

ITALA
SPLENDORE E DECLINO
DI UN MARCHIO PRESTIGIOSO

Conferenza di Donatella Biffignandi
con la collaborazione di Antonio Amadelli
Milano, 12 marzo 2005

La marca automobilistica Itala venne fondata 100 anni fa, nel settembre del 1904 a Torino. Questo marchio automobilistico, pur appartenendo a una marca ormai scomparsa da parecchio tempo (circa 70 anni) è uno dei pochi di cui, in un modo o nell'altro, si sia tramandata una memoria particolare, in qualche misura viva e piena di suggestione.

L'Itala fa venire subito in mente, anche a chi ha una conoscenza relativa della storia del motorismo nazionale, l'epica impresa del principe Scipione Borghese e della sua Itala vincitrice del raid Pechino-Parigi nel 1907. Un viaggio, un cimento leggendario, raccontato magistralmente dal libro che scrisse uno dei protagonisti di quell'impresa, Luigi Barzini, allora inviato del *Corriere della Sera* e del *Daily Telegraph*.

Le corrispondenze trasmesse a mezzo telegrafo da Barzini, che sedeva sulla vettura a fianco di Borghese, rappresentarono uno dei primi esempi di evento mediatico a livello mondiale e portarono l'Itala ad una notorietà incredibile, facendone forse, in quel momento, la marca automobilistica più nota del pianeta.

Poi, andando ad indagare un po' più a fondo, l'Itala è quella della macchina della Regina Margherita, la famosa Itala "Palombella" landaulet, che si può tuttora ammirare in perfetto stato di conservazione nelle sale del Museo dell'Automobile "*Carlo Biscaretti di Ruffia*" a Torino.

Un'automobile regale, imponente, unica, come del resto fu unica anche la macchina di Scipione Borghese; insomma, due esemplari (anche quello della Pechino-Parigi è conservato al Biscaretti) che si ergono ancora oggi a testimonianze eccelse di una azienda motoristica italiana che non aveva nulla da invidiare, allora, a marche concorrenti, nazionali ed estere, che le sono poi sopravvissute: dalla Fiat alla Rolls-Royce, dalla Mercedes alla Lancia, tanto per citarne alcune.

Se arriviamo a parlare di Itala con gli storici dell'automobile, ecco che possiamo citare qualche ulteriore esempio, nella quasi certezza che nessuno cada dalla nuvole: l'Itala "Avalve", il Modello 61 e ancora il Tipo 65.

Sono tre automobili mitiche, per chi "se ne intende", tre pezzi che a loro volta evocano i nomi illustri di chi le progettò, Alberto Balloco e Giulio Cesare Cappa.

Torinese il primo, che fu direttore tecnico dell'Itala dal 1904 al 1919; e torinese d'adozione il secondo, che dopo essere stato progettista all'Aquila Italiana ed alla Fiat fino al 1924, passò all'Itala, sia pure in un rapporto di progettista-consulente che mantenne fino alla chiusura dell'azienda, per poi collaborare con l'Ansaldo, la Breda, l'Alfa Romeo e la Cemsà.

Potremmo aggiungere, alle vetture fin qui citate, ancora un modello Itala di cui si è tramandata memoria non effimera: la macchina da corsa che nel 1906, pilotata da Alessandro Cagno, trionfò nella prima edizione della classicissima gara siciliana, la Targa Florio.

Ecco, a raccontarle ci si accorge che le nostre automobili Itala sono appena 6.

Sei soltanto e ad esse è affidata la memoria di una intera azienda, è affidata la sopravvivenza del ricordo di quella marca che aveva il nome in comune con una delle prime e più gloriose case di produzione cinematografica (l'Itala Film di Torino), con una marca veronese di biciclette, con una celebre birra degli anni Venti, con un modello di penna stilografica della Watemann dei primi anni '30.

E poi? E poi basta? L'Itala automobili è tutta qui, in queste sei macchine?

O ci fu dell'altro?

La risposta è ovvia: ci fu dell'altro.

I genovesi di Torino

Poiché questo "altro" è fatto di tanti pezzi, di tanti tasselli, di tante tessere che non sono soltanto automobilistiche, quale è stata la vera storia dell'Itala, come si è sviluppata nel corso di un trentennio, chi ne sono stati i protagonisti, perché la vita di questa marca ha toccato le vette dell'eccellenza produttiva, non solo automobilistica, e poi ha subito una parabola discendente inarrestabile che l'ha portata alla chiusura definitiva?

A nostro avviso, la "scoperta" più interessante che è emersa dalla nostra indagine sull'Itala è stata questa: per un arco di tempo di circa quindici anni (i suoi anni forse più significativi) sui quasi 30 dell'intera vita dell'Itala, quindi dal 1905 al 1920 circa, questa azienda, nata a Torino, con le officine a Torino, con progettisti torinesi, fu in mano a dei ... genovesi.

Lo fu quasi da subito. Matteo Ceirano l'aveva fondata tra il 1903 e il 1904, insieme all'ingegner Alberto Balloco, a Guido Bigio, ad Angelo Moriondo e ad altri personaggi torinesi di rilievo.

Però, già dopo un solo anno Ceirano abbandona l'Itala per fondare la Ceirano-Ansaldo che, dal 1906, diventa la SPA.

L'Itala passa di mano, arrivano i genovesi, anzi "il genovese" Giovanni Battista Figari, soprannominato il "re della borsa" che, con il figlio Cesare, acquista 16 mila delle 61 mila azioni della società, diventandone il maggiore azionista.

E liguri erano anche i finanziatori (perlopiù armatori) che entrarono nella SPA con Ceirano: Angelo Parodi, Pittaluga, Dall'Orso e Raggio (quest'ultimo amministratore anche delle società automobilistiche liguri FLAG e Marchand).

Ma torniamo all'Itala.

Con il Figari c'erano altri genovesi: Luigi Parodi (ritenuto longa manus dei Perrone, proprietari dell'Ansaldo), e il marchese Giacomo Filippo Durazzo Pallavicini che fu investito della presidenza della nuova società. Giambattista Figari era nato nel 1840. Aveva iniziato la sua attività imprenditoriale, insieme ai fratelli, impiantando telai a mano per la tessitura del cotone in Fontanabuona, nei pressi di Cicagna, paesino della provincia di Genova, bagnato dal torrente Lavagna, sopra Rapallo. Quindi installò tessiture meccaniche, sempre del cotone, a Rivarolo Ligure, a Varese, a Masone, a Vignole Borbera, a Rossiglione e altrove. Nel volgere di pochi anni la modesta ditta dei fratelli Figari, soprattutto per suo merito, si trasformò nel Cotonificio Ligure, azienda con ben 12 milioni di capitale (la Fiat, tanto per fare un confronto, nacque con un

capitale di 800 mila lire!), perciò quel Cottonificio era una delle maggiori imprese italiane.

Il Figari, noto a Genova con il soprannome "u padreternu", era anche il padrone dell'Eridania Zuccheri e del Banco della Liguria. I suoi interessi si spingevano in molte direzioni e comunque era un personaggio assai rappresentativo di quella Italia finanziaria a cavallo tra '800 e '900 a cui sarebbero subentrati per importanza gli imprenditori industriali come classe dominante.

Era l'Italia che cambiava, l'Italia del periodo giolittiano che vide, tra il 1896 e il 1910, raddoppiare il volume della sua produzione industriale.

L'ingresso di Figari nell'Eridania avvenne tra il 1905 e il 1906, allorché l'azienda si trovò con eccedenze di capitale non facilmente reinvestibili, per cui si modificò lo statuto sociale con il chiaro intendimento di allargare la sfera delle partecipazioni, che si estesero dal Banco della Liguria alla Eternit, dalla Cervisia alla Plinthos, dal Cottonificio Ligure allo Iutificio della Spezia, alle Miniere di rame di Ollomont. A capeggiare questa politica fu proprio il Figari, che dell'Eridania aveva assunto la presidenza.

Per strana coincidenza sia l'Eridania che la Fiat furono fondate nel 1899.

La sede del Banco di Sconto e Sete di Genova era stato il luogo dell'atto costitutivo, mentre la sede torinese dello stesso istituto di credito aveva tenuto a battesimo la prima riunione del Consiglio d'Amministrazione della Fiat.

Giambattista Figari, uomo potente

Per mettere a fuoco la "potenza" del Figari basti ricordare cosa disse Giovanni Agnelli in una seduta del Consiglio d'Amministrazione Fiat del 1906, allorché dovette proporre ai suoi colleghi amministratori un accordo con il Banco di Liguria (che, come abbiamo visto, apparteneva al Figari): "occorre tenere conto dell'importanza che ha il Figari nel mondo finanziario".

Era infatti successo che il Banco della Liguria (leggasi dunque Figari) aveva fatto causa alla Fiat. Il Banco era tra gli azionisti della Fiat stessa. Allorché la Fiat, proprio nel 1906, venne messa in liquidazione per poter varare delle modifiche al suo Statuto che consentissero alla società nuove combinazioni finanziarie e iniziative industriali atte ad ampliare l'attività aziendale, grazie ad un consistente aumento di capitale (che infatti passò da 800.000 lire a 9 milioni di lire), la banca del Figari ritenne poco corretta questa iniziativa e adì le vie legali.

La Fiat, tra il 1904 e il 1906, aveva quintuplicato la sua produzione di autovetture, superando le mille unità annue; i suoi occupati erano passati da poco più di cento a circa 1.500; il valore procapite della produzione operaia era salito da poco più di 2.000 lire ad oltre 10.000 lire. Si inizia così un processo di verticalizzazione che modifica radicalmente le caratteristiche dell'azienda.

Contemporaneamente, anche l'Italia si sviluppa con grande accelerazione.

La quotazione in borsa delle azioni Itala, all'inizio del 1906, passò dal valore nominale di 25 lire per azione a 346 lire, il bilancio registrò un attivo di 2 milioni 275 mila lire, venne deliberata la costruzione di un nuovo grandioso stabilimento in Barriera di Orbassano (a Torino), l'accoglienza dei modelli da turismo da parte del pubblico (modelli tutti con trasmissione cardanica, mentre la quasi totalità dei concorrenti

optava per la trasmissione a catena) era entusiastica, ed anche le vittorie sportive non mancavano.

L'Itala di Figari in breve volgere di tempo (appena un paio d'anni) era diventata, per dirla con lo storico torinese Bruno Bottiglieri, "la più pericolosa concorrente della Fiat". E il Figari mirava probabilmente a entrare in misura sempre più condizionante nel capitale della Fiat, ragione per cui l'aumento di capitale varato da Agnelli e compagni lo avrebbe indotto a sborsare un bel po' di quattrini, cosa di cui avrebbe fatto volentieri a meno.

Insomma, Fiat e Itala, per citare ancora Bottiglieri, erano "aspramente concorrenti", sia sul fronte finanziario, sia su quello commerciale e sia su quello sportivo. Quell' "aspramente" è significativo di una tenzone aperta fra gli industriali di Torino e i finanziari di Genova.

Si assiste dunque, in quel periodo, ad un tentativo parallelo che vede da una parte i torinesi della Fiat intenzionati ad espandere le loro attività a Genova e i genovesi dell'Itala (ma poi anche i genovesi Perrone dell'Ansaldo) ad occupare spazi automobilistici proprio a Torino.

Cosa fa la Fiat? Innanzitutto realizza un disegno di presenza attiva e di controllo sulla componentistica, acquisendo industrie metallurgiche, fonderie, la RIV per i cuscinetti a sfere, officine di produzione meccanica, industrie del legno, carrozzerie industriali, fabbriche di accessori. Poi entra in società di trasporti automobilistici, promuove la commercializzazione delle sue automobili in collaborazione con Alberti e Storero. Quindi perviene all'incorporazione della Ansaldo che diventa la Brevetti Fiat ed infine crea la Fiat Muggiano.

Il controllo delle Officine Ansaldo, una delle maggiori aziende torinesi del settore meccanico, fondata da Michele Ansaldo all'inizio del '900, era in mano alla Banca Commerciale Italiana.

La Commerciale era nata nel 1895 ad opera di due finanziari israeliti, Otto Joel e Federico Weil ai quali si era poi unito un cugino di Joel, Giuseppe Toepliz, israelita polacco di origine russa che da Varsavia si era trasferito a Genova. Ed ecco che Genova torna in ballo.

Tramite un uomo della Commerciale, che era anche consigliere della Fiat, Eugenio Pollone, Toepliz propone ad Agnelli l'affare Ansaldo che effettivamente va in porto aprendo la strada alla collaborazione Fiat-Banca Commerciale.

L'affare Ansaldo offre ad Agnelli l'occasione giusta per proporre l'aumento del capitale sociale Fiat ed il varo di un nuovo statuto della società, in pratica la rifondazione della stessa Fiat, che nasce così nel 1906. Il capitale passa da 800.000 lire a 9 milioni di lire.

La maggioranza delle azioni è in mano ad una sorta di "sindacato" a tre: Agnelli, Scarfiotti e Damevino che detengono complessivamente 37.000 azioni (12.500 ciascuno) ed alla Banca Commerciale che, tramite il suo prestanome, il milanese Attilio Bossi, ne possiede 30.000.

I 9 milioni di capitale riflettono la valutazione di 8 milioni per la Fiat originaria e di un milione per l'Ansaldo.

Poi c'è ancora la Fiat Muggiano, costituita assieme alla Società di Navigazione Alta Italia (ecco lo "sbarco" Fiat in Liguria) e di cui l'azienda torinese detiene un terzo del capitale sociale, che proietta la Fiat nel settore della costruzione navale, dei sommergibili e dei motori marini. Dalla Fiat Muggiano scaturisce, nel 1906, la Fiat San Giorgio, in stretta connessione con la Terni e con la mediazione finanziaria della Banca Commerciale Italiana, e di cui, dal 1913, la Fiat acquisisce il totale controllo.

Itala e Fiat: il grande business

L'Itala, dal canto suo si muoveva, contemporaneamente, con non minore vivacità. Aveva impegnato 1,6 milioni di lire in compartecipazioni industriali che comprendevano: le Industrie Metallurgiche, la Società italo-française per il commercio oltralpe delle sue autovetture, la Società per la Costruzione e Vendita di Abitazioni Economiche (con sede a Torino), le Officine Meccaniche e Metallurgiche di Caluso (provincia di Torino), il Ruotificio Gioberti (poi Ruotificio Italiano) torinese anch'esso, e l'Autocommerciale che era la versione Itala dei Garages Fiat-Alberti-Storero, ovvero una sorta di rete di filiali di vendita e assistenza sul territorio nazionale.

Nel novembre del 1905, Fiat ed Itala avevano preferito non azzannarsi per il controllo di due aziende fornitrici della quasi totalità delle fabbriche automobilistiche torinesi: la Canavesio Carello (fanali e accessori) e la Società Industrie Metallurgiche (che finirà poi assorbita dalla Fiat).

Così, entrambe le società, pur concorrenti, avevano partecipato con propri capitali nelle suddette aziende, dando vita ad una sorta di cartello ante litteram, un accordo fatto con lo scopo di controllare assieme almeno una parte del settore della componentistica.

E' questo un punto di svolta nelle relazioni tra le due società. Fiat ed Itala sono consapevoli della reciproca forza, si rendono conto che rischiano una lotta senza quartiere che potrebbe stremarle o comunque danneggiarle.

Ed è per questo che, sulla scorta di quello che era già successo, come abbiamo visto, con la Carello, dopo "aver fatto vedere i muscoli", l'Itala cerca una diversa via d'intesa. Figari decide di recedere dalla causa intentata contro la Fiat e quest'ultima, a sua volta, raccoglie il ramoscello d'ulivo del pericoloso concorrente, accogliendo la proposta avanzata dal Figari.

Questa consisteva nell'impegno del Banco della Liguria alla sottoscrizione di un futuro aumento di capitale sociale Fiat per 5.000 azioni al prezzo di 625 lire ciascuna; e la Fiat assumeva altrettanto impegno in occasione di un aumento di capitale sociale Itala, con l'acquisto di 5.000 azioni al prezzo di 200 lire cadauna.

Nel novembre del 1906 si addiuvano perciò ad una "convenzione" tra i due big dell'automobile italiana (Fiat ed Itala), prevista per la durata di 4 anni, in base alla quale le due aziende si prefiggono "lo scopo di eliminare la reciproca concorrenza", impegnandosi a comunicarsi reciprocamente, entro il mese di ottobre di ciascun anno, i tipi da fabbricarsi per l'anno successivo e i prezzi di listino.

Itala, Fiat, banche e giochi di Borsa

Dalle vicende di quel periodo emerge una considerazione assai chiara. Vale a dire che la Fiat e l'Itala avevano un rapporto simbiotico col sistema bancario (le cosiddette "banche miste", banche di investimento del risparmio privato nello sviluppo economico con adeguati tassi di remunerazione), ma questo rapporto non era automaticamente fattore di successo.

Mentre per Fiat le risorse finanziarie che provengono dal sistema bancario (Società Bancaria Italiana, Comit, Cassa di Risparmio di Torino) non risultano essenziali allo sviluppo aziendale, perché la Fiat (tra il 1902 e il 1906) ha uno straordinario successo di mercato che porta il

suo autofinanziamento a livelli straordinari, con liquidità altissima e con la capacità di distribuire dividendi cospicui, per l'Itala il rapporto con le banche è invece molto più determinante. Perché all'Itala manca quella lucidità industriale, imprenditoriale, manageriale, strategica, organizzativa che il gruppo dirigente Fiat (Agnelli in testa) aveva dimostrato fin dall'inizio.

La contrapposizione sta tra il torinese Agnelli che agisce da industriale puro e il genovese Figari che è nato e resta un finanziere, un uomo di borsa e di banca.

La Fiat paventa una crescita eccessiva del valore dei suoi titoli, tra il 1904 e il 1905, e quindi il taglio dell'azione Fiat viene ridotto da 200 e 25 lire nominali, mirando così ad evitare che le vicende di borsa influenzino troppo le vicende societarie sull'onda di speculazioni crescenti.

Quelle stesse speculazioni che, come scrisse Luigi Einaudi, facevano sì che "ignari, ma avidi, risparmiatori, venissero condotti al macello come buoi da astuti promotori".

Alla Borsa si parlava solo di titoli automobilistici, le azioni salivano ogni giorno, la febbre aveva invaso il mercato, enormi fortune si formavano e si disperdevano nel giro di pochi giorni.

Da 9 aziende produttrici di auto, fondate prima del 1904 e con un capitale complessivo inferiore ai 10 milioni di lire, si passò nel 1907 a 70 aziende, di cui una ventina con sede a Torino, e con 38 milioni complessivi di capitale (sugli 89 circa del capitale nazionale investito in imprese automobilistiche).

Per tornare all'accordo tra Fiat e Itala, circa i previsti rispettivi aumenti di capitale, l'accordo stesso andò in fumo ben presto, dopo neanche quattro mesi, quando, nel marzo del 1907, fu "abrogata in ogni sua parte la scrittura privata dell'8 novembre 1906 intervenuta tra le due società". E nessuna delle due aveva proceduto ad aumentare il proprio capitale.

A far recedere fu molto probabilmente la mutata situazione finanziaria dell'intero settore automobilistico (molto peggiorata) e che stava per travolgere, con la crisi

scoppiata nel 1907, una cospicua serie di aziende e poco consigliava ulteriori investimenti di capitale.

Gli istituti di credito si erano esposti oltre misura con le aziende, sull'onda di uno sviluppo che era sembrato inarrestabile e che aveva messo in difficoltà la stessa Società Bancaria, erede a Torino del Banco di Sconto e Sete che aveva partecipato alla fondazione della Fiat.

La Società Bancaria Italiana, poi, aveva compiuto uno scivolone clamoroso nel concedere a riporto azioni Fiat al Figari, proprio nel momento in cui questi aveva promosso causa alla Fiat.

Quest'ultima si sganciava dalla Società Bancaria intrecciando invece rapporti sempre più stretti con la Comit, da cui, come abbiamo visto, erano scaturite le iniziative Fiat verso l'Ansaldo, la Navigazione Alta Italia e i cantieri di Muggiano

Lo "sganciamento" dalla Società Bancaria non era stato privo di conseguenze: come ha scritto Angiolo Silvio Ori, "venuta a conoscenza del feeling tra Agnelli e la Commerciale, nel timore di essere soppiantata, la SB aveva mandato un chiaro messaggio alla Fiat alleandosi con il Figari e la Banca della Liguria nella causa intentata da un gruppo di azionisti al fine di invalidare le modalità adottate dalla Fiat stessa per la messa in liquidazione della vecchia società."

Causa che vedrà l'assoluzione degli imputati, *in primis* Agnelli.

Comit al salvataggio dell'Itala

La Comit, comunque, avrà un ruolo importante alla fine della prima guerra mondiale, proprio nel salvataggio dell'Itala.

L'Itala aveva barcollato sotto i colpi della crisi innescata dal crollo borsistico del 1907, ma sostanzialmente aveva tenuto. Fino al 1914, pur tra molte difficoltà, aveva formalmente chiuso il bilancio in utile; un utile molto riscato, appena 156.000 lire, contro le 566.000 lire del 1911, le quasi 600.000 del 1912 e le 466.000 del 1913.

Poi, durante gli anni della guerra, l'azienda aveva dovuto abbandonare la produzione di automobili da turismo e convertirsi alle sole produzioni di autocarri militari e motori d'aviazione.

Ma era stato un calvario per l'Itala, che non ne aveva azzeccata una. Di camion fornì al Regio Esercito appena 120 esemplari contro i 1.700 circa commissionati alla Fiat. Per i motori aeronautici l'Itala non era capocommessa, come aveva sperato, ma sub-commissionaria per l'Hispano Suiza tramite la Scat, che dell'Hispano era licenziataria. Non basta.

Quando, nel 1918, dopo ulteriori traversie in fase di allestimento delle officine, i primi motori d'aereo cominciarono ad uscire dall'Itala, la guerra volgeva al termine e così, anziché vedersi pagare i 3.000 motori commissionati, il governo italiano si impegnò a pagarne soltanto 1.500. Insomma un disastro.

Nel 1914 "u padreternu", Giovanni Battista Figari, all'età di 74 anni, era morto. Ma era morto anche un altro genovese di grande importanza per le sorti dell'azienda: Guido Bigio che, a soli 32 anni, si era ammazzato durante la prova di una vettura da corsa a Dieppe, in Francia. Lui, cofondatore e amministratore delegato, era la vera anima dell'Itala, sia sul piano industriale che su quello sportivo e tecnico.

Ed era morto prematuramente anche il figlio maggiore di Figari, Cesare. Questo non poteva avere durissime conseguenze anche sul piano manageriale. Se già erano andate male le cose durante il periodo bellico, nell'immediato dopoguerra il debito dell'Itala verso le banche che la sovvenzionavano era aumentato in misura spaventosa.

La società passava così sotto il controllo della Banca Italiana di Sconto che, a fine conflitto aveva già rilevato il capitale della Hispano Suiza e della Scat. Ma la Banca si era esposta troppo, anche con altre aziende, e subì a sua volta un dissesto (1921) che ne determinò la cessione alla Comit nella persona di Pasquale Gallo.

Nel 1921, ci fu il tentativo di Riccardo Gualino, uno dei più intraprendenti personaggi del mondo finanziario piemontese (sua, tra l'altro, la Snia Viscosa) di giungere alla fusione di Fiat, Itala e Spa. Gualino, allora era vice presidente della Fiat e presidente della Banca Agricola Italiana, tramite la quale già controllava Itala e Spa.

Il suo obiettivo era di scalzare Agnelli il quale, con l'appoggio del vice presidente della Comit, Fenoglio, riuscì a sventare l'operazione e quindi ad estromettere Gualino dalla Fiat qualche anno dopo (1926).

Il successivo decennio fu un susseguirsi di tentativi per salvare l'Itala dal baratro.

Verso la fine della Società

Nel 1924 l'azienda confluì nell'Istituto Finanziario di Liquidazione (poi I.R.I.) e fu affidata all'ingegner Giulio Cesare Cappa, già progettista dell'Aquila Italiana della Fiat, che realizzò un modello esteticamente molto pregevole e tecnologicamente molto interessante: l'Itala 61. Ma non bastò.

Nel 1929, la società fu assorbita dalle Officine Meccaniche Metallurgiche di Tortona, ma appena un anno dopo il Presidente, senatore Dante Ferraris, rivolse al Tribunale domanda di ammissione al concordato preventivo, a fronte di uno sbilancio di quasi 21 milioni di lire (qualcosa come 25 miliardi di lire attuali).

Nel 1931, la parte automobilistica dell'Itala veniva rilevata dall'Itala-Saca (Società Anonima Commercio Automobili), sotto la presidenza di quel Pasquale Gallo già entrato in campo nel 1919 per conto della Comit. L'operazione Saca era stata voluta da Agnelli per fronteggiare la famiglia Ciano che aveva appoggiato le mire della Ford di penetrare sul mercato italiano con impianti di montaggio e per sventare analogo tentativo da parte della Citroen.

Nel 1934, anno culminante della grande crisi economica mondiale scoppiata nel 1929, anche la Saca, che aveva tentato in extremis la commercializzazione del modello Itala 75, cessò l'attività e con essa cessò definitivamente la parabola della gloriosa marca Itala.

Una marca davvero "torinese"?

A conclusione di questa sommaria ricostruzione delle vicende societarie dell'Itala, verrebbe da chiedersi se questa sia stata una vera e propria fabbrica "torinese" di automobili

La sua "torinesità" sta certamente nell'origine, nel suo essere nata all'ombra della Mole per volontà di personaggi torinesi, Ceirano in primis. Sta anche nell'essere rimasta sempre attiva nel capoluogo piemontese, con esperte maestranze piemontesi.

Peraltro, già dal 1905, gli uomini che comandano all'Itala non sono più piemontesi, ma sono i genovesi Figari, Parodi, Bigio ed altri con loro.

Per molti aspetti, l'Itala non è stata un'azienda torinese, sia quando le cose andavano bene, sia nei rapporti con il mondo sindacale (il suo accordo con la Fiom nel 1906 fu un'iniziativa destabilizzante nel contesto industriale, quindi atipica, fuori schema, agile e innovatrice), ma anche quando le cose cominciarono ad andare male.

Non poteva vantare appoggi politici determinanti, non riuscì a rimpiazzare lo sfortunato Bigio con un manager altrettanto capace, non valutò adeguatamente la situazione post-bellica, si incamminò verso soluzioni motoristiche geniali ma estremamente dispendiose, cadde in un indebitamento esagerato che lasciò gli azionisti a bocca asciutta.

Eppure era arrivata a superare la Fiat per grandezza di impianti produttivi, era assurta a marca di notorietà mondiale, aveva trionfato in gare di primaria importanza internazionale.

Ma i suoi uomini stavano a Genova, con una molteplicità di interessi che non trovavano nell'automobile il loro "core business, mentre a Torino è solo l'automobile il "motore" di interessi più ampi e l'automobile è seguita passo passo nel suo progredire da uomini, come il "senatur" Agnelli, che le vivono accanto da mattina a sera e che ne hanno fatto lo scopo della loro vita.

Forse fu la sua "genovesità" che non consentì all'Itala di diventare "l'altra Fiat" di cui, per poco tempo, sembrò potesse assumere l'identità.

* * *

LE PRIORITA' ITALA

- ✓ La trasmissione cardanica (solo Itala, Renault, Horch e Adler) dal 1904
- ✓ I rapporti sindacali nel 1906-07
- ✓ Il motore avalve dal 1912 al 1922 (ultima è la 55, 6 cilindri, 4400 cc, freni sulle 4 ruote)
- ✓ Il motore a corsa variabile -
- ✓ La ruota elastica per camion
- ✓ L'anfibio nel 1917
- ✓ Pistone in alluminio - 1920 - sulla 51 sport
- ✓

* * *

L'ACCORDO FIOM - ITALA

Come si è visto, negli anni tra il 1904 e il 1906 improvvisati imprenditori e finanzieri, avventurandosi nel nuovissimo settore automobilistico, si scatenano alla caccia di sottoscrittori d'azioni, dando origine ad una colossale operazione speculativa.

Ignari, ma avidi, risparmiatori vengono "condotti al macello come buoi" (è un'espressione di Luigi Einaudi) nelle anticamere delle borse "dove si agitava il gruppo di astuti promotori, fabbricanti di azioni di società, le quali dovevano ancora acquistare il terreno su cui sarebbe stato costruito lo stabilimento..." E non sono espressioni sensazionalistiche.

Non è certo una fioritura sana, come sappiamo col senno di poi. Lì per lì scatenò una folle corsa all'accaparramento di operai metallurgici. Contadini, falegnami, muratori, manovali sciamano in città, cercando di apprendere in fretta il mestiere di meccanico.

Ciò comporta per Torino una rivoluzione dalle conseguenze sociali ed economiche che non hanno eguali nel resto del paese. Non è solo il numero degli operai metallurgici e meccanici che si ingrossa: in questi anni si espande anche l'industria cotoniera, soprattutto nel Torinese, nel Canavese e in val di Susa.

Nel 1906, gli operai torinesi sono 80.000, di cui la metà donne. Con la provincia, raggiungono il numero di 113.000, di cui oltre 21.000 addetti alle industrie metallurgiche, chimiche e minerarie, 40.000 alimentaristi (industria dolciaria e del cioccolato per esempio), 35.000 tessili.

Sono gli operai automobilisti i meglio pagati (tra paga oraria, straordinario e cottimo portano a casa circa 4 lire al giorno, contro le 3 di fonditori, pellettieri, verniciatori, tessili). E' naturale che l'ondata di rivendicazioni parta dal loro settore, dove lo sviluppo era più impetuoso, la produzione più incalzante, la tecnologia più avanzata.

Due le questioni "brucianti": la riduzione della giornata di lavoro, da undici ore a dieci, e il riconoscimento della Commissione Interna, cioè del diritto degli operai di discutere con la parte padronale tramite una propria rappresentanza, eletta tra i dipendenti della fabbrica.

Proprio il riconoscimento della Commissione Interna faceva parte dei punti presentati nel memoriale che gli operai della Michele Ansaldo di Torino cercano nel 1905 di far accettare.

Il Consiglio dell'Amministrazione dell'Ansaldo non ha esitazioni nel respingere la proposta di una Commissione Interna, per di più permanente, *"perché il concederla sarebbe un creare quasi una nuova direzione nelle officine, che incepperebbe ogni iniziativa e ogni lavoro"*. La Direzione vede infatti in questa commissione un attentato al principio dell'autorità in fabbrica, che non intende in nessun modo mettere in discussione.

Ma all'inizio dell'anno successivo, con un colpo a sorpresa, gli industriali automobilisti elaborano un nuovo regolamento da applicare dal 1° marzo, senza consultarsi con le maestranze, e tanto meno con l'organizzazione sindacale metallurgica.

La Camera del Lavoro protesta vivacemente e stavolta gli industriali accolgono la protesta. I direttori di Fiat, Junior, Diatto, Rapid, Itala e Krieger acconsentono ad incontrare i rappresentanti degli operai. E' una svolta di portata rivoluzionaria. Per la prima volta dei delegati di fabbrica siedono allo stesso tavolo con i proprietari, per discutere di salari, di orari, di organizzazione interna.

La conclusione dei colloqui è un concordato che rappresenta una pietra miliare nella storia del lavoro industriale. L'articolo 2 dice: *"L'orario normale di lavoro è di dieci ore. Le prime due ore straordinarie, oltre le dieci, saranno retribuite con il salario maggiorato del 25 per cento. Al di là delle dodici ore l'operaio non è più obbligato a prestare la sua opera. Se lo farà, verrà retribuito con il 50 per cento in più del salario normale"* E inoltre: *"Ogni controversia relativa all'applicazione del presente regolamento sarà definita tra la Direzione e una rappresentanza di cinque operai nominati tra quelli dello stabilimento"*.

Altro passaggio storico, anche se non ancora il riconoscimento di una Commissione "permanente", bensì di un organo di mediazione che si costituisce ad hoc, controversia per controversia.

Sembra troppo poco agli operai della Diatto, che decidono uno sciopero improvviso per ottenere un aumento dei salari e la nomina di una Commissione interna meno generica e ristretta di quella del concordato. La situazione del mercato è talmente florida, e le prospettive così rosee, che la dirigenza, di fronte ad un'astensione dal lavoro di dodici giorni, decide di accettare le richieste operaie.

Questo succede tra marzo ed aprile. A maggio scoppia la guerra delle dieci ore negli altri settori industriali, in prima linea quello più conservatore, il tessile. Saranno mesi di scioperi ad oltranza, di serrate, di scontri.

Non a caso, il 20 luglio a Torino si costituisce la Lega Industriale, la prima del genere in Italia, da cui deriverà la Confederazione dell'Industria. L'atto costitutivo, firmato da più di 200 ditte di vari settori, dice tra l'altro: *"Il compito della Lega è quello di premere sull'autorità per tutelare efficacemente la libertà di lavoro, di far sì che gli operai di una fabbrica in sciopero non saranno accettati altrove, di studiare l'adozione di mezzi più drastici (la serrata) per la difesa contro gli scioperi"*.

La novità della Lega è che raggruppa non già le singole ditte di un settore bensì quelle di una stessa zona geografica, dividendole quindi, con regolamenti particolari, in gruppi di industrie affini. Presidente ne diventa l'industriale francese della seta Bonafous Craponne.

Vi aderiscono tutti i grandi stabilimenti, con un'unica eccezione, quella dell'Itala, eccezione che, come vedremo, assumerà una importanza particolare.

Perché sarà proprio l'Itala che, scavalcando la Lega di cui non fa parte, scavalcando la locale Camera del Lavoro ed ogni altra organizzazione sindacale torinese, stipulerà con la FIOM nazionale un accordo di portata storica nella storia industriale italiana (anche se la sua durata effettiva sarà brevissima).

Si tratta di un accordo che coglie tutti di sorpresa, innanzitutto per la rapidità con cui viene stipulato. Dopo brevi trattative infatti, nell'ottobre 1906 viene firmato tra la ditta e la federazione nazionale metallurgici un accordo della durata di tre anni, a partire dal 1° gennaio 1907, che contiene una ventina di articoli.

I primi due sanciscono il trionfo del sindacato, che diventa un sindacato obbligatorio. Infatti (art.1) *"Tutto il personale necessario alla società Itala per tutte le diverse prestazioni di mano d'opera nelle sue officine, compresi i capi squadra, sarà fornito dalla Federazione Nazionale dei metallurgici"*.

In pratica, all'Itala, con questo contratto, chi non è iscritto alla FIOM non può lavorare. L'azienda, dal canto suo, si impegna a *"ritenere sul salario degli operai le quote da essi dovute alla Federazione"*, comunicando addirittura i nominativi *"degli operai che eventualmente si rifiutassero di rilasciare tali quote"* (art. 7).

E, come ciliegina, la Itala si obbliga al licenziamento di quegli operai eventualmente *"assunti direttamente che non intendessero entro due mesi dal loro ingresso nella fabbrica iscriversi alla FIOM, e coloro che lavorassero se espulsi dalla Federazione"* (art. 16).

L'ufficio di collocamento della FIOM assume un'importanza cruciale: è sufficiente dire che, dopo la pubblicazione del contratto, gli operai metallurgici torinesi federati salgono da 4000 a 8000, coprendo circa il 40 % dei metallurgici della città.

La Federazione garantirà che *"per nessuna ragione avvenga mai alcun sciopero né alcuna sospensione dei lavori parziale o totale"*, e che ci sia intralcio *"all'andamento normale della fabbrica"* (art.10). Il concetto di "normalità" diventa così priorità anche dei lavoratori, i quali si ritengono interessati quanto la dirigenza a che in fabbrica tutto funzioni.

"Tutte le controversie e tutti i conflitti di qualsiasi natura...nonché le possibili divergenze riguardanti gli eventuali aumenti di salario ai singoli operai, saranno risolti d'accordo fra la Commissione Interna e la Direzione" (art. 19).

Alla Commissione Interna perciò, costituita da cinque operai della fabbrica, per la prima volta viene riconosciuto il ruolo di rappresentanza operaia di fronte al padronato per risolvere le controversie. E' un punto di enorme importanza, che segna l'atto di nascita delle commissioni di fabbrica moderne.

Essa diviene interlocutore degli operai con la Ditta, e della FIOM con la ditta: assume una posizione centrale nelle relazioni interne tra l'impresa e i suoi lavoratori, e nelle relazioni esterne tra la FIOM e i lavoratori.

"A garanzia della esatta osservanza" dell'accordo, è previsto il versamento da parte della FIOM di una cauzione di £ 60.000 presso la Banca d'Italia. A integrazione di essa, la Itala trattiene una somma settimanale sullo stipendio di ciascun operaio (art. 18).

Se *"il normale funzionamento della fabbrica"* viene ostacolato, la cauzione depositata dalla Federazione viene perduta in toto o in parte (art. 15: *"La perdita totale o parziale della cauzione da parte della Federazione Nazionale fra gli operai metallurgici avverrà anche nel caso*

in cui venga volontariamente intralciato il normale funzionamento della fabbrica").

Nel salario viene riconosciuta la forma di retribuzione a tempo, a cottimo e a percentuale sulle ore straordinarie (art. 4). E' l'introduzione di un principio nuovo, quello del minimo salariale, finora mai riconosciuto.

Si affronta, per la prima volta, il problema dei servizi sociali sul posto di lavoro, quali per esempio la costruzione di abitazioni popolari a cui provvederà una cooperativa tra i lavoratori stessi (art. 9), e l'iscrizione alla Cassa Mutua Cooperativa Italiana per le Pensioni (art. 12). Inoltre, si regola il licenziamento, sia quello per cause disciplinari, con la previsione di un'indennità (art. 17) sia quello "non per colpa", per il quale l'indennità prevista è pari a 70 giorni lavorativi.

Un contratto così avanzato, così rispondente ad una visione di "regolamentazione" dei rapporti di lavoro non che poteva che essere fieramente e vivacemente osteggiato dagli altri industriali. Tanto più che sembra (l'unica fonte è "L'Azione", quotidiano sindacalista-rivoluzionario di Roma) che l'Itala avesse precedentemente firmato un patto segreto con Fiat, Diatto-Clément, Rapid, Krieger, Junior, che prevedeva questi punti: *"non pagare in nessun caso un operaio più di 55 centesimi l'ora; non assumere un lavoratore di un'altra ditta firmataria aumentandogli la mercede; sostenere con la serrata generale quell'azienda che si trovasse a fronteggiare uno sciopero"*.

Non ci sono altri riscontri, perché la stampa torinese non ne parla; è però plausibile, visto che si tratta delle stesse aziende che avevano accettato di incontrare i delegati operai, cioè che avevano già sviluppato una linea comune.

Questo contratto è dunque visto come un'azione che si contrappone al fronte comune, scavalcando le realtà locali (Lega, Camera del Lavoro) per accordarsi con una realtà nazionale, la FIOM. Inoltre l'accettazione del minimo salariale appare pericoloso, foriero di conseguenze gravi.

La cosa curiosa è che sarà criticato anche dalla parte avversa, i sindacalisti rivoluzionari. Questi, infatti, si trovano di fronte ad una limitazione drastica del diritto di sciopero, di cui la FIOM si fa garante. E neanche rilevano, o intendono rilevare, l'assoluta novità del contratto, la commissione interna. Anzi, il sindacato se ne sente minacciato, in quanto ritiene potrebbe minare il suo potere di rappresentanza.

Sarà comunque un contratto dalla durata brevissima, neanche un anno. La situazione del mercato finanziario ed azionario è troppo incandescente perché non si ribaltino rapidamente le condizioni; ed infatti nel biennio 1907-1908 la crisi economica generale assumerà per il settore automobilistico i contorni di una catastrofe, e questo non potrà non avere ripercussioni anche sui rapporti interni alle fabbriche.

* * *

IL MOTORE AVALVE ITALIA

Il motore senza valvole Itala ha fatto la sua prima apparizione pubblica ai Saloni di Londra e Torino del 1911. Due organi solamente assicurano la distribuzione dei gas ai quattro cilindri, fusi a coppie, e funzionanti secondo l'ordinario sistema a 4 tempi.

Ogni coppia di cilindri è fusa con, nella sua parte anteriore, in alto, una terza camera più corta, che comunica tramite un'apertura con ciascuna delle due camere di compressione contigue. In questa camera si trova il distributore rotativo, che funziona come un rubinetto. Al di sotto di esso

si trova il condotto di aspirazione dei gas del carburatore; al di sopra, quello di scarico.

Le aperture di questo rubinetto sono disposte in maniera tale da permettere la comunicazione di ciascuna camera di compressione con il carburatore, o la sua chiusura, o la comunicazione con il condotto di scarico, e tutto questo nel preciso istante voluto per la migliore resa del motore.

Le luci di aspirazione, così come quelle di scarico, sono due, opposte diametralmente: ne deriva che con un solo giro del distributore ogni cilindro fa due volte il giro completo dei quattro tempi. Questo ha la sua importanza, poiché in questo modo il distributore gira una volta ogni quattro giri dell'albero motore: così è assicurata un'ottima garanzia di durata.

Le tre sezioni in figura 1 mostrano le fasi di un cilindro e le relative posizioni del distributore A.

Nella sezione I il pistone è in fase di scarico e il distributore presenta all'apertura D del cilindro il condotto B che mette in comunicazione la camera di compressione con quella di scoppio.

Nella sezione II il pistone è in fase di aspirazione e il distributore presenta all'apertura D il condotto C che comunica con il carburatore.

Nella sezione III, il pistone è in fase di compressione all'inizio dell'espansione e il distributore chiude la luce D

Una quarta sezione (figura 2) mostra i rapporti di posizione tra le camere dei cilindri e quella del distributore; in questo ci si accorge come il distributore compiendo 45° in un mezzo giro dell'albero motore possa servire due cilindri accoppiati.

Nella sezione 2 il cilindro 1 è in fase di scarico, il cilindro 2 in fase di aspirazione, il cilindro 3 di scoppio il cilindro 4 di compressione. La disposizione di accensione è perciò 3421.

Questa sezione mostra anche che i due distributori girano uno in senso inverso dell'altro.

Ecco cosa scrive la "*Vie Automobile*" in un articolo dell'epoca: " Il motore senza valvole, costruito su brevetto Itala, è a 4 cilindri verticali fusi in coppia, aventi 105 mm di alesaggio e 150 mm di corsa.

In questo motore la distribuzione è assicurata da un distributore cilindrico rotante, comandato per mezzo di una vite senza fine da apposito albero. Esso è di costruzione semplicissima e serve a porre nel momento opportuno il cilindro motore in comunicazione del condotto di aspirazione e col condotto di scarico.

A prevenire ogni eccessivo riscaldamento delle pareti e la conseguente dannosa dilatazione dei materiali, il distributore è raffreddato internamente e esternamente da una circolazione d'acqua.

Se si considera che la velocità di rotazione del distributore corrisponde ad un quarto di quella del motore, si comprenderà facilmente come il dispositivo così munito di raffreddamento ad acqua funzioni in condizioni tali da escludere ogni e qualsiasi anche lontana possibilità di ingranamento.

Sempre per assicurare il regolare funzionamento del distributore, il medesimo venne dotato di camere compensatrici che, messe in comunicazione col cilindro al momento opportuno, elidono ogni spinta dell'esplosione sul distributore.

Dato questo sistema di distribuzione, risulta che nel motore a valve Itala i soli organi dotati di moto alternativo sono i pistoni, per cui esso si

appresta a funzionare con un numero elevatissimo di giri senza dare trepidazioni, e mantenendosi assolutamente silenzioso...

Il motore a valve Itala viene ad avere un rendimento di un quarto superiore a tutti indistintamente i motori delle medesime dimensioni della concorrenza.

* * *

IL MOTORE A CORSA VARIABILE

E' stato pensato quale sistema per eliminare il cambio. Il numero dei giri del motore, infatti, aveva un'escursione limitata; la corsa variabile permetteva di dosare la coppia alle ruote, variando il braccio di manovella.

In sostanza, lo scopo di questo dispositivo era consentire una variazione di coppia motrice spostando con una leva i fulcri del manovellismo del motore.

Il sistema era idraulico: nel motore ci doveva essere una pompa che dava pressione al circuito idraulico; il circuito idraulico comandato da una leva posta al centro del volante faceva sì che variasse la corsa.

* * *

ITALA 61

Motore interamente costruito in lega leggera, tranne la testa, che era in ghisa: caso clamoroso dell'impiego dell'alluminio negli anni Venti. L'alluminio però era anche molto costoso, perché l'energia elettrica, essenziale per la sua produzione attraverso l'elettrolisi della bauxite, era estremamente cara e quindi il suo costo rispetto agli altri materiali aveva un rapporto di quasi 10 volte superiore.

Anche la paratia che divide il motore dal cruscotto è costituita da una fusione in alluminio in pezzo unico.

* * *

RUOTA ELASTICA

L'Itala, nel 1910, brevettò una ruota elastica per veicoli industriali, con cerchione in ferro privo di gommatura, per ovviare alla rapida usura delle gomme (piene) sottoposte a sollecitazioni gravose e a rilevanti costi di sostituzione.

La soluzione proposta si basava sull'interposizione di una serie di rulli cilindrici in gomma fra il cerchio interno e quello esterno della ruota, in grado di ammortizzare, longitudinalmente e trasversalmente, le asperità del terreno, senza logorarsi o consumarsi. Una trovata interessante, ma che non ebbe successo.

©

AISA

Associazione Italiana per la Storia dell'Automobile

www.aisastoryauto.it

Maggio 2005