

# idee in circolo



24 Ottobre 1999

## editoriale

L'annuale appuntamento culturale di Villaviva con la gita d'autunno ha come tema "Torino e dintorni". Si ritorna, dopo quattro anni in Piemonte (nel 19-96 la meta era "Pavese e le Langhe") dopo le due gite in Emilia - Romagna e precisamente a Maranello e a Bologna.

Questa volta è toccato al capoluogo della nostra regione che offre attrattive di richiamo artistico e iniziative di carattere storico.

In prima battuta e quasi anticipando l'anno giubilare si è scelto la Sacra di San Michele. Sulla vetta del Monte Pirchiriano, che insieme al Monte Caprasio costituisce uno dei due stipiti di quella porta immaginaria posta all'imbocco della Valle di Susa, la chiesa è il monumento simbolo del Piemonte. La mole della Sacra che, come racconta Adso, allievo di frate Guglielmo da Baskerville, nelle prime righe del Nome della Rosa, il noto romanzo di Umberto Eco, "esprime la saldezza e l'imprendibilità della città di Dio" si erge, come un baluardo difensivo, a 877 metri d'altezza, sulla via francigena, in uno fra i più antichi luoghi di culto, sulle alture europee, dedicati all'arcangelo Michele.

Dopo questa esperienza si farà visita a Torino, per le mostre del



*La Sacra di San Michele*

Centenario Fiat che ha compiuto un secolo di vita l'11 luglio 1999. Per questa importante ricorrenza l'azienda ha organizzato una serie di manifestazioni, che sono culminate con la presentazione a Torino della nuova Punto. Per cui l'11 luglio è stato giorno di festeggiamenti in tutti gli stabilimenti del Gruppo: dall'Italia al Brasile, dalla Polonia all'India, erano previste proiezioni di filmati, mostre fotografiche ed esposizioni dei prodotti Fiat più importanti.

A concludere la giornata non poteva mancare la Basilica di Su-

perga, una meta turistica d'obbligo. Dal piazzale antistante il tempio si ammira un eccezionale panorama soprattutto al tramonto quando si delineano al di là della città in ombra le quinte progressive del festante coro delle grandi Alpi. Lo hanno testimoniato anche personaggi famosi da J.J. Rousseau a Napoleone, da Stendhal a Le Corbusier. Dietro la Basilica, invece, il panorama si apre verso le nostre colline del Monferrato.

# L'Abbazia di San Michele



*La Sacra di San Michele*

L'Abbazia di San Michele si erge sulla cima del monte Pirchiriano, all'imbocco della Valle di Susa. La sua fondazione non ha data certa e si presume che sia sul finire del X secolo (984-990), ma la presenza monastica sulla vetta e lungo le pendici del monte aveva sicuramente una vita più antica. I resti di tre minuscole costruzioni, infatti, formano la cosiddetta chiesetta tricora o oratorio castrense, che si crede sia stato costruito fin dai tempi dell'Impero Romano (400 d.C.), conservato ed ampliato dai Bizantini e dai Longobardi.

Probabilmente esperienze eremitiche, che in sostanza l'Abbazia sarebbe venuta a coordinare, sotto la regola benedettina. Tutto il complesso della Sacra di San Michele, così come ci appare oggi è il risultato di progressivi ampliamenti, aggiunte e rifacimenti che si

sono susseguiti per almeno tre secoli.

Dagli inizi fin verso la metà del 1300, l'Abbazia vive il periodo di maggior gloria e potenza. Sotto il suo più famoso abate, Benedetto II, ottiene l'autonomia e l'indipendenza dal potere temporale e da quello del vescovo di Torino. Si arricchisce di una biblioteca, di opere d'arte e di possedimenti in Italia e in Europa, diventando una sacra fortezza rispettata temuta e capace di ospitare fino a 100 monaci.

La decadenza inizia nel 1379 per il malgoverno del corrotto abate Pietro Forgeret, tanto che Amedeo VI di Savoia (Il Conte Verde) chiede alla Santa Sede l'abolizione della figura dell'abate monaco a cui sostituire un Commendatario. Ma alla sua decadenza segue l'agonia e nel 1622 il monastero viene soppresso. Per un secolo e

mezzo fu abitata solo da un cappellano e un chierico, poi più nulla, e ancora devastata dai cannoni francesi nel 1693 e nel 1706, che ridussero a ruderi gli edifici che si affacciavano sulla Valle di Susa. La salvezza della Sacra arrivò con Carlo Alberto che sognò di recuperarla, e nel 1836 convinse Papa Gregorio XVI a chiamare quali amministratori e custodi perpetui della Sacra di San Michele, i Padri Rosminiani.

Formidabile amalgama di arte romanica e gotica l'abbazia benedettina, è il risultato di quel rinnovamento religioso acceso dai benedettini di Cluny che permea tutta la cattolicità dell'XI e XII secolo. E proprio in questi secoli l'abbazia si dotò di una biblioteca fornita e prestigiosa, di una scuola di grammatica di fama internazionale, di una serie di importanti contatti culturali, costruendo, come tutti gli altri monasteri di quel livello, una signoria locale.

La religiosità dell'arte della Sacra emerge prepotentemente dalle gigantesche ed arditissime costruzioni architettoniche sullo strapiombo, lanciate verso il cielo, in una serie ininterrotta di visioni panoramiche mozzafiato. I monasteri antico e nuovo, la chiesa intermedia e la chiesa abbaziale con il famoso abside, lo scalone dei Morti, la porta dello Zodiaco, le foresterie, rimandano ad un notevole senso della trascendenza ripreso dalle numerose opere scultoree e figurative quali il trittico di Defendente Ferrari o l'Annunciazione del 11-60, l'opera scultorea più interessante della Sacra.

# SUPERGA

Dal centro di Torino quasi costeggiando il fiume Po e poi inerpicandoci a destra su una strada collinare a tratti panoramica, o meglio ancora servendoci in fondo al Corso Casale (alla Borgata Sassi), della caratteristica tramvia a cremagliera, in 16 minuti di percorso, superando un dislivello di oltre 400 metri, arriviamo al colle di Superga (m.670, secondo colle per altezza della collina torinese dopo quello del Faro della Maddalena alt.m.715).

Nel secolo scorso tale tragitto veniva sovente percorso con carrettini e carrozze trainati da muli il cui noleggio avveniva in corso Casale, ove ora esiste il ristorante Il Muletto donde il suo nome.

I principi Vittorio Amedeo II ed Eugenio di Savoia saliti, il 2 settembre 1706, sull'alto colle per osservare la posizione dell'esercito franco - spagnolo che da quattro mesi assediava la città fecero da questo luogo voto alla Madonna delle Grazie per la liberazione di Torino.

Tale voto, consistente nell'impegno di far costruire sullo stesso colle un grandioso tempio in caso di vittoria sui francesi, avvenne di fronte alla statua lignea della Madonna, ora conservata nella relativa cappella riprodotte esattamente quella demolita per l'erezione della Basilica. Il voto è ricordato anche in un affresco e un quadro nella chiesa di Santa Cristina in piazza San Carlo a Torino.

Dopo un immane lavoro di sbancamento per quei tempi, per l'abbassamento della punta del colle di circa 40 metri onde avere



*Basilica di Superga*

così un'ampia spianata per consentire l'impianto del tempio a quota di circa 670 metri, il 20 luglio 1717, veniva iniziata, su progetto del grande architetto Filippo Juvarra, la costruzione della fabbrica della Basilica e il 5 novembre 1731, (14 anni dopo), seppur incompleta, era inaugurata da Carlo Emanuele III.

La pianta della Basilica è circolare, anteriormente avanza con un imponente pronao sorretto da otto colonne corinzie, cui si accede da una solenne scalinata. L'altezza della Basilica dal suolo alla punta della croce è di m. 75, la lunghezza interna di 51 metri mentre la larghezza è di m. 34; l'interno ha ricche cappelle con stucchi, marmi, pregevoli sculture e quadri.

Notevole è il bassorilievo di Bernardino Cametti (1733) sull'altare maggiore riprodotte il Beato Amedeo di Savoia e la battaglia di Torino (1706). L'alta cupola domina il paesaggio circostante tra i due campanili (alti 60 metri) ispirati dal Borromini.

La fabbrica del complesso della Basilica venne orientata sull'asse dello stradone di Francia (ora Corso Francia). Interessante lungo il chiostro interno la Sala dei Papi con i quadri raffiguranti tutti i pontefici.

I sotterranei della Basilica custodiscono un grandioso mausoleo nel quale sono raccolte le tombe dei sovrani Sabaudi da Vittorio Amedeo II a Carlo Alberto (tranne Carlo Felice sepolto nell'Abbazia di Altacomba) e di altri 50 fra principi e principesse, cioè tutti quelli deceduti dopo il 1732. Vittorio Emanuele II, primo Re d'Italia, invece fu sepolto nel Pantheon romano. Idealmente a questa Basilica sono legate altre due chiese di Torino, più umili e modeste, ma non meno importanti per la storia dell'assedio del 1706 e per la storia d'Italia: la chiesa della Madonna di Campagna e la chiesa di Nostra Signora della Salute (nel viale e via omonimi). Il convento dei Cappuccini annesso alla chiesa della

Madonna di Campagna divenne il quartier generale francese; dai suoi tetti i comandanti scrutavano le opere di difesa dei torinesi assediati e fu teatro di cruenti scontri. La chiesa di Nostra Signora della Salute è poco discosta dalla prima in Borgo Vittoria. Alcune vie intorno a questa portano ancora oggi nomi significativi quali: via del Ridotto, via delle Trincee, via del Campo, via dei Fornelli, via e piazza Vittoria.

A 250 anni dall'assedio, il 7 settembre 1956, si svolse a Superga una celebrazione per ricordare tanti poveri soldati che da una parte o dall'altra delle trincee, avevano perduto la loro vita. Tre piccole urne di cui due contenenti alcuni resti ossei prelevati dalle cripte delle due chiese su ricordate, e la terza contenente la pergamena che ricorda l'avvenimento, venivano solennemente qui accompagnate da un picchetto armato; alla presenza dei Consoli delle quattro nazioni (Italia, Spagna, Austria e Francia) venivano calate in un loculo al centro del pronao della Basilica, come ricorda una lapide a pavimento calpestata da tutti ma notata e letta da pochi, che dice: *Qui riposa un combattente degli eserciti d'Austria, Francia, Piemonte e Spagna, caduto nell'assedio di Torino del 1706. Trascorsi due secoli e mezzo a rinnovato proposito di amicizia tra i popoli, i suoi resti mortali tratti dai sacrari della pianura, vennero consegnati il 7 settembre 1956. Custode Materna la Vergine, alla Gloria di Superga.* Sul piazzale antistante la Basilica, a destra, sorge il monumento eretto a ricordo del **Re Umberto I**, assassinato nel 1900 a Monza, opera di Tancredi Pozzi (1902). Sulla colonna monolita l'aquila ferita rappresenta la morte del

Sovrano.

Un altro Torino chiuse qui la sua stagione di gloria: la squadra del Grande Torino Calcio. Il **4 maggio 1949**, di ritorno da una partita vittoriosa a Lisbona, l'aereo che riportava i calciatori in patria, causa forse principale le avverse condizioni atmosferiche,

si schiantò contro la base del muraglione posteriore del complesso della Basilica. Morirono nella sciagura 31 persone: tutta la grande squadra granata (titolari e riserve) i sei accompagnatori e l'equipaggio. Una grande lapide ivi collocata ricorda la tragedia ed è anch'essa



### Il parco naturale della Collina di Superga

Istituito su una superficie di 746 ettari compresi tra i 216 e i 671 metri s.l.m., il parco si colloca quale preziosa tessera nel mosaico di aree verdi che circondano Torino. Il suo interesse è dovuto alla conformazione estremamente movimentata e alla notevole variabilità vegetazionale. Sui versanti settentrionali si trovano numerose specie di origine alpina considerati relitti glaciali. Tra queste si ricordano: il faggio, piuttosto diffuso anche a quote basse (300-600 m), il pino silvestre e i più rari sorbo montano e sorbo degli uccellatori, oltre ad arbusti come fior di stecco, mirtillo e rododendro, mentre per quanto riguarda la flora rivestono notevole interesse specie come il giglio di San Giovanni, il fiordaliso montano, l'aconito giallo e il pigamo colombino. Sui versanti meridionali si trovano invece piante di ambiente mediterraneo migrate nei periodi più caldi dell'Età Terziaria. Tra questi ricordiamo l'orniello, i rarissimi sorbo domestico e cerro-sughera e il leccio, gli arbusti maggiormente rappresentativi di questa curiosa realtà sono il pungitopo e la ginestra, mentre le specie erbacee sono caratterizzate da asfodeli, asparago selvatico e campanula toscana. Ricerche botaniche hanno messo in evidenza la presenza di alcune specie particolari, ora poste sotto tutela assoluta, quali il rarissimo dittamo, alcune orchidee (platantera, cefalantera maggiore, orchidea macchiata, ofride), digitale gialla piccola, campanella comune e gladiolo reticolato. Particolarmente evidente, in questi boschi precedentemente dominati da querce e castagni, l'azione invasiva da parte della robinia.

La fauna è quella tipica delle zone collinari. Ai margini esterni del parco è caratteristica la presenza di aree a coltivazione intensiva, mentre il

## FIAT: breve storia

L'undici luglio 1899, a Palazzo Bricherasio, viene firmato l'atto costitutivo della "Società Anonima Fabbrica Italiana Automobili Torino". Trenta azionisti per un capitale sociale di 800 mila lire. Tra i membri del consiglio di amministrazione, Giovanni Agnelli, subito in luce grazie ad un dinamismo unico.

Nel 1908 nasce la Fiat 1 Fiacre di cui vengono prodotti 1600 esemplari. Il mezzo, dedicato al trasporto pubblico, viene adottato a New York, Londra, Parigi e in molte altre città. Con questo veicolo, per la prima volta, la Fiat adotta il propulsore a "barca", dove il motore incorpora il cambio nel carter.

Nel 1915 la Fiat produce circa 1000 esemplari della vettura media Fiat 501, quasi tutti forniti al regio Esercito. Con questa vettura la Fiat abbandona la soluzione a "barca". Nella carrozzeria si nota l'allargamento del divano posteriore che permette la sistemazione di tre persone.

Nel 1920 il Senatore Agnelli diventa presidente della Fiat. In quest'anno, la visita agli stabilimenti Ford in America lo convince che la produzione di serie è l'unica via possibile per abbattere i costi proibitivi delle vetture. Piccola nota di tecnologia: la Fiat introduce la scatola del cambio a 4 rapporti che consente di superare pendenze del 28%.

Nel 1925 lo stabilimento è ampliato a 350.000 mq. Al Salone dell'Automobile di Milano viene presentata la 509, la prima utilitaria Fiat prodotta in grande serie. Costa da 16.000 a 25.000 lire. Ne derivano tre versioni: "Sportive", "Taxi" e "Commerciale". Il lancio della vettura coincide con la costituzione della finanziaria SAVA.

Nel 1932 la 508 tre marce, chiamata anche Balilla, debutta

ufficialmente al Salone dell'Automobile di Milano. Rappresenta per la Fiat l'esempio di vettura più popolare prodotta dalla sua fondazione; la versione berlina costa 10.800 lire. Il motore è a quattro cilindri, dotato di freni idraulici, rapida in salita e solidissima. Viene anche detta "tariffa minima" per il consumo ridotto (8 litri per 100 km).

Nel 1938 debutta la Fiat 508C Mille Miglia. È la prima Fiat con carrozzeria a fiancata continua. Appena scende in pista vince nella sua categoria e conquista un primato: 1620 chilometri a 112 km/h di media.

Nel 1945 muore il Senatore Giovanni Agnelli

Nel 1949 nascono i modelli 500 C, 1100 E e 1500 E. La 1100 E introduce il cambio con comando al volante e la seconda marcia sincronizzata. La 500 C presenta importanti novità come l'impianto di serie per il riscaldamento interno e il disappannamento del parabrezza.

Nel 1955 al Salone di Ginevra viene lanciata la Fiat 600, la grande utilitaria con motore posteriore, sospensioni a quattro ruote indipendenti e carrozzeria a struttura autoportante. Fino al 1960 ne saranno prodotte, anche in versione "Multipla", più di 950.000 unità, che arrivano a 4.034.000 se si includono quelle prodotte su licenza.

Nel 1961 la Fiat introduce la 1300 e la 1500, nuove vetture per carrozzeria e soluzioni tecniche; hanno un corpo vettura praticamente identico e due motorizzazioni, 65 e 72 CV. Vengono anche prodotte la 1800 B, la 2300, la 2300 S coupé

Nel 1967 la Fiat 124 è "Auto dell'Anno". È una berlina a 5 posti equipaggiata con un motore totalmente inedito a quattro cilindri di 1200 cm<sup>3</sup>. È prodotta anche in versione familiare e spider,



quest'ultima disegnata da Pininfarina ed equipaggiata con motore a 4 cilindri di 1438 cm<sup>3</sup>, con due alberi a camme in testa azionati da cinghia dentata. Degna di nota è anche la nascita della Dino Coupé 4 posti disegnata da Bertone.

Nel 1976 Fiat adotta nell'impianto di Torino Mirafiori il primo sistema automatizzato di accoppiamento della scocca con la parte meccanica della vettura. Nel campo delle corse la 131 Abarth Rally sostituisce la 124. Dopo pochi mesi vince il Rally dei 1000 laghi.

Nel 1985 la novità è la Croma, realizzata in cinque versioni, da 1600 a 2000 cm<sup>3</sup> a benzina, 2500 diesel e 2400 turbodiesel. La gamma viene arricchita nel 1988 con il primo propulsore 2000 turbodiesel a iniezione diretta montata su una vettura di grande serie. Viene inaugurato Termoli 3, lo stabilimento più automatizzato al mondo nel settore auto.

Presentata nel 1993, la Punto diventa "Auto dell'Anno" nel 1995. Disponibile in 14 colori e 31 versioni tra cui GT e Cabrio. Tre o cinque porte, tre livelli di allestimento motori Fire di ultima generazione, anche con cambio a 5 marce e cambio a variazione continua controllato elettronicamente. La gamma Tempra viene sostituita dalla Marea, berlina e SW. Masse morbide. Linee fuggenti. Ampie superfici vetrate. Perfetto equilibrio

# Centenario FIAT

Gli eventi e le iniziative per il Centenario della Fiat sono raggruppati in tre aree: iniziative legate al presente come ponte verso il futuro; iniziative dirette alla valorizzazione della storia aziendale; iniziative riguardanti il rapporto con la società e in particolare con la città di Torino, luogo di nascita e di sviluppo dell'azienda.

L'istituzione del nuovo corso di laurea, in ingegneria dell'autoveicolo, al Lingotto è la più importante delle iniziative per il Centenario. Fiat investe 44 miliardi per l'acquisto, la ristrutturazione e l'attrezzamento di un'area di 10.000 metri quadrati nell'ala nord del Lingotto e si impegna nella gestione dei corsi di laurea e di diploma per dieci anni. Si darà vita ad un nuovo "campus" votato specificatamente all'insegnamento e alla ricerca in



1927 Torino: Stabilimento Lingotto.  
Pista di collaudo.

campo automobilistico, in grado di attirare studenti qualificati da altri Paesi, ma anche di esportarli, una volta laureati, verso un mercato ormai globale. Per quanto riguarda la storia aziendale sono state promosse tre mostre legate tra di loro:



"Fiat. Cento anni di industria", "Fiat. Il volto del lavoro" e "Le immagini della Fiat". La storia dell'azienda verrà illustrata agli allievi delle scuole con il programma "Un secolo in evoluzione", saranno raccolti in due volumi alcuni saggi storici sulla casa torinese ed infine sarà reso accessibile l'archivio audiovisivi dell'azienda presso il Centro Storico Fiat.

Numerose sono anche le manifestazioni riguardanti il rapporto con la società: la mostra "I trionfi del Barocco", la mostra fotografica "Passeggiata Italiana", che percorre il secolo documentando, con oltre mille immagini, l'evoluzione del costume e i cambiamenti culturali. Inoltre il Gruppo Fiat ha prestato gratuitamente l'attività di progettazione, di selezione, delle imprese per l'affidamento degli appalti e di direzione dei lavori al Museo Nazionale del Risorgimento, che

ha sede in Palazzo Carignano, ed è il più importante al mondo per ricchezza di cimeli, libri, periodici e stampe sul Risorgimento.

Dal 2 al 5 Luglio il centro di Torino ha accolto i 200 equipaggi del raduno mondiale dell' FIVA, Fédération Internationale des Vehicules Anciens. Con la collaborazione della Associazione Auto Storiche Fiat sono state organizzate sfilate nelle vie cittadine e visite a Mirafiori e al Lingotto.

Altre iniziative si sono tenute nel capoluogo piemontese quali l'Assemblea plenaria "Gruppi Anziani Fiat", il "Carosello storico dei Carabinieri" e, nel mese di luglio, dal 10 al 24, si sono tenuti numerosi concerti sul palco che verrà allestito in Piazza San Carlo.

Il 25 luglio, in Piazza Vittorio Veneto, sempre a Torino, c'è il Gran Finale delle manifestazioni, con un grande spettacolo di intrattenimento in cui tra artisti di ogni tipo la vera "star" è stata la nuova Punto, auto simbolo del centenario Fiat.



1938 Torino: Salone Fiat di via Roma

## La mostra Fiat 100 anni di industria

Cento anni di una grande industria rappresentano anche lo sviluppo tecnologico, la crescita della società italiana, la presenza nel mondo: è questo il percorso che la mostra "100 anni di industria" si propone di riassumere.

Nello spazio del Centro Storico, ristrutturato in occasione del centenario, la mostra mette in scena le tre rivoluzioni nel modo di produrre che scandiscono il secolo: dall'officina artigianale di fine Ottocento si passa alla linea di montaggio che dominò il mondo del lavoro tra gli anni venti e gli anni settanta, per giungere fino all'era dei robot, dell'informatica e della globalizzazione, con la quale il profilo dell'operaio sfuma in quello del tecnico altamente specializzato e in formazione permanente.

Il linguaggio espositivo si avvale di oggetti e documenti originali, di ricostruzioni d'ambiente con criteri scenografici, di audiovisivi dal forte impatto comunicativo e, in qualche misura, di exhibit interattivi.

Il visitatore entra in un ambiente che allude alla prima officina Fiat, sorta a Torino nel 1900 in corso Dante, proprio a pochi passi dalla palazzina liberty che ospita la mostra. L'evocazione è affidata a macchinari dell'inizio del secolo (un tornio con la sua movimentazione a cinghie), alle prime vetture prodotte (punto di attrazione è la mitica 4 Hp, di cui restano in tutto il mondo quattro esemplari), rari documenti cinematografici che mostrano gli operai al lavoro e all'uscita dalle officine.

La proiezione su rulli semitrasparenti e una colonna sonora rigorosamente coeva, contribuiscono a suggerire il viaggio a ritroso nel tempo. Lo stesso ruolo hanno le parole - guida, proiettate, con tecnica inusuale, sul pavimento o sulle pareti: "Belle Epoque / Artigiani dell'auto" per lo spazio espositivo dedicato alla Fiat delle origini, e poi "Mille lire al mese / Catena di montaggio" nella zona dedicata alla prima grande fabbrica moderna, il Lingotto; "Miracolo italiano / La carica delle "600"" dove si rappresenta la ripresa industriale del secondo dopoguerra. Alla parentesi della prima guerra mondiale - raccontata da una multivisione, da un



1934 Torino: Stabilimento Lingotto.  
Pressa sbavatrice

camion 18 BL in dotazione alle truppe italiane e dalle prime pagine della "Stampa" dedicate ai maggiori eventi del conflitto - si passa alle grandi fabbriche torinesi che furono le incubatrici della prima motorizzazione di massa tra le due guerre e poi del miracolo economico italiano. Il Lingotto, con la sua produzione in stile fordista, rivive nel film "Sotto i tuoi occhi", girato nel 1932 per il lancio della Fiat 522. Mirafiori compare nella cerimonia dell'inaugurazione, con un Mussolini stizzito per la fredda accoglienza dei lavoratori torinesi. Prodotti di questa cultura industriale, come la Balilla, la Topolino, la Seicento e la Cinquecento, riportano alla società in cui si inserirono e che in qualche modo contribuirono a modificare: la sollecitazione della memoria avviene con il richiamo a canzoni d'epoca e a sequenze di film. Una sezione fotografica disposta sulla balconata del Centro Storico, offre in circa centocinquanta immagini una carrellata di personalità che hanno avuto un ruolo determinante nella storia interna Fiat (dal senatore Giovanni Agnelli a Vittorio Valletta, a ingegneri altamente creativi come Giuseppe Gabrielli e Dante Giacosa) o di personaggi che con la Fiat sono venuti in qualche modo in contatto (uomini politici italiani e stranieri, imprenditori, campioni sportivi, esponenti del mondo dello spettacolo).

In questa parte della mostra il contributo di Giacosa viene raccontato anche attraverso alcuni preziosi cimeli. Sempre per citazioni, il visitatore incontra via via i diversi settori in cui la Fiat ebbe ed ha tuttora una presenza strategicamente importante: da quello aeronautico a quello ferroviario, dal trasporto su strada alle macchine per l'agricoltura, dalle grandi macchine per la marina e la produzione di energia alle attività spaziali. Qui la spettacolarità è affidata al contrasto: il primo trattore Fiat, datato 1919, accanto a un suo modernissimo discendente controllato via satellite, la Littorina accanto all'ultimo treno ad alta velocità, un aereo dell'era pionieristica dell'aviazione affiancato ad un segmento di booster del nuovo razzo vettore europeo Ariane 5. Una cabina di camion sezionata consente al visitatore di sperimentare anche direttamente il progresso tecnologico attuato nel trasporto pesante, specialmente riguardo al comfort, alla sicurezza e alla riduzione delle emissioni gassose e sonore.

L'ultima parte della mostra introduce alla moderna fabbrica integrata: tra gli exhibit interattivi spiccano i robot di varie generazioni e le postazioni di avanzatissimi computer nello spettacolare Atelier 2000, predisposto dal Centro Stile Fiat in collaborazione con la Sta Computer Grafica per simulare, in un divertente gioco didattico, la progettazione di un'autovettura in ogni minimo particolare con grafica tridimensionale. Uno sguardo va anche al futuro grazie ad alcuni exhibit del Centro Ricerche Fiat: massiccio ricorso all'informatica, celle a combustibile in vista di un'alternativa ai propellenti convenzionali, materiali altamente innovativi. L'automobile appare dunque come un prodotto che, ben lontano dall'aver raggiunto il culmine della sua parabola industriale, è tuttora in rapida evoluzione all'insegna di una simbiosi sempre più stretta tra meccanica ed elettronica.

Il percorso si conclude con una proiezione che offre una panoramica sull'espansione planetaria della Fiat, dalla Cina al Brasile, dall'Argentina all'India, dalla Polonia al Canada. Una globalizzazione perseguita dall'azienda

## La mostra Fiat: Il volto del lavoro

Immagini e oggetti legati al mondo del lavoro, ricordi, volti e aspirazioni delle 850.000 persone che nel corso di un secolo hanno lavorato per Fiat costituiscono il tema della mostra ospitata all'Isvor di Corso Dante.

I primi emigranti accolti dalle fabbriche Fiat sono quelli dell'interno del Piemonte: operai che spesso fanno ogni giorno chilometri in bicicletta, pur di non lasciare del tutto le proprie case e i propri campi.

In seguito, dall'inizio degli anni '50 alla fine degli anni '60 arrivano a Torino 400.000 persone. Le grandi ondate migratorie verso quella "Torino che significa lavoro" sono scandite anche dai drammi nazionali: Caporetto, i profughi Giuliani, il Polesine.

Negli anni '80 e '90, infine, non sono più le persone a emigrare a Torino, ma è Fiat a "emigrare" verso altri paesi: attualmente il Gruppo Fiat è presente nel mondo con 262 stabilimenti e con 144 Centri di Ricerca.

Alla "stanza" delle migrazioni segue quella delle aspirazioni. Sogni e desideri di chi lavora, che mutano e si evolvono nel corso del tempo: il desiderio di integrarsi nella nuova realtà, la 600 sovraccarica per le prime ferie, la casa decorosa, magari propria, pagata con infiniti mutui sostenuti con lo straordinario in fabbrica, con il doppio lavoro fuori.

Questa sezione ci conduce attraverso il tempo delle lotte operaie, che da sempre hanno scandito il tempo del lavoro. Si tratta di un percorso ricco di storia e di storie, di motivazioni individuali e collettive: momenti di riscatto e di frustrazioni; di sogni, p a u r e e o r g o g l i o .

"Chi poteva entrare in Fiat era come toccare il cielo", dice un'operaia, "un miraggio" le fa eco un militante Fiom. Migliori salari, sicurezza del "posto" e grande assistenza: ecco gli elementi che caratterizzavano il "lavorare in Fiat". In questa sezione è testimoniato

l'impegno Fiat nel sociale, ovvero il welfare d'impresa. Un universo complesso, che ha suscitato atteggiamenti contrastanti, a cui comunque tutti riconoscono di aver funzionato da "stanza di compensazione" delle fatiche, dell'impegno e delle inevitabili frustrazioni.

"Bisogna stare attenti: quando l'uomo che produce non mette la sostanza di sé nella sua opera, i risultati sono quasi sempre negativi". La frase, scritta da un appartenente all'aristocrazia operaia degli anni '20, un protagonista dell'occupazione delle fabbriche, introduce a una stanza dedicata alla passione dell'uomo per il proprio lavoro. Una passione che si esprime nell'attenzione costante, e nell'invenzione di strumenti che consentano di lavorare meglio; una passione che a volte si attenua sino a sparire, in chi svolge le mansioni più dure e ripetitive. Ma che ritroviamo ancora, in altre forme, parole e gesti, negli stabilimenti automatizzati.

Alle catene di montaggio del Lingotto e di Mirafiori subentrano i robot, a cui vengono demandate le lavorazioni più faticose e pericolose. All'uomo è affidato il controllo delle macchine e come a Melfi, nella fabbrica Fiat più avanzata, il lavoro intelligente del montaggio. Anni di lotte operaie, di sviluppo tecnologico, di studi psicologici e di management, di confronto e di integrazione tra modi di pensare; anni di tentativi ed errori: un percorso complesso, che è approdato a una cultura industriale più sensibile ai problemi della fatica, più attenta alle migliori condizioni ambientali.

"Fuori dalla fabbrica non distingui più neanche fisicamente l'operaio dall'impiegato, decade ogni gerarchia. Conta solo chi è il pescatore più bravo, chi scia meglio". Siamo nel regno del tempo libero: un tempo che cresce continuamente, scandito da attività



1912 Dieppe: Il pilota David Bruce Brown su Fiat S74 al Grand Prix di Francia.

individuali, svolte lontano dalla fabbrica (dal ballo alle gite fuori porta) e da attività collettive, da sempre promosse da Fiat: dai dopolavoro aperti a ogni tipo di sport (calcio, bocce, atletica, tiro alla fune) ai corsi di economia domestica (1934) e di aeromodellismo (1945); dall'istituzione della biblioteca circolante (1925) ai pellegrinaggi a Lourdes (1957).

Oggi il tempo libero dei dipendenti e dei loro familiari trova spazio nei Centri di Attività Sociali Fiat, che sviluppando e coordinando l'impegno di 14 gruppi sportivi e di 10 sezioni culturali, hanno visto nel 1998 un tesseramento di oltre 60.000 persone.

Desiderio di crescere, di imparare: nella formazione aziendale, il bisogno dell'azienda di costruire i suoi quadri incontra le aspirazioni di ragazzi che si vedono offerta una possibilità di studio altrimenti negata, un'opportunità di inserimento, di sviluppo.

La Scuola allievi Fiat nasce nel 1922 e opera fino al 1933 quando Fiat rivede i propri budget in seguito alla crisi mondiale. La scuola riprende l'attività nel 1945 e resta aperta sino al 1977. Tre duri anni di scuola, con l'orario di fabbrica: otto ore al giorno. E poi la sera, quando magari il docente aveva strappato il quinterno su cui era stato mal disegnato il pezzo di meccanica, si passava buona parte della notte a ricopiare e a rifare tutto, per essere pronti il giorno dopo. Negli anni '90, la formazione si trasforma: perno dell'attuale formazione è l'Isvor, una "colossale università aziendale", dove 260 docenti interni, 800 professionisti esterni e centinaia di "docenti manager"

Publicazione a cura di Villaviva società culturale - via Vittorio Veneto, 42 - Villanova Monferrato  
Consiglio Direttivo: Mario Bacella, Dionigi Barruscotto, Pierluigi Buscaiolo, Giuseppe Costanzo,  
Giovanni Demichelis, Giovanni Mombello, Giovanni Navazzotti, Giovanni Parissoni

VVFIA010

Disponibile all'indirizzo internet: <http://www.geocities.com/Athens/Parthenon/3223>