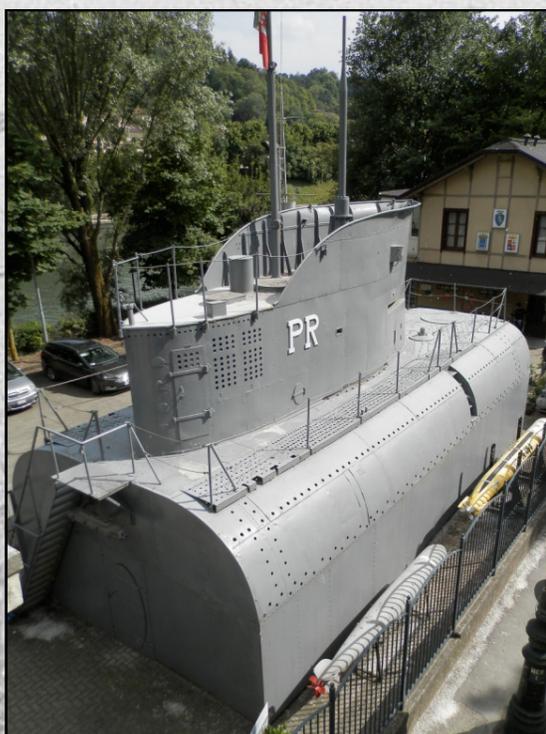
Copertina della pubblicazione
Cantieri Aereonautici "Ansaldo", Torino 1920



Aeroplano A 300-C. Cabina passeggeri
Cantieri Aereonautici "Ansaldo", Torino 1920



Mina con zavorra



Parco del Valentino
Associazione Nazionale Marinai d'Italia
Sommersibile Andrea Provana



Andrea Provana

Il sottomarino Ansaldo sotto la Mole

Un cenno storico

Il duca di Savoia Emanuele Filiberto, inviò tre galee: la Capitana, Margarita e Moretta al comando dell'ammiraglio Andrea Provana di Leinì al fianco della Lega Santa (Venezia e Regno di Spagna) nella battaglia di Lepanto del 7 ottobre 1571, contro l'impero ottomano.

La battaglia si concluse con la vittoria della Lega Santa.



Vessillo issato sulla nave "La Capitana" durante la battaglia di Lepanto conservato presso la chiesa di San Domenico in via Milano - Torino

Officine Grandi Motori

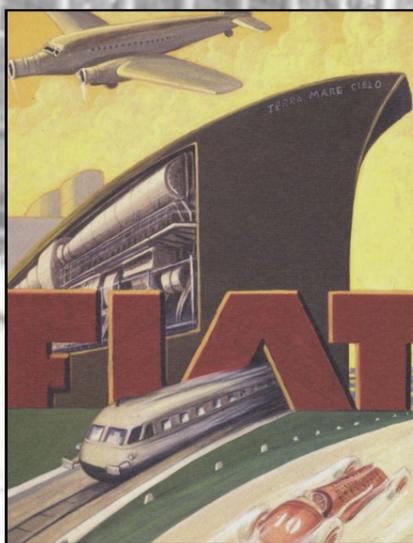


Nel 1923 dopo la crisi del Gruppo Ansaldo, lo stabilimento di via Cuneo sarà quindi riassorbito dalla Fiat per dar vita alla Sezione Grandi Motori.

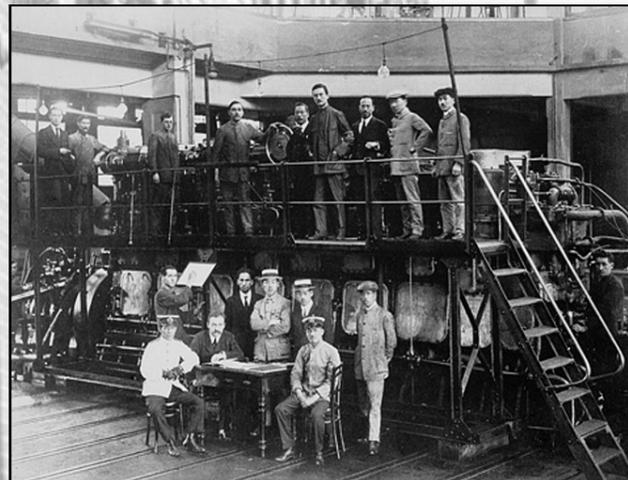
In quegli anni le officine, realizzeranno un apparato motore Diesel a due tempi di grande potenza da 2.5000 cavalli per il naviglio mercantile, pur continuando nella costruzione di motori leggeri e veloci, destinati alla flotta militare. Partendo dai motori costruiti nel 1919 dalla potenza di 1.400 cavalli si passò in una decina di anni a unità da 4 a 5.000 cavalli. Nel 1935 si realizzò un motore dalla potenza di 18.000 cavalli, dal peso di circa 700 tonnellate, promuovendo insieme a poche altre ditte estere quel rinnovamento degli apparati motori navali, che in poco più di venti anni portò alla sostituzione quasi integrale delle motrici a vapore con motori Diesel.

La maggior parte dei motori realizzati erano destinati alla propulsione navale, ma a partire dagli anni '30 furono anche destinati ad applicazioni industriali, generalmente per la produzione di energia elettrica sia in centrali appositamente costruite, sia come impianti di riserva.

Alla vigilia della seconda guerra mondiale si presenta come la più imponente industria della Barriera di Milano con oltre 5000 operai.

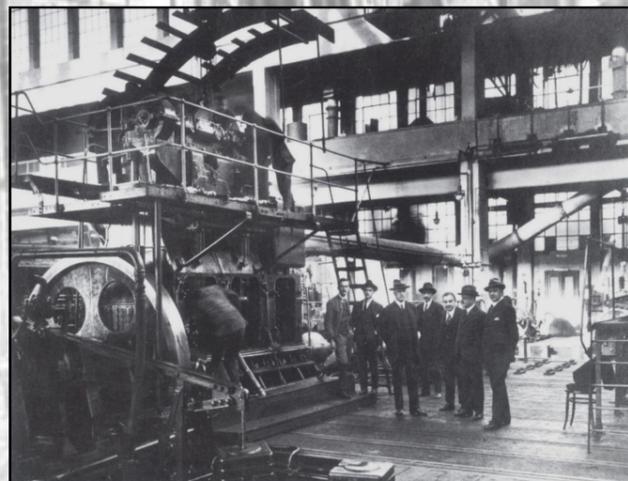


1919 - Missione giapponese verifica il funzionamento del motore 2 C 226 destinato a un sommergibile nipponico



Archivio storico Fiat

Ottobre 1923 sala prove Delegati della marina costatano le perfette condizioni di un motore marino dopo 12 giorni di continuo funzionamento. Sono accompagnati dal senatore Agnelli e dagli ingegneri Chiesa e Fornaca



Archivio storico Fiat



Giovanni Agnelli
(*Gioanin Lamiera*)

Villar Perosa 13 agosto 1866

Torino 16 dicembre 1945

Inizialmente Amministratore Delegato della Fiat, dal 1920 ne diventa Presidente.

Da quel momento la famiglia avrà sempre il controllo del Gruppo.

Vittorio Emanuele III nel 1923 lo nomina senatore del Regno. Amante del mare partecipa frequentemente alle prove dei motori sulle navi. Convinto sostenitore con l'ingegnere Giovanni Chiesa (Responsabile dello sviluppo della Grandi Motori) delle grandi potenze sviluppate dal motore Diesel a due tempi, anche nei momenti nei quali pareva che questo tipo di motore fosse travolto dal motore a 4 tempi.

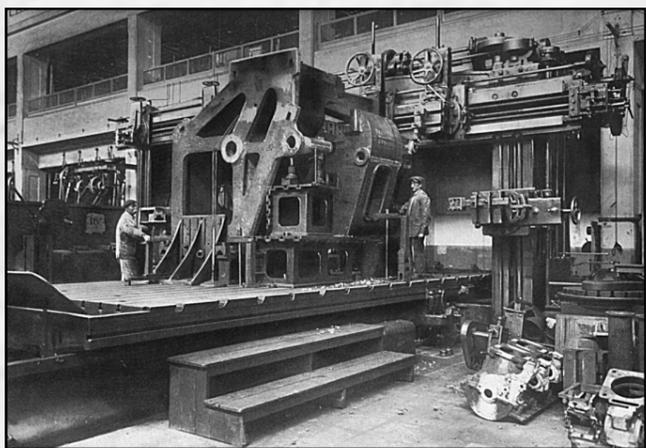


Grandi Motori vista da piazza Crispi

Archivio storico Fiat

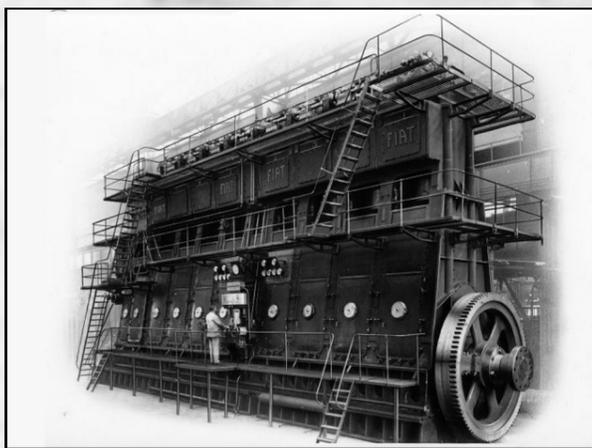


- 1) Luigi Damevino - 2) Cesare Goria Gatti - 3) Roberto Biscaretti di Ruffia
- 4) Carlo Rocca - 5) Emanuele Cacherano di Bricherasio
- 6) Michele Ceriana-Mayneri - 7) Giovanni Agnelli
- 8) Ludovico Scarfiotti - 9) Alfonso Ferrero di Ventimiglia.



1923 - Grande pialla

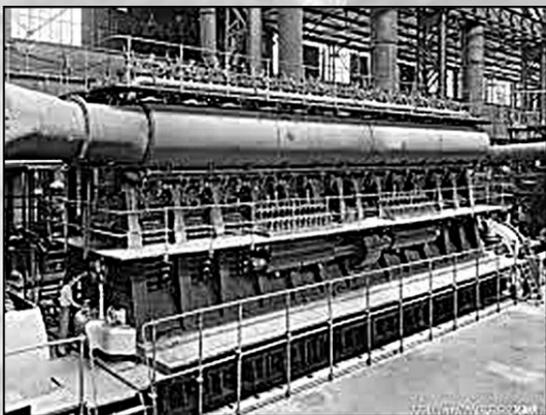
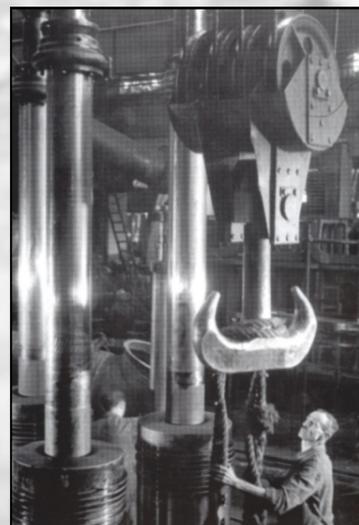
Archivio Storico Fiat



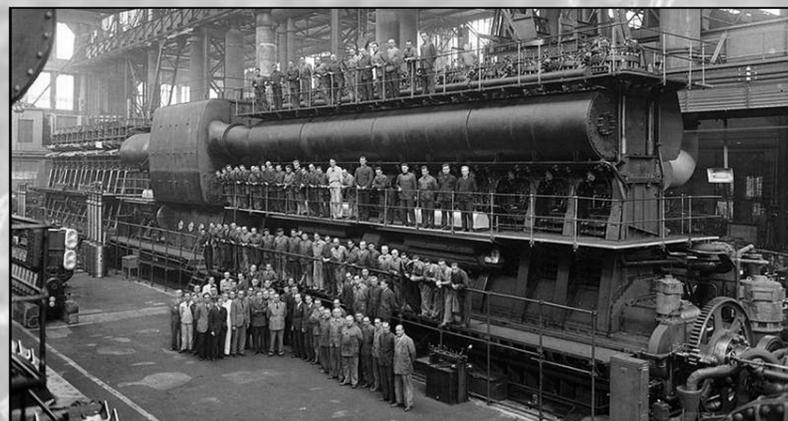
1929 - Motore Diesel L 758

Archivio Storico

1937
Fasi di montaggio
del motore DM 456
da 4.000 HP
Archivio Storico Fiat



1939
Motore Diesel 6512-D
Archivio Storico Fiat



1941
Motore Diesel DL6512
Archivio Storico Fiat

Scuola allievi operai
“... LO SPIRITO CHE DOMA
E PIEGA LA MATERIA”



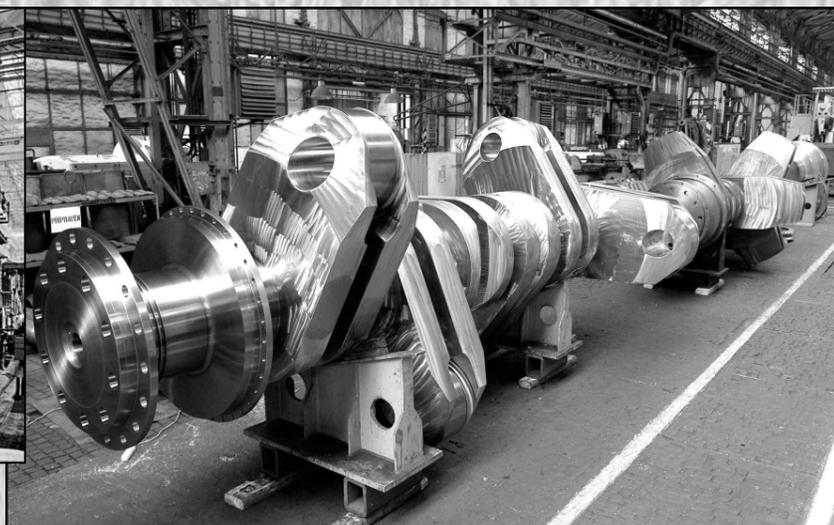
Reparto montaggio e prova motori



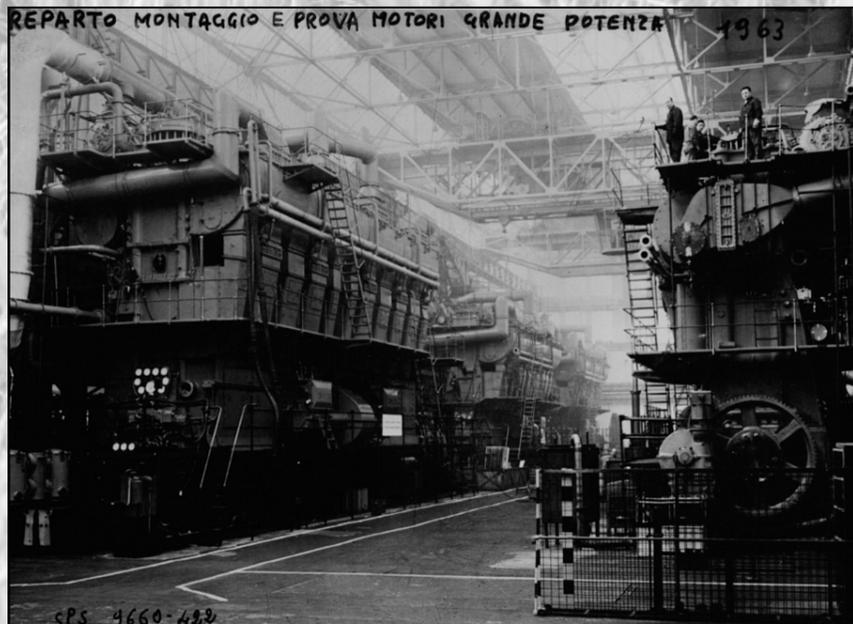
Pistoni



Albero motore



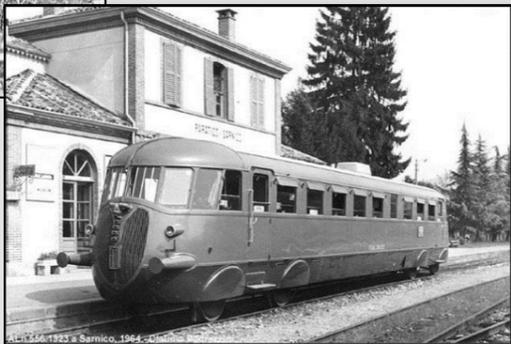
REPARTO MONTAGGIO E PROVA MOTORI
DI GRANDE POTENZA
SPS 7780-323



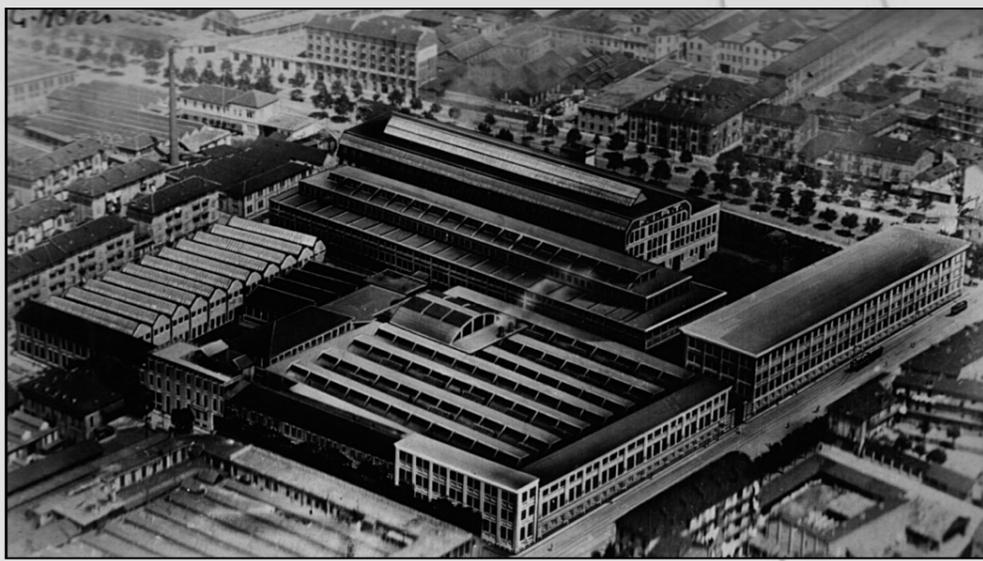
REPARTO MONTAGGIO E PROVA MOTORI GRANDE POTENZA
1963
SPS 4660-482



1922
Locomotiva elettrica
e Diesel



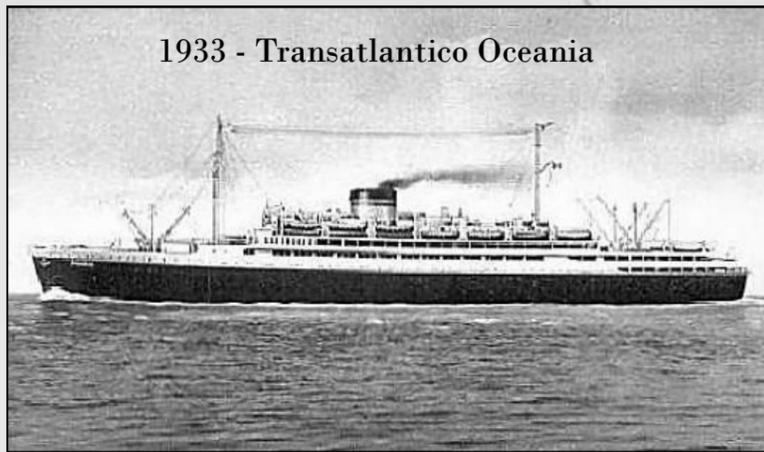
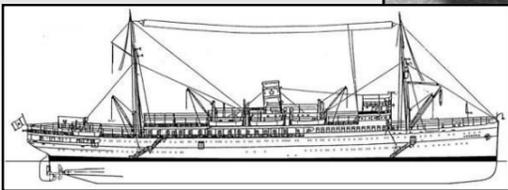
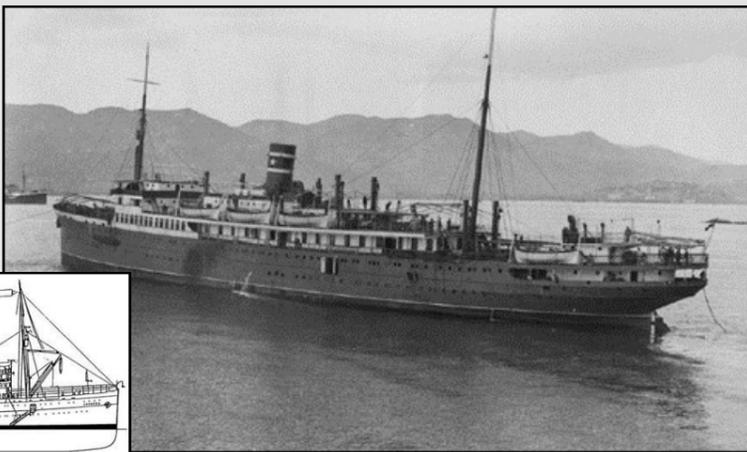
1936
Littorina



Visione aerea della Grandi Motori

Archivio storico Fiat

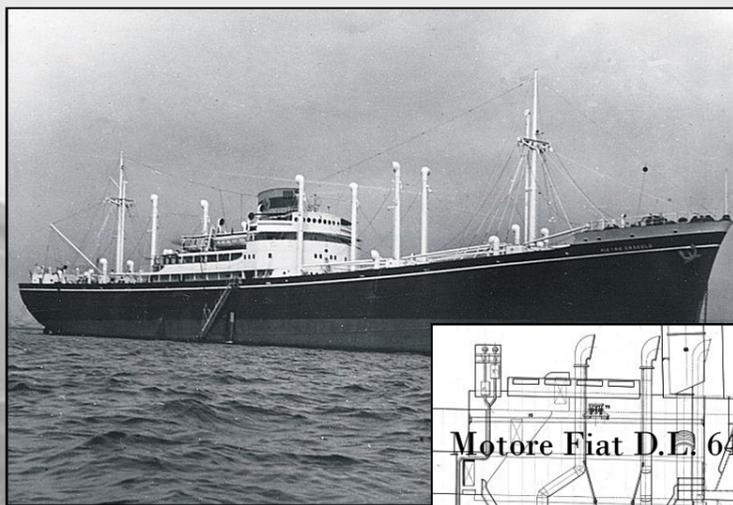
Motonave Alborea - 1929



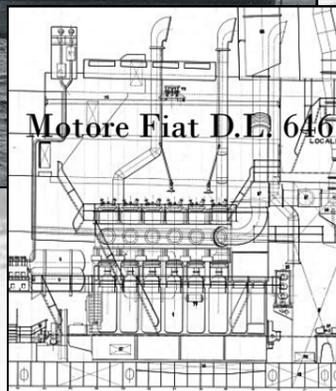
1933 - Transatlantico Oceania



Motonave Cadorna Conte di Savoia
Varata il 28 ottobre 1932



Motonave Pietro Orseolo
Varata 15 luglio 1939



Motore Fiat D.E. 646



Motonave Otranto - 1942



Motonave Lazzaro Macenigo
Varata nel 1956



FIAT STABILIMENTO
GRANDI MOTORI
BOLETTINO TECNICO



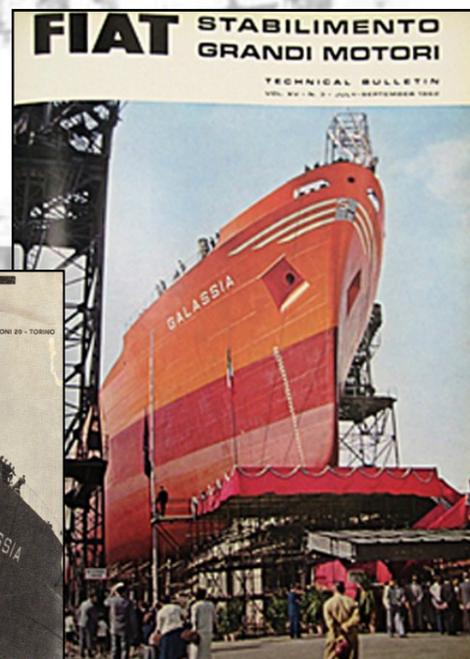
FIAT

STABILIMENTO GRANDI MOTORI - CORSO MARCONI 85 - TORINO

Questa motonave
è azionata
da un Diesel
FIAT tipo 900 S

Il motore
che è stato prescelto
per 22 supercisterne
e motonavi da carico
da 50.000 a 90.000 tdw

Motori marini Fiat
i motori disegnati
e costruiti per funzionare
con nafta da caldaia.

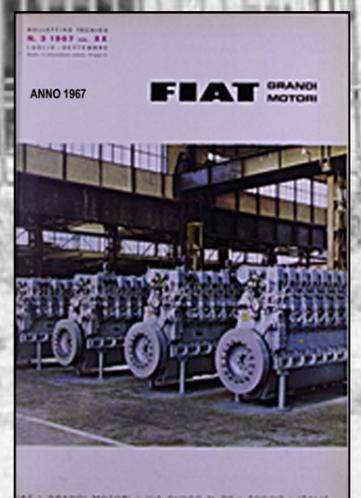
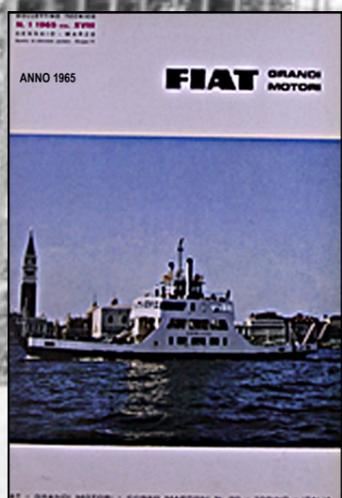
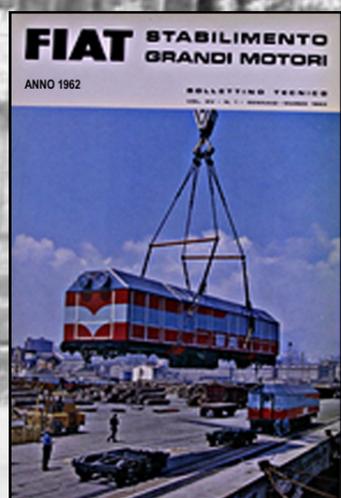
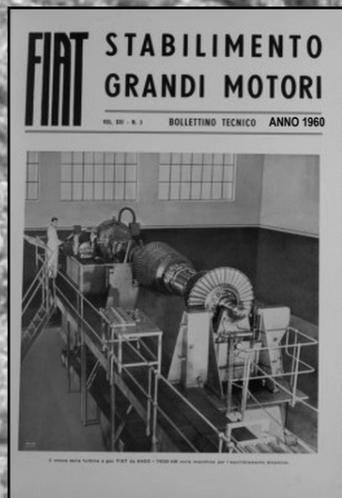
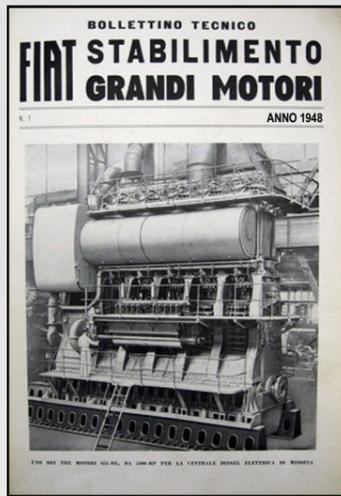


Motonave Galassia 1962



Motore Fiat 900 S

Il Bollettino Tecnico della Grandi Motori, era un fascicolo trimestrale ed è consultabile alla pagina online:
<http://www.digibess.it/fedora/repository/asfiat:btgmotori/-/collection>



Dopo il conflitto la produzione calò e nel contempo si avviarono i lavori di ricostruzione con grandi interventi strutturali che consentirono alla Grandi Motori un nuovo decollo industriale su ampia scala grazie alle numerose commesse ricevute: grandi motori, motori leggeri e veloci, macchine utensili, turbine a gas. Agli inizi degli anni sessanta la fabbrica aveva riacquisito l'importanza che aveva prima della guerra. Il nuovo splendore durò però poco tempo: nell'ottobre del 1966 nell'ambito del ridimensionamento della cantieristica prevista dal piano Cipe, Vittorio Valletta, presidente della Fiat, siglò con Giuseppe Petrilli, presidente dell'Iri, un accordo per la creazione della "Società Grandi Motori di Trieste", fabbrica destinata a raccogliere l'eredità torinese.

A Trieste nel 1968 fu avviata la costruzione di un moderno stabilimento che entrò in funzione nell'autunno del 1971, assorbendo il personale dirigente e tecnico della vecchia Grandi Motori di Torino e quello in prevalenza operaio ed impiegatizio, dalla ex Fabbrica Macchine di Sant'Andrea di Trieste.

Nel 1971 la Fiat Grandi Motori diventa "Fiat Divisione Mare" e nel 1977 Fiat Turbo Meccaniche Turbogas (TTG). Società che vedrà man mano diminuire la propria produzione fino alle dismissioni.

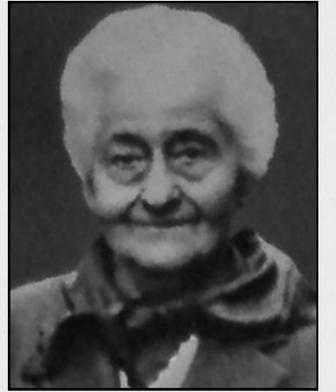
Gli scioperi

Lo stabilimento di via Cuneo, nel corso della sua storia, si distinse per la sua combattività. Già nel 1915 gli operai si mobilitarono contro la guerra, poi nel nell'agosto del 1917, contro la guerra e la mancanza di pane, che costò la vita di oltre cinquanta torinesi. Nel venti con l'occupazione delle fabbriche.

Poi il buio fascista.

27 agosto del 1917, dalla prefettura di Torino: il Prefetto comunica: *Il lavoro nei vari stabilimenti è stato ripreso nella quasi totalità dagli uomini. L'astensione continua ancora da parte delle donne. All'Opificio Costruzioni Artiglieri, su 2400 operai ne lavorano 1550. Alla fabbrica Michelin su 1800, lavorano 1500 operai. Le operaie delle Aziende Tessili si astengono ancora dal lavoro. Alle Maglierie Filetti lavorano circa 400 donne. Alla Brevetti Fiat San Giorgio è seguita l'astensione completa. Alla Fonderia Fiat lavorano pochi operai. Alla Fiat di corso Dante il lavoro è stato ripreso regolarmente. Alla Manifattura Tedeschi non si lavora.*

Testimonianza di Anna Fenoglio. *Lavoravo in una manifattura da Tollegno al Regio Parco. Avevo fatto la sesta e ho dovuto smettere la scuola per poter andare a lavorare. Ho partecipato agli scioperi del 1917 contro la guerra, io ero sulle barricate. Dopo è venuta un'altra.... si doveva organizzare l'occupazione delle fabbriche, ci siamo organizzati bene e le abbiamo tenute per più di dieci giorni. Ricordo che lì al Regio Parco dove c'era la filatura Tollegno, non c'erano case, c'erano tutti prati, campi dove si seminava il grano. Io e diverse donne dovevamo passare in mezzo a quei campi lì. Si andava alla Grandi Motori, a prendere le armi e le munizioni per portarle alle guardie rosse nella nostra fabbrica.... perché se non rifornivamo di roba potevano darci l'assalto. Perché nel '20 cominciava ad esserci qualche squadraccia fascista.* Tratto da "Compagne" di Bianca Guidetti Serra



Barricate 26 agosto 1917

Sciopero per il pane e contro la guerra



Torino 1921: L'occupazione delle fabbriche.

Guardie Rosse
Occupazione delle
fabbriche 1920/21



TORINO 18/APRILE 1945.

Sciopero generale contro l'incertezza e fame completamente riuscito. Vi hanno partecipato in massa gli operai e gli impiegati. A seguito della mobilitazione effettuata dal Fronte della Gioventù e da i gruppi di Difesa delle Donne, dai Comitati di base del C.L.N. tutte le scuole, dall'Università alle scuole elementari, gran parte degli uffici pubblici e privati, moltissimi negozi si sono uniti agli operai e si è avuta una parziale interruzione delle comunicazioni telefoniche.

Anche tranvieri e ferrovieri hanno in massa abbandonato il lavoro. Volontari della Libertà delle formazioni fasciste penetrate nei sobborghi della città hanno distrutto forti contingenti di truppe nazifasciste, mentre Sap e Gap hanno protetto le manifestazioni popolari, dalla distribuzione di stampa, ai comizi, dove numerosi lavoratori hanno chiesto il ripetersi della lotta.

Nessuna incidente grave.

IL COMITATO DI LIBERAZIONE NAZIONALE
DEL PIEMONTE.

Gli scioperi riprenderanno con vigore, nel marzo 1943 e nell'autunno dello stesso anno, poi nella primavera del 1944, che costò la deportazione in Germania di centinaia di lavoratori.

Il 18 aprile 1945, il grande sciopero preinsurrezionale.

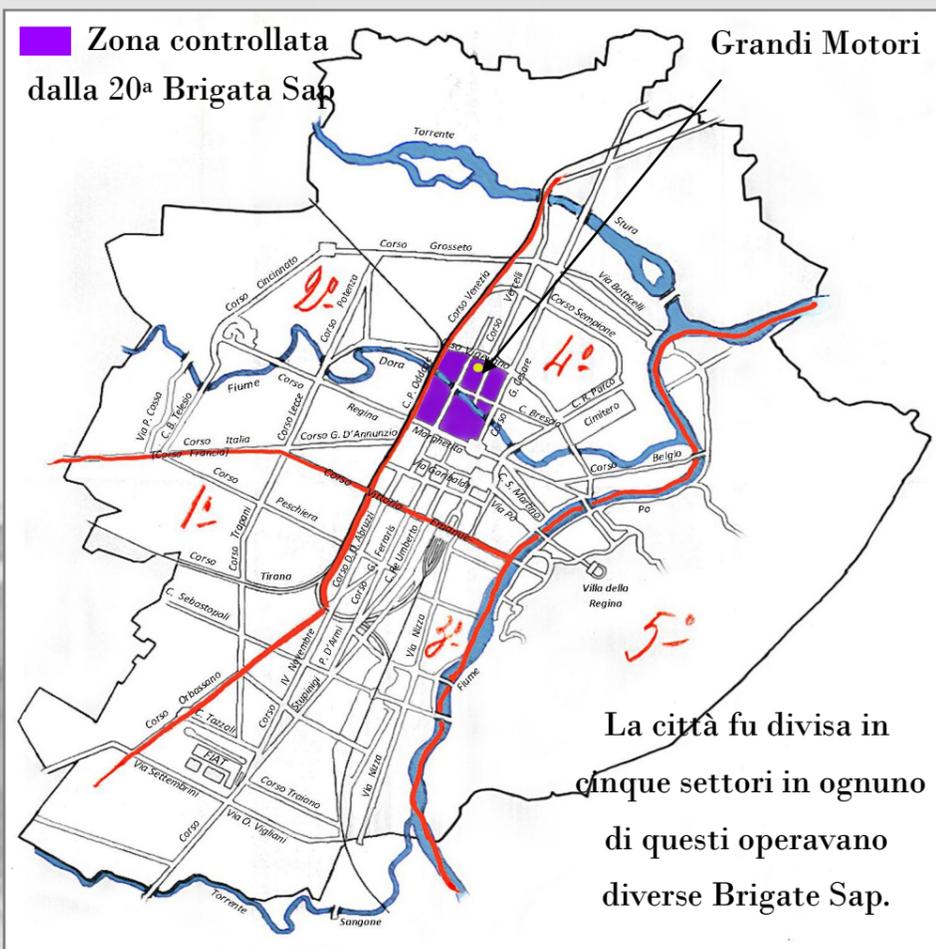
Maggio 1945
Discorso del sindaco di Torino Giovanni Roveda alla Grandi Motori



La guerra di Liberazione

20^a Brigata SAP “Pino Casana”

Dopo l'8 settembre 1943, con l'occupazione nazista, molti operai sono costretti ad abbandonare la fabbrica per raggiungere le prime Bande che vanno man mano a costituirsi nelle valli; altri diventano gappisti, altri ancora sono deportati in Germania, ma i più si organizzano nello stabilimento, diventando così l'embrione delle future Sap.



Le Squadre d'Azione Patriottica si strutturano nella primavera del 1944 su proposta del comandante garibaldino Italo Busetto al Comitato di Liberazione Nazionale per essere poi inquadrati nel Corpo Volontari della Libertà.

Erano un'organizzazione territoriale armata, composta da squadre di quindici-venti uomini. È difficile stabilire con esattezza il loro compito, poiché la loro azione era calibrata a seconda del territorio in cui operavano, campagna o città. Il compito delle Sap cittadine era: salvaguardare l'agibilità dei Gruppi di difesa della donna, improvvisare comizi volanti, diffondere materiale di propaganda, inviare i ragazzi renitenti alla leva in montagna presso le Brigate alpine, organizzare scioperi, sabotare la produzione ma soprattutto la salvaguardia dei mezzi di produzione da eventuali attacchi delle forze naziste o dal trasferimento in Germania. A Torino le Sap avevano il loro fulcro nelle grandi fabbriche.

All'inizio svolsero azioni di sabotaggio, fiancheggiando i Gruppi d'Azione Patriottica clandestini e le Brigate partigiane; diventando così formazioni di alto profilo militare fino alla quasi indistinguibilità con i Gap.



Giuseppe Casana “Pino”

Nato a Piacenza il 12 giugno 1908, da famiglia di tradizioni socialiste, si trasferì giovanissimo a Torino. Nel 1939 entrò come operaio ‘animista’ alla Fiat Grandi Motori. In fabbrica rinsaldò i rapporti con l'organizzazione clandestina comunista e alla caduta del regime fascista divenne membro della rinata Commissione interna. Dopo l'8 settembre 1943 dovette abbandonare la fabbrica per sfuggire all'arresto e si unì alle prime formazioni delle valli di Lanzo. Dal giugno 1944 fu comandante della polizia della 2^a divisione Garibaldi. Venne catturato con Giovanni Gardoncini il 29 settembre 1944 a Balme. Detenuto alle carceri Nuove, venne prelevato dai tedeschi con otto compagni. Furono portati in piazza Statuto e qui fucilati per rappresaglia il 12 ottobre 1944.

Tratto da “Che il silenzio non sia silenzio” ISTORETO



1945 - Fiat Grandi Motori
20^a Brigata Sap “Pino Casana”



La Brigata SAP Pino Casana

Nel racconto dell'ultimo comandante: "Il 15 maggio 1944 su ordine di Nepote Mariano si costituì la 20ª Brigata Sap con l'incarico di operare nella zona delimitata fra corso Regina - Giulio Cesare - Principe Oddone e corso Vigevano.

Il comando viene formato alla Fiat Grandi Motori.

Responsabile comandante viene nominato Rostagno Paolo.

Il nerbo della Brigata fu dato raggruppando tre squadre, con un complessivo di 43 uomini già operanti fin dal novembre 1943. Con l'aiuto dell'organizzazione esistente nello Stabilimento fu facile inquadrare subitaneamente molti elementi, tanto che al giugno 1944 la Brigata contava oltre 200 uomini. L'organizzazione si perfezionava maggiormente e si formava il primo magazzino d'armi, con i frequenti disarmi operati dalle squadre. Dato l'afflusso dei volontari si formano altre squadre e un secondo Battaglione. Il 2 ottobre 1944 il Comandante viene arrestato, ma non per questo si lascia la lotta. A Comandante viene nominato Careglio Giuseppe e vicecomandante Allara Luciano. Un nostro magazzino di armi viene scoperto in una casa sinistrata in via Aosta e le armi confiscate. Si rimedia ora con i disarmi ed i colpi di mano. Diversi elementi vengono arrestati e deportati in Germania, alcuni dei quali senza ritorno. A novembre la Brigata assume il nome di "Pino Casana". Si organizza nell'interno della Fiat il sabotaggio e la propaganda. A mezzo ufficiale di collegamento (Rabino Bernardo) tutti i giovani chiamati alle armi vengono inviati in montagna. Si invia anche denaro, viveri e indumenti raccolti fra gli operai e la popolazione. Qualcuno dei nostri durante i disarmi viene ferito o colpito mortalmente. Viene allestita all'interno della fabbrica un'infermeria, che con l'ausilio dell'energico Dott. Petrini curò moltissimi partigiani. Colpi di mano al Regio Parco in un magazzino che i tedeschi avevano fatto vicino alla chiesa ci procura 12 casse di bombe a mano, materiale esplosivo proiettili per mitra e altro. Si tenta un colpo di mano all'Arsenale di via Bologna che ci procura un morto e diversi feriti. Diversi disarmi però vanno bene e ci procurano armi automatiche e pistole. Nel febbraio del 1945 la Brigata è forte di oltre 450 uomini di cui un centinaio operanti attivamente. Si giunge così al 25 aprile e si inizia l'insurrezione. I ranghi sono al completo con gran afflusso di volontari. Si fabbricano 150 bombe Molotof e tutte le armi disponibili vengono prese.

In una notte operai specializzati con un camion fanno un'autoblinda. Viene preso il posto di blocco di Stura diversi commissariati ed il deposito dell'istituto Rebaudengo con molti prigionieri. In un combattimento con un carro armato abbiamo 6 morti e 9 feriti. Dopo accaniti combattimenti con i tedeschi e con i cecchini si giunge alla fine dell'insurrezione vittoriosa".



1945 - 1100 dei partigiani della Fiat Grandi Motori

Archivio storico Fiat



1945 - Camioncino dei partigiani della Fiat Grandi Motori

Archivio storico Fiat

Organico dirigente

20ª BRIGATA PINO CASANA
Organico nelle varie epoche:
Comandante ROSTAGNO Paolo dal 18/5/1944 al 2/10/1944 (arrestato).
" CAREGLIO Giuseppe dal 3/10/1944 al 7/5/1945.
Vice Comandante ALLARA Luciano dal 15/10/1944 al 7/5/1945.
Commissario RABINO Bernardo dal 20/5/1944 al 2/10/1944.
" MASSOCCA G. dal 3/10/1944 al 7/5/1945
Vice Commissario MASSOCCA G. dal 25/10/1944 al 2/11/1944
" " NONIS Libero dal 3/11/1944 al 7/5/1945
Ufficiale di Collegamento: CAREGLIO Giuseppe dal 18/5/1944 al 2/10/1944
" " RABINO Bernardo dal 3/10/1944 al 7/5/1945
CAPO di Stato Maggiore: DEFINA Eligio dal 25/6/1944 al 28/4/1945 deceduto in combatt.

1° BATTAGLIONE:
Comandante MAUTONS Ciro dal 22/5/1944 al 20/11/1944 (cessa per malattia)
" MINETTI Felice dal 21/11/1944 al 7/5/1945.
Commissario RICCHI ANTONIO dal 25/5/1944 al 7/5/1945

2° BATTAGLIONE
Comandante BALLO Bruno dal 15/6/1944 al 7/5/1945
Commissario GATTA Mario dal 25/6/1944 al 7/5/1945

DISTRACAMENTI: 1° Distaccamento:
Comandante AGNESI Angelo dal 7/6/1944 al 7/5/1945
Commissario MACCHIA Sebastiano dal 9/7/1944 al 7/5/1945

2° Distaccamento:
Comandante BOGGIO G. Dal 10/5/1944 al 21/11/1944 (ammalato)
" ODELLO Giuseppe dal 22/11/1944 al 7/5/1945
Commissario BERTOT B. dal 10/6/1944 al 5/1/1945
" ARRU dal 6/1/1945 al 7/5/1945

3° Distaccamento:
Comandante LOVERA Renato dal 15/8/1944 al 7/5/1945
Commissario LEONE Giuseppe dal 15/8/1944 al 7/5/1945

4° Distaccamento:
Comandante GIANNONE Domenico dal 20/7/1944 al 6/11/1944
" LOVERA Firenze dal 7/11/1944 al 7/5/1945
Commissario DOGLIO Andrea dal 26/7/1944 al 7/5/1945.

PEDRONETTO: Capo squadra dal 25/5/1944 al 10/10/1944 passato partigiano.
PERINO Quinto capo squadra dal 11/10/1944 al 7/5/1945
PAVIA Battista capo squadra dal 26/5/1944 al 20/12/1944 passato ad altra Brigata poi rientrato.

CASALVOLONE Andrea capo squadra dal 21/12/1944 al 7/5/1945
DAMIANI Ferio capo squadra dal 20/5/1944 al 7/5/1945
VANO Pietro capo squadra dal 15/7/1944 al 7/5/1945
CRIVELLARO capo squadra dal 28/5/1944 al 15/11/1944 pass. partigiano perché ammalato.
LIBERTI Giovanni capo squadra dal 16/11/1944 al 7/5/1945
BUO Giovanni capo squadra dal 7/8/1944 al 7/5/1945
ALLASIO Alessandro capo squadra dal 20/7/1944 al 5/2/1945 poi partigiano
BARBERO Armando capo squadra dal 20/7/1944 al 7/5/1945
GIANNONE Domenico capo squadra dal 7/11/1944 al 7/5/1945.

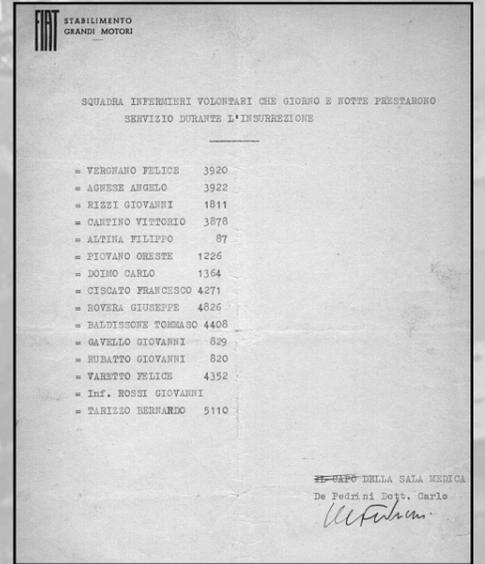
1945 - Sappisti del 4° settore



Anna Bonivardi Nepote "Cecilia"

Facevo parte della 20^a Brigata Sap "Pino Casana" e il mio nome di battaglia era Cecilia. Ero volontaria nella Croce Verde, così potei giustificare i miei spostamenti nelle varie case della città, in molte di queste vi erano famiglie con figli o mariti partigiani a cui io portavo notizie o altro. Come infermiera insieme a due medici anch'essi antifascisti organizzammo, nei primi mesi del 1945 un piccolo ospedale all'interno della Grandi Motori. Con il dottore Rebecchi ed il dottore De Petrini curammo alcuni soldati polacchi, francesi e dei partigiani.

Tratto da "Compagne" di Bianca Guidetti Serra



Piccolo ospedale all'interno della Grandi Motori



Insurrezione di Torino 26/27 /28 aprile 1945

Corso Novara angolo corso Palermo fori di mitragliatrici. Molti palazzi della Barriera portano ancora i segni della battaglia.



Grandi Motori
Danni causati dal bombardamento del 12/13 luglio 1945



Grandi Motori
Servizio presidio rifugi, 1940



Grandi Motori
Rifugio con telefono, 1941

I luoghi del Ricordo in Barriera di Milano



Questa grande lapide è dedicata agli operai e impiegati della Grandi Motori, caduti per l'Eterna Libertà, si trovava all'interno dello stabilimento di via Cuneo, 20.

Dopo la demolizione della fabbrica è stata trasferita presso il Museo Diffuso della Resistenza in corso Valdocco, 4/A.



La lapide e il cippo si trovavano all'interno dello stabilimento sezione Grandi Motori di via Cigna, dopo la demolizione della fabbrica la lapide è stata ricollocata presso la Cascina Marchesa di corso Vercelli, 141, mentre il cippo è conservato nello stabilimento TTG di corso Romania, 161.

Cascina Marchesa - 22 aprile 2016

Commemorazione con le scuole A. Frank, Viotti, Sabin e Marchesa. Oratore Sergio Chiamparino



Corso Vigevano, 62 Bis
Maggiorino Morando
operaio Grandi Motori



10 aprile 2014 - Corso Novara, 20

La scuola elementare Pestalozzi ricorda Antonio Banfo e Salvatore Melis
Seduta sotto la lapide Francesca Banfo figlia di Antonio. Oratrice Nunzia Del Vento



Piazza Cesare Abba - 20 aprile 2015

In questo Monumento è ricordato Orazio Barbero operaio della Grandi Motori e altri venti partigiani
Commemorazione con gli alunni della scuola Abba. Oratore Francesco Salinas



Piazza Sofia. Il cippo ricorda
Walter Moja operaio G. Motori
e due partigiani

Eroi dell'Eterna Libertà

Rosa Ghizzone non è ricordata nella lapide, perché morirà un anno dopo per le ferite riportate la sera del 12/13 marzo 1945 (eccidio della famiglia Arduino)



Ghizzone Rosa



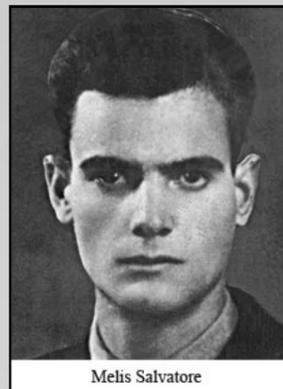
Mogni Eugenio



Banfo Antonio



Casana Giuseppe



Melis Salvatore



Costanzo Natale Fiorenzo



Cumino Alfonso



De Fina Eligio



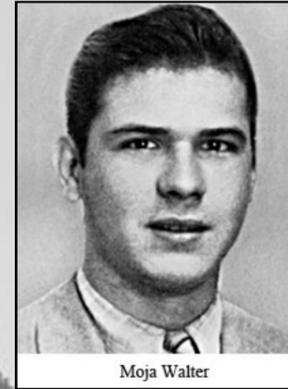
Daziano Giovanni



Daziano Giuseppe



Bosio Amedeo



Moja Walter



Francone Giorgio



Guglielmino Andrea



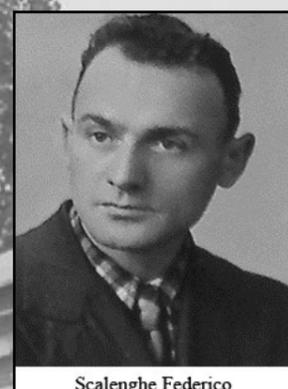
Loco Francesco Paolo



Morando Maggiorino



Rolfo Felice



Scalenghe Federico



Barbero Orazio



Ghio Mario



Barbarossa Giovanni



Beccaria Franco



Ferraro Giuseppe



Simoncini Alfredo



Mairone Antonio



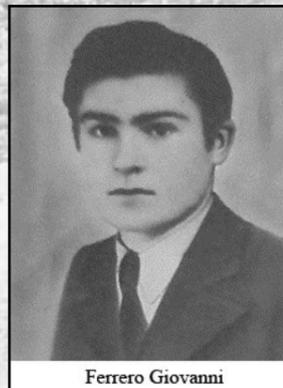
Governato Vincenzo



Lazzaro Nicola



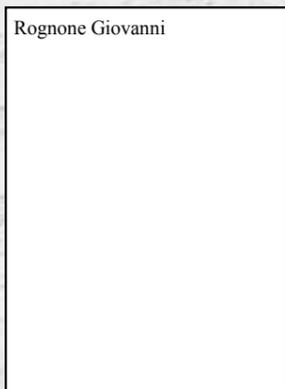
Garbolino Domenico



Ferrero Giovanni



Arrigoni Virgilio



Rognone Giovanni



Ferrero Regis Mario



Gandolfo Luigi



Erma Luigi



Arduino Giovanni

I volti dei partigiani non sono in ordine alfabetico, ma sono riportati secondo la grande lapide

Luglio 1946

Operai in sciopero

Archivio Storico
della città di Torino
Fondo
(Gazzetta del Popolo)



14 luglio 1948

Sciopero per l'attentato a Togliatti

Foto Istituto Gramsci



Corso Giulio Cesare



Assemblea alla Grandi Motori

Foto Istituto Gramsci



Foto Istituto Gramsci

Lo Stato nello Stato

A partire dal 1948, la Fiat organizza in tutti i suoi stabilimenti, un vero e proprio apparato repressivo. Questo apparato era così costituito: polizia interna "La Sorveglianza", di una magistratura "Tribunale" e i reparti confino "Il Carcere". Chi non veniva licenziato doveva subire queste umiliazioni. Nei Reparti Confino (Officine Sussidiarie Ricambi, anche conosciute con il nome Stella Rossa) erano destinati: i membri della Commissione Interna, soprattutto Fiom, e ai militanti del Partito Comunista e Socialista. Reparti umilianti, privi di attrezzature per svolgere quel poco lavoro dequalificante e improduttivo, ideati dalla Fiat al solo scopo di demolire il morale dei lavoratori.



"Reparto Stella Rossa" non sappiamo esattamente a quale stabilimento appartenesse.

Il Corpo dei Sorveglianti.

Lo strumento fondamentale utilizzato dalla Direzione della FIAT per compiere la sua opera di intimidazione e di persecuzione dei lavoratori, è rappresentato dal corpo dei sorveglianti.

Il corso dei sorveglianti, che è stato nel corso di questi ultimi anni fortemente rafforzato attraverso l'aumento dei suoi effettivi che sono passati da 670 nel 1950 a circa 1200 (un sorvegliante ogni 43 dipendenti), ha assunto il vero e proprio carattere di corpo privato di polizia e viene adoperato - in contrasto con la Legge che nell'Art. 133 - Testo unico di P.S. - ammette l'utilizzazione di guardie private al solo scopo di vigilare e custodire la proprietà mobiliare ed immobiliare - allo scopo di "vigilare" i lavoratori e non solo perchè adempiano gli obblighi derivanti loro dal contratto di lavoro, ma per impedire loro di aderire o di essere attivisti di una determinata corrente sindacale.

I sorveglianti, che sono diretti da uno stato maggiore costituito da 11 ex ufficiali dei carabinieri in congedo, e precisamente i colonnelli Fantone, Penna, Parenti, Bracco, Rinaldi, Pontiglio, Cappetti, ed i maggiori Maggioni, Amisano e Giordano, svolgono la loro attività non solo nell'interno degli stabilimenti ma anche all'esterno soprattutto per scoprire se i candidati al posto di operaio o di impiegato sono iscritti o hanno aderenze o parenti in determinati partiti politici, se sono lettori di ben noti giornali, per pedinare gli attivisti sindacali o i membri di C.I., per piantonare le sedi sindacali, per controllare la partecipazione ai conizi del sindacato.

Nell'interno dello stabilimento essi operano anche nei reparti di produzione e gli stessi capi officina devono sottostare alla loro azione poichè al sorvegliante è stata data la più ampia libertà di agire come meglio ritiene, anche interferendo direttamente nelle mansioni e nelle prerogative che sono sempre state affidate ai capi tecnici. Avviene così, in molti casi, che un sorvegliante inter-

- 49

I "tribunali di fabbrica"

Un aspetto particolarmente grave della politica di persecuzione nei confronti dei lavoratori che usano dei loro diritti nell'interno della fabbrica e che conferma come la FIAT abbia veramente creato nell'interno dei suoi stabilimenti uno stato dentro lo Stato è quello dei tribunali di fabbrica.

A fianco di una sua polizia interna, la Direzione della FIAT ha difatti istituito a partire dal 1953 i "tribunali di fabbrica" che hanno assolto al compito di giudicare lavoratori che venivano denunciati dal corpo di sorveglianza alla Direzione.

Questi organismi, formati dai massimi dirigenti dei singoli stabilimenti e dall'ispettore del corpo dei sorveglianti, sono entrati in funzione nei mesi di settembre e ottobre del 1953 alla FIAT Lingotto, alla MIRAFIORI, alla SPA, alla SIMA e alla Grandi MOTORI ed hanno agito con metodi e procedure tali da essere contemporaneamente sezione istruttoria e collegio giudicante. Essi sottopongono gli operai "incriminati" - chiamati ad uno ad uno in mezzo ad un imponente schieramento di sorveglianti e di inquisitori, in un'aula appartata - a vari e propri interrogatori (circa i motivi per cui gli "imputati" hanno partecipato agli scioperi, circa l'identità di chi ha promosso e ha fatto propaganda per lo sciopero), con accompagnamenti di minacce di provvedimenti disciplinari per chi rifiuta di rispondere e infine con l'emissione di un vero e proprio verdetto, nella maggioranza dei casi è un licenziamento in tronco.

Al fine di una giusta valutazione ci pare necessario riprodurre, ancora una volta, lo svolgimento di alcuni "processi" tenuti dai "tribunali di fabbrica".

Uno dei casi più gravi è certo quello del "processo" contro l'operaio GA STALDI Giuseppe della FIAT Lingotto, data la figura del GASTALDI, partigiano proposto per la decorazione, invalido di guerra e successivamente invalido del lavoro. Il "processo" si è svolto nella prima decade di settembre 1953. "Giudici" in "aula": FANTONE, GRANIELLO, MARGINI. Avendo il "imputato" chiesto il nome dell'interrogante, questi ha sentito il bisogno di rispondere: "Stia tranquillo, non sono uno della questura!"

Ecco un estratto del "verbale di udienza":
- Dov'era da mezzogiorno all'una del giorno 27.9.1953? (periodo della refezione, n.d.r.)

- 21

I reparti "confino"

L'azione di persecuzione e di intimidazione condotta dalla Direzione della FIAT nei confronti dei lavoratori, assume un carattere spiccatamente reazionario alla fine del 1952 quando viene creato il primo "confino" Fiat. E' in quella data difatti che nasce ufficialmente all'interno del complesso il "confino politico" per l'isolamento degli elementi, siano essi operai o impiegati, che più si sono distinti nel condurre la lotta in difesa degli interessi dei lavoratori.

Molto si è detto e qualcosa si è anche scritto in merito ai reparti "confino".

Qui noi vogliamo lasciare direttamente la parola ai lavoratori della O.S.R. (così è denominata la prima officina "confino" Fiat) che in un documento hanno voluto riassumere l'origine e la vita del loro stabilimento.

"L'officina O.S.R. vede la sua costituzione verso la fine del 1952. In un primo tempo per dichiarazione della stessa nostra direzione, tale officina doveva essere adibita alla revisione dei macchinari delle varie sezioni FIAT. Era però iniziata, in quell'epoca, da parte della direzione Fiat, una violenta campagna contro l'organizzazione sindacale FIOM, contro i lavoratori aderenti al partito Comunista e Socialista.

Questa azione che tendeva ad espellere dalle fabbriche i lavoratori che aderivano a queste organizzazioni, e che era condotta in modo particolare contro i dirigenti e gli attivisti dell'organizzazione sindacale unitaria, fece cambiare strada alla direzione generale della Fiat che vide nella nuova officina il possibile luogo di concentramento dei dirigenti dei lavoratori, per reprimere il movimento sindacale e politico nelle grandi sezioni.

Da questo momento ha inizio, (o meglio diventa più organica) da parte della direzione Fiat, una sottile opera di spionaggio, di accertamenti precisi delle attività o responsabilità sindacali e politiche dei lavoratori nelle grandi Sezioni, che si conclude con il confinamento di dirigenti dei lavoratori alla O.S.R. che diviene, sempre più evidentemente, un "confino" politico e sindacale della FIAT.

I lavoratori vengono trasferiti con prevalenza in prossimità delle elezioni di C.I. Questo per intimidire i lavoratori, per distruggere l'organizzazione nella fabbrica, per privare di un elemento dirigente la lista presentata dalla FIOM per le elezioni di C.I.

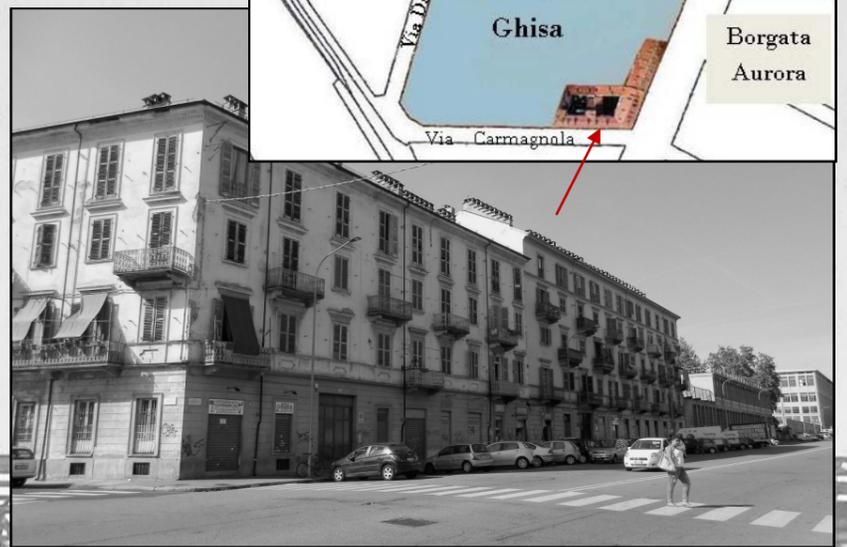
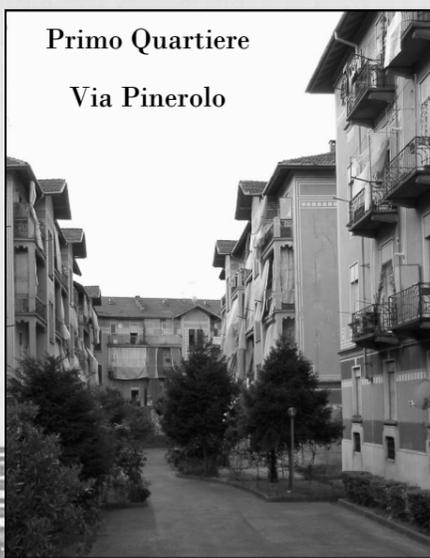
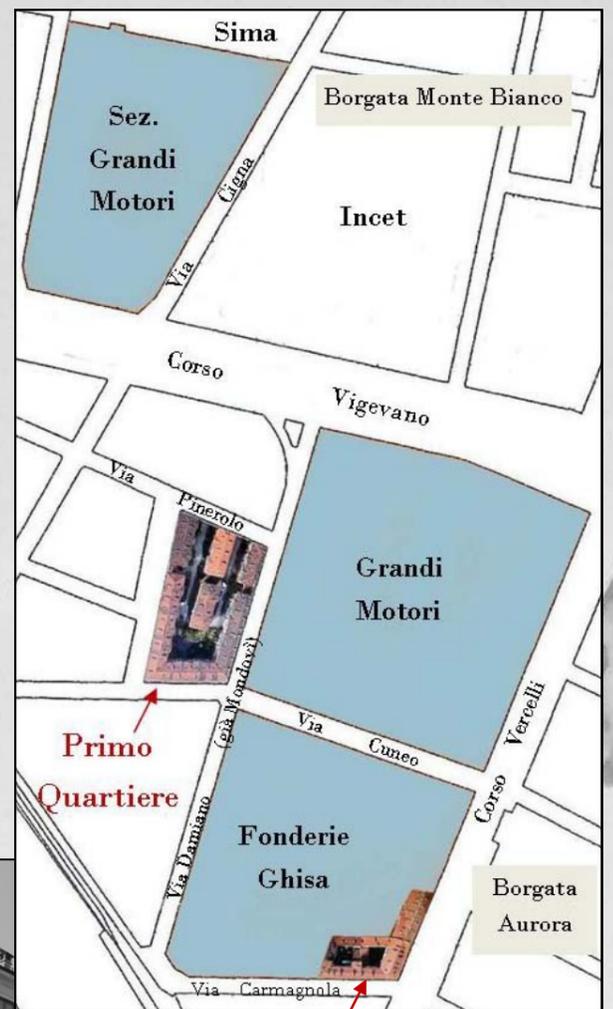
Del punto di vista tecnico la sezione O.S.R., alla sua costituzione, appare

- 13

Il Primo Quartiere

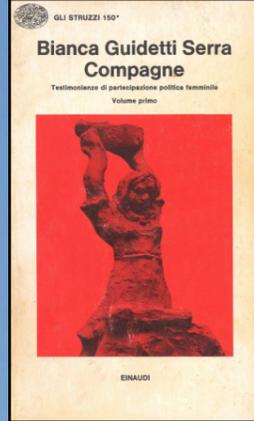
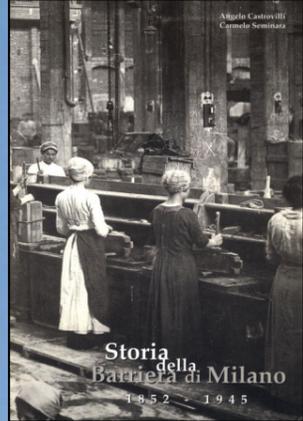
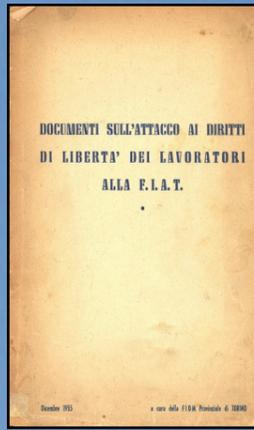
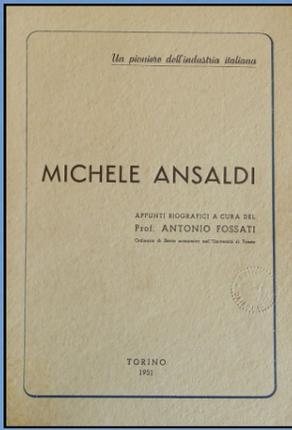
È il primo in ordine di tempo ad essere costruito dal comune di Torino per dare una piccola risposta al disperato bisogno di abitazioni. Sette fabbricati (270 alloggi) di edilizia popolare, costruiti nel 1908, a ridosso di corso Vigevano, dove gli insediamenti industriali man mano andavano a collocarsi, Ansaldo (G. Motori), Sima (acciaierie), Incet (cavi elettrici) ecc..

Tutte queste fabbriche attirarono manodopera non solo dal Piemonte ma anche dal resto d'Italia. A nord di corso Vigevano, con ordine urbano, l'edilizia sarà lasciata all'iniziativa privata. Solo nel 1920 un secondo intervento di edilizia pubblica verrà realizzato nel quadrilatero di via Desana, Chatillon, Lauro Rossi e Cigna. Questo Quartiere si svilupperà all'ombra delle ciminiere e del rumore assordante provocato dal collaudo (di settimane) dei grandi motori marini.



Abbiamo fatto la seguente domanda al Dott. Francesco Leone dell'Istituto di Candiolo: l'inquinamento atmosferico e acustico nella prima metà del 900, alla luce della medicina moderna, quali malattie ha provocato, quali malattie erano conosciute, quali tacite e quante sconosciute?

Testo dottori



Elio Vittonetto è un pittore di archeologia industriale.
I suoi quadri si riferiscono a vecchi stabilimenti abbandonati come la Manifattura Tabacchi e la Michelin di via Livorno.

Alla Grandi Motori ha dedicato oltre quaranta opere che testimoniano l'agonia di una *Grandiosa Fabbrica*



GRANDI MOTORI



IL LANTERNINO



L'OSSERVATORE

CAPANNONE SCOPERTO



MATTINO INVERNALE



VIA CUNEO

Bibliografia

Michele Ansaldo. Un pioniere dell'industria italiana, a cura di Antonio Fossati, Università di Torino, 1951.

Documento sull'attacco ai diritti di libertà dei lavoratori alla Fiat, Fiom Provinciale di Torino, Dicembre 1955.

Città sotto il fuoco della guerra, di Michele Sforza, Rodorigo Editore, Roma, 2014

Che il silenzio non sia silenzio, ISTORETO, aprile 2015.

Storia della Barriera di Milano 1852 - 1945, di Angelo Castrovilli e Carmelo Seminara, Officina della memoria, Torino, 2004.

Compagne, di Bianca Guidetti Serra, Einaudi, Torino, 1977.

I curatori della mostra ringraziano:

Archivio Storico Fiat

Archivio Storico della città di Torino

Archivio dei Vigili del Fuoco di Torino

Biblioteca Civica "Primo Levi"

Istituto Gramsci

Istituto Storico della Resistenza

Beppe Beraudo

Paolo Camia