

LA DIATTO SUL PO

Di Augusto Costantino

UNA RICERCA ACCURATA SU UNA INDUSTRIA DALLE
UMILI ORIGINI SINO AI VASTI E MOLTEPLICI INTERESSI

Il 19 febbraio 1819, Vittorio Emanuele I ordinava che "l'ingrandimento della città di Torino avrà luogo dalla contrada di Po sino al fiume"; nel 1825 per iniziativa di Carlo Felice fu iniziata la piazza Vittorio, condotta a termine in soli cinque anni su disegni dell'ingegnere Giuseppe Frizzi e venne compiuta la costruzione del ponte, iniziata dai francesi il 22 dicembre 1810; il 23 luglio 1818 si interrava la pietra fondamentale della Gran Madre di Dio, inaugurata il 20 maggio 1831. Prendeva così la sua forma urbanistica il Borgo di Po, quarto ingrandimento di Torino.

I pescatori, muniti di regolare permesso municipale, gettavano i loro ami dal ponte o lungo le rive per prendere trote e anguille reputate "più squisite di quelle che vengono dal lago Maggiore"; le lavandaie sciorinavano sull'erba il bucato che punteggiava il verde di grandi quadrati bianchi dopo averlo lavato nelle limpide acque del fiume; i canottieri, con maglie a righe, iniziavano le loro gare nelle caratteristiche barche; l'in-

gegnere Bernardo Mosca, progettava, nel 1835, i "murazzi" terminati nel 1871 con la formazione dei "quais".

In questo contesto si inseriva un modesto carradore di trent'anni arrivato da Carmagnola nel 1835, che affittato un piccolo tratto di terreno sulla sponda destra del Po "ai piedi del Monte" apriva una bottega per la fabbricazione di ruote da carrettoni. Questa è la fondazione di quella che diventerà la grande fabbrica Diatto.

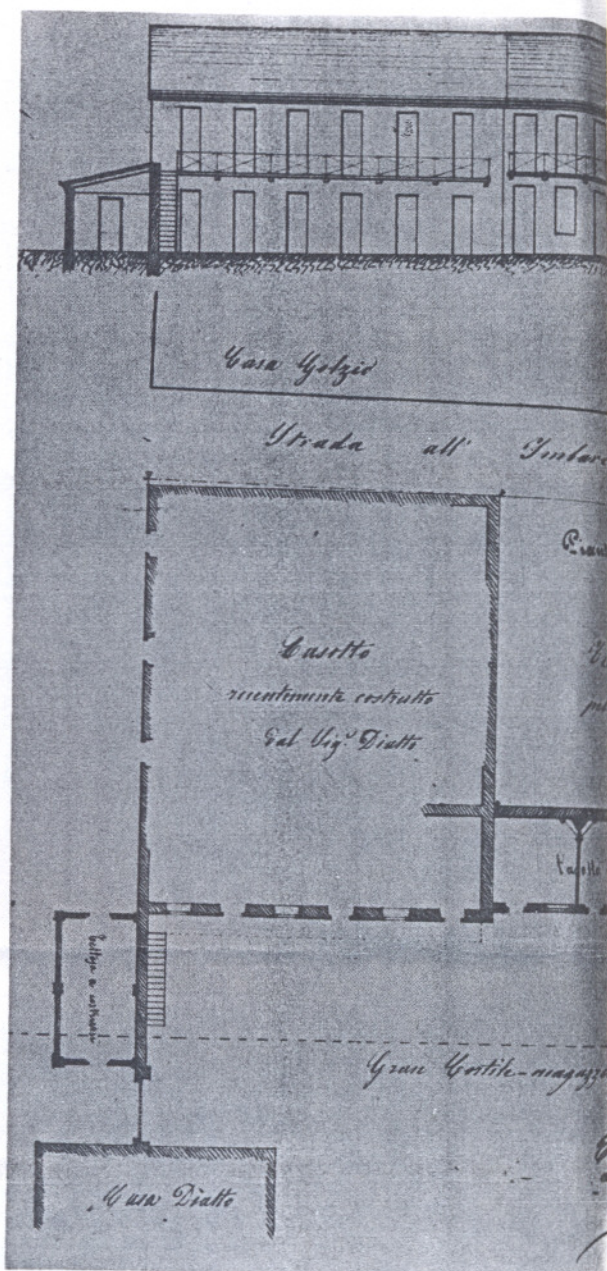
Questa ditta è passata alla storia dell'industria torinese con diversi errori, che ci è stato possibile correggere attraverso ricerche d'archivio. Innanzitutto è stato scritto che il fondatore della fabbrica era stato Giovanni Battista Diatto, impiantando un complesso già di una certa importanza. Come abbiamo detto il fondatore è senza dubbio Guglielmo Diatto, che aveva iniziato come semplice carradore con il suo lavoro sulle rive del Po, nel 1835, affittando il terreno dal conte Gay.

Soltanto nel 1861 Guglielmo Diatto acquistava il terreno e la casa "siti

al di là del Po in Strada Piacenza” per sessantanovemila lire, dal conte Francesco Gay con atto notarile del cinque maggio, rogato Guglielmo Teppati. Questo è il primo passo dell’azienda che nelle guide dell’epoca appare come “fabbricante di carrettoni”; il laboratorio è stato costruito su un progetto dell’architetto Giuseppe Brocchi. Un anno più tardi, il 5 ottobre 1862, vengono eseguiti già i primi ampliamenti su progetto dell’ingegnere Saverio Avenati; ancora un ingrandimento viene eseguito il 16 settembre 1863, dall’architetto Luigi Formento.

Per maggiore chiarezza sull’ignoto fondatore della Diatto, diamo una breve scheda anagrafica; era figlio di Biagio Diatto, nato a Sanfrè e morto a Carmagnola all’età di sessant’anni il 10 giugno 1814; possedeva una casa detta “la Cerva” dal nome di un antico albergo, in contrada di Porta Torino, che alla sua morte lasciò in eredità ai figli Giovanni, Guglielmo, Antonio, Giovanni Battista e Margherita, nomi che ricorrono spesso nella dinastia Diatto; la madre, Teresa, muore il 16 luglio 1821, dei cinque figli Margherita si sposa, Giovanni e Giovanni Battista rimangono a Carmagnola, Antonio e Guglielmo si trasferiscono a Torino, dove inizia il lavoro del carradore Guglielmo Diatto.

L’officina è in pieno ampliamento quando il 16 ottobre 1864 Guglielmo Diatto muore all’età di sessant’anni e con testamento del sei settembre istituisce eredi universali i quattro figli, Vincenzo, Giovanni, Giovanni Battista e Pietro, lasciando la legittima alla moglie Anna e alle figlie Teresa, Angela, Giuseppa e Rosa. La discendenza femminile consolida il patrimonio ai quattro fratelli, con atto del 31 gennaio 1867. E’ in quest’epoca che entra in scena Giovanni Battista Diatto, considerato da tutti il fondatore dell’industria; attraverso la storia dei quattro fratelli si può arrivare a una chiarificazione di



Vista degli stabilimenti Diatto sulle rive del Po a Torino ed alcune piante di sviluppo della grande azienda che avrà vita dal 1835 al 1918.

questo errore storico.

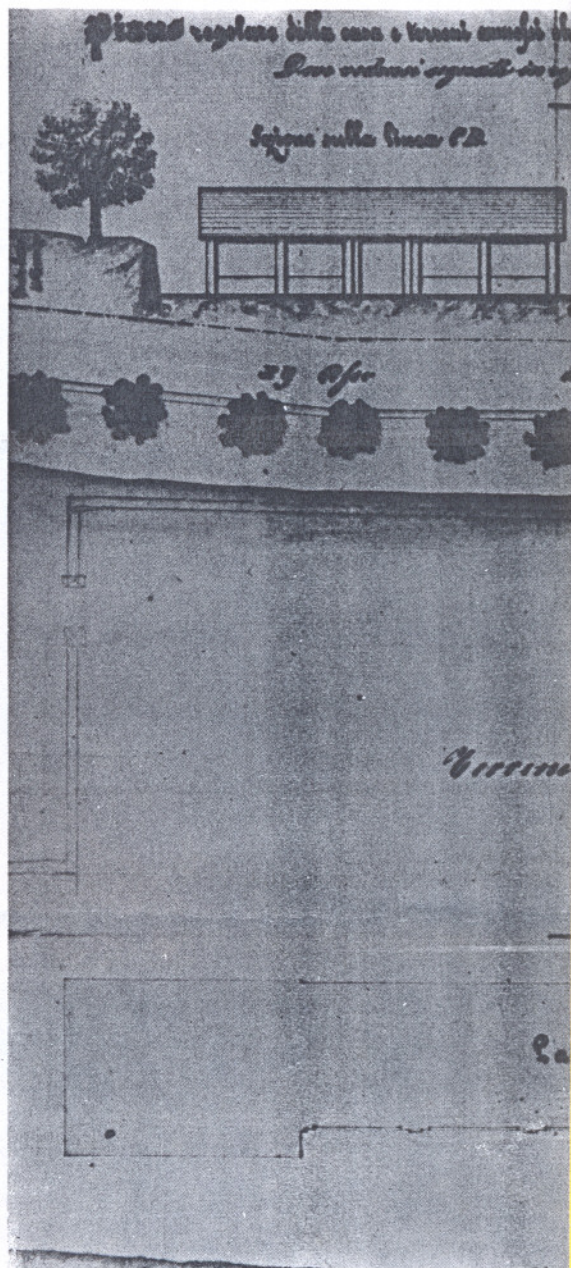
Il 22 ottobre 1865 "la Guglielmo Diatto eredi" compie degli ampliamenti su progetto dell'architetto Luigi Formento. Il 1 settembre 1868, la ditta, che aveva assunto la ragione sociale di "Fratelli Diatto", si estende ancora lungo il fiume, su progetti dell'architetto Giuseppe Brocchi. Il 17 settembre 1871 si inaugura la ferrovia Torino-Rivoli con due locomotive belghe e carrozze Diatto; inizia così la costruzione del materiale ferroviario che porterà la fabbrica a grande prestigio mondiale.

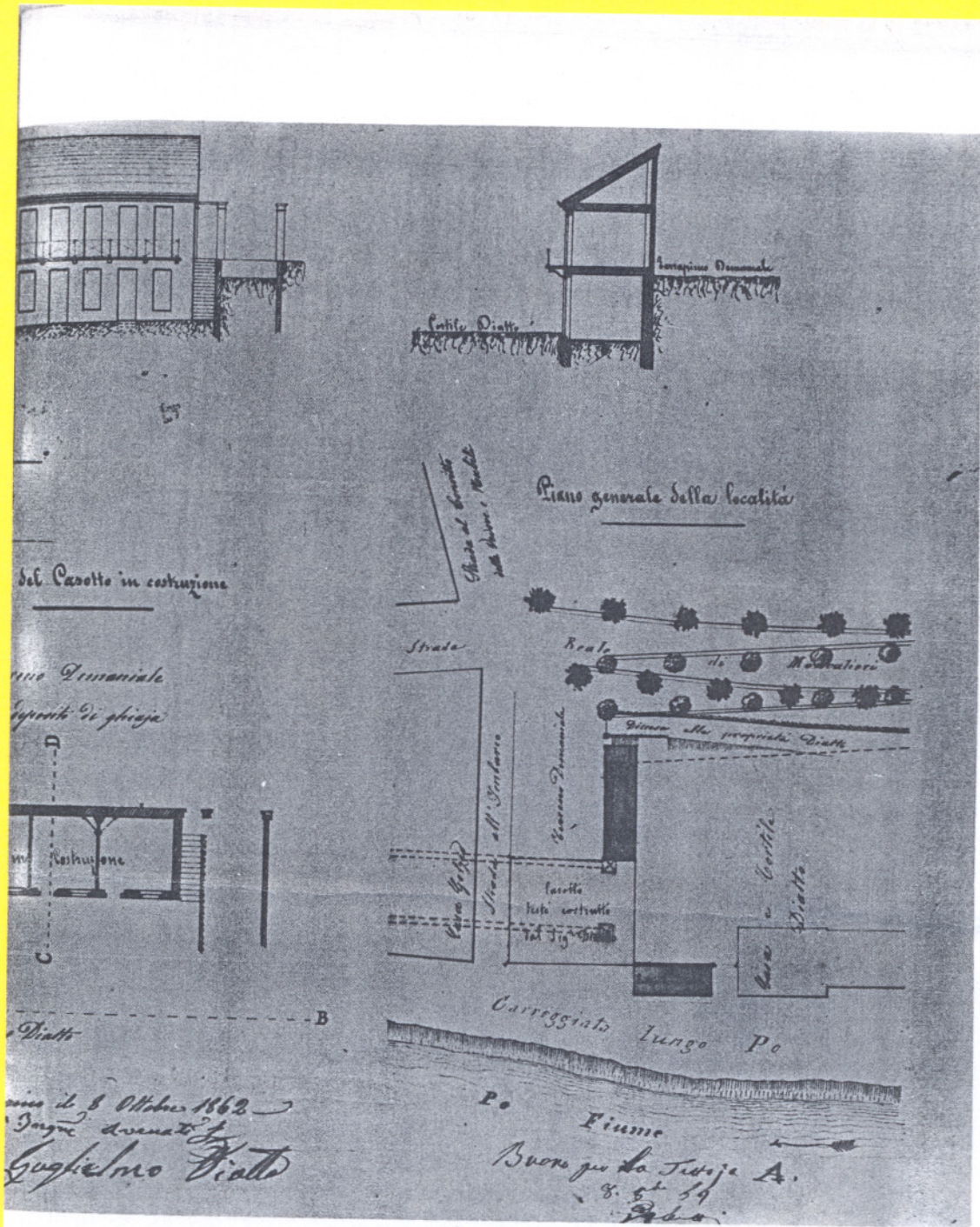
Nel 1878 vengono acquistati diversi lotti di terreno; il nove maggio una casa, giardino e prato verso il Rubatto dal sacerdote Giuseppe Delfino e il 23 ottobre un terreno con "nuova casa" da Leone Bauquel, il 16 maggio 1879 i coniugi Carlo e Lucia Martinetti vendono una lunga striscia di terreno lungo il Po ai fratelli Diatto.

Intanto il 10 agosto 1880 muore Vincenzo Diatto, celibe, lasciando eredi la madre, i fratelli e le sorelle. Quattro anni dopo, il 14 settembre 1884 muore Pietro Diatto lasciando eredi per successione legittima i quattro figli e la moglie, che il 15 febbraio 1887 assegnano per cinquecentomila lire, in assoluta, la proprietà ai cavalieri Giovanni e Giovanni Battista Diatto. Due anni più tardi il 23 luglio 1889, i due fratelli risolvono la società costituita fra loro e procedono alla divisione del comune patrimonio, assegnato per cinquecentomila lire a Giovanni Battista Diatto, consistente nei "terreni con le costruzioni entranti a uso industriale e d'abitazione nel Borgo Po, via Moncalieri, porte 8 10 14 16 a 28 di ettari 2.45.76".

Con questa cessione Giovanni Battista Diatto rimane padrone assoluto della fabbrica.

Gradualmente vengono acquistati altri terreni; dal 1874 al 1889 la costruzione si era estesa dal ponte Vittorio Emanuele al ponte in ferro Maria Teresa. Dalla produzione iniziale per carri, alle parigine, break,



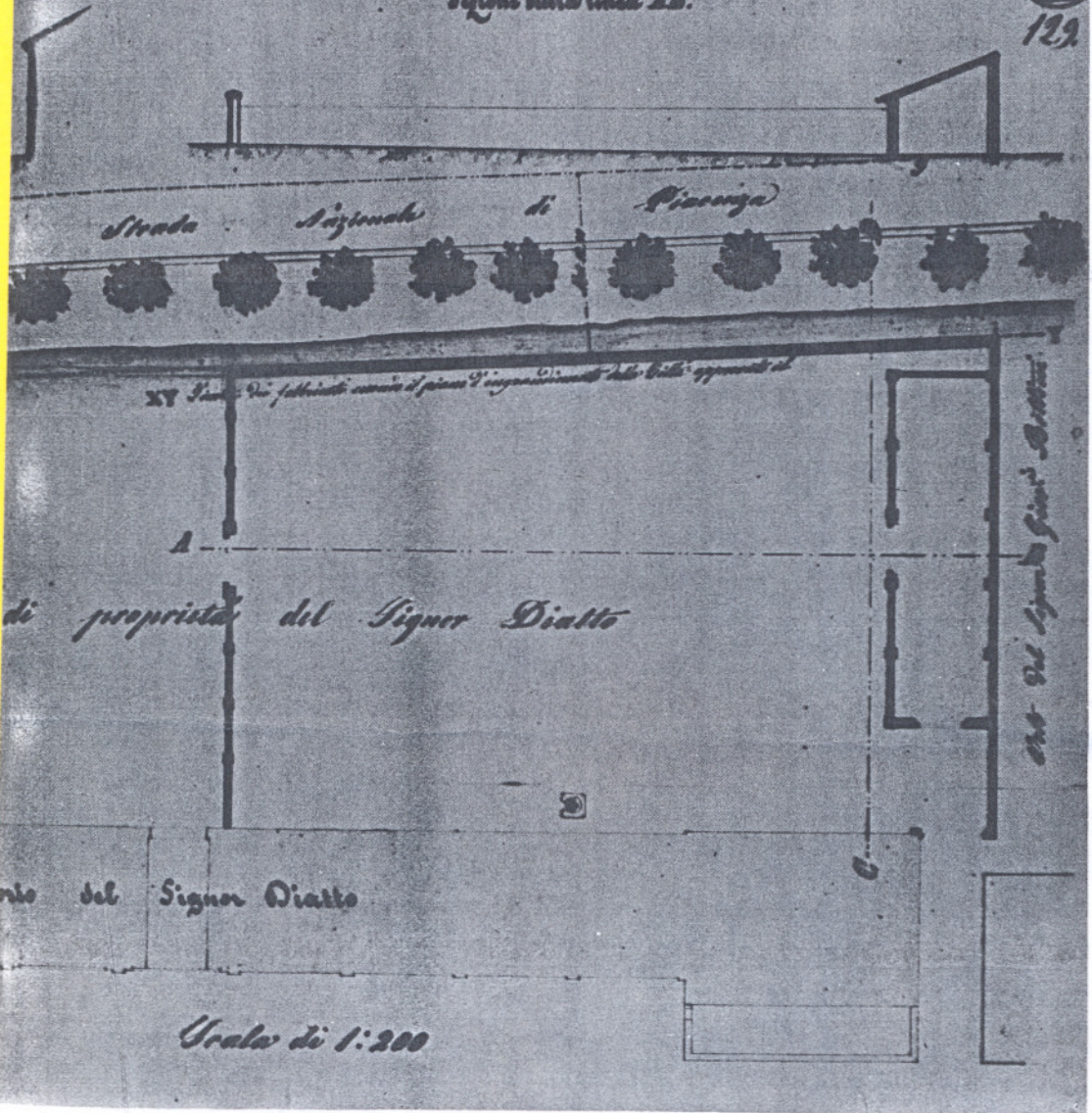


View of the Diatto Works on the Po River in Turin and some development drawings of this large plant which lasted from 1835 to 1918.

Vue des Usines Diatto sur les rives du Po et quelques plans de développement de la grande entreprise qui dura de 1835 à 1918.

Il Signor Diatto possiede nel Borgo di questa Città fra la sponda destra del fiume e la strada N. di Piacenza
un terreno di cui si vuole che intenda costruirvi per l'ampieggiare del suo fabbricato

Sezione sulla linea AB.



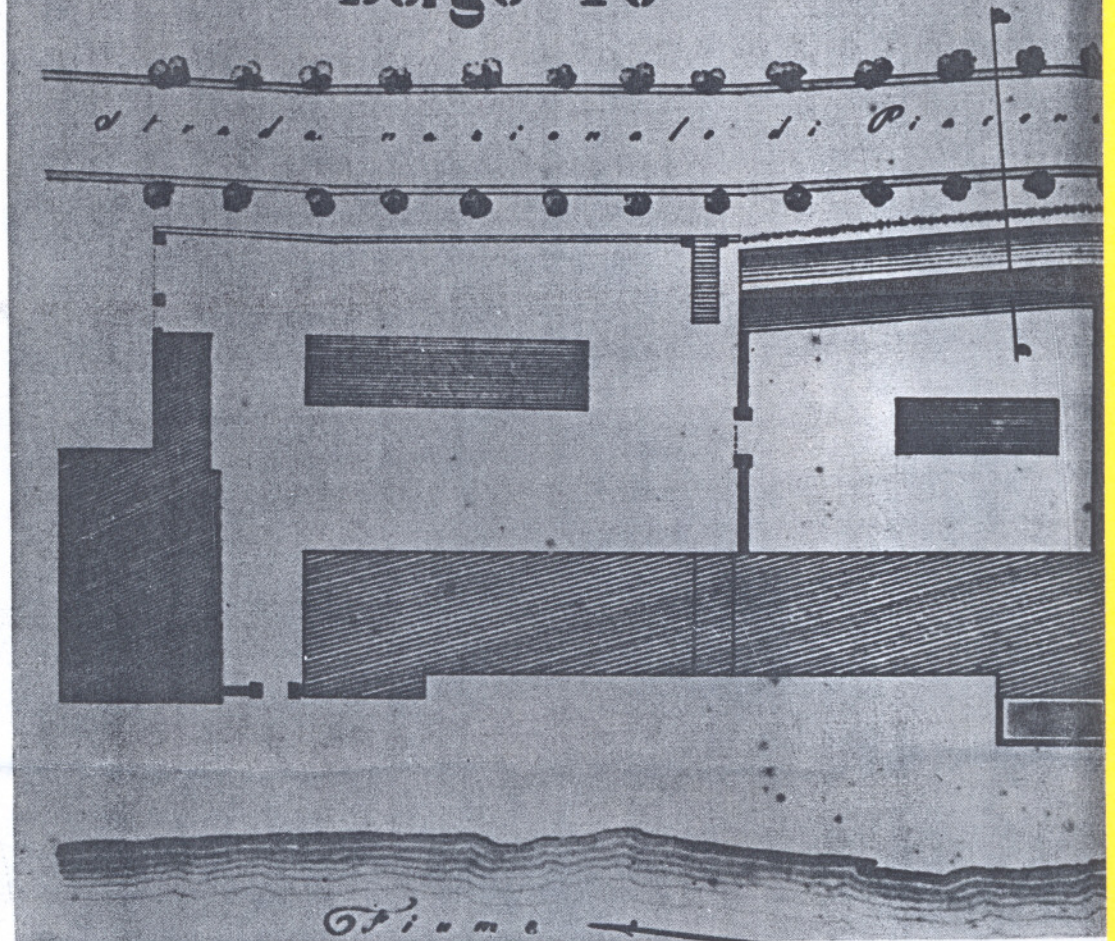
XV Se il fabbricato essere al piano l'ingrandimento delle volte approssimati ad

di proprietà del Signor Diatto

rio del Signor Diatto

Scala di 1:200

Proprietà degli Eredi di Guglielmo Borgo Po



landeau, omnibus, in seguito la Diatto passa alla costruzione di materiale mobile ferrotranviario, diventando fornitrice della Società Italiana Strade Ferrate del Mediterraneo, Società Nazionale di Ferrovie e Tranvie di Roma, Compagnia di Eletticità Thomson-Houston del Mediterraneo — per citarne alcune — inviando carri ferroviari di ogni genere, omnibus, trams, oltre che in Italia in Svizzera, Egitto, America.

Il 16 giugno 1901 iniziò a funzionare la funicolare Saint Vincent-Fons

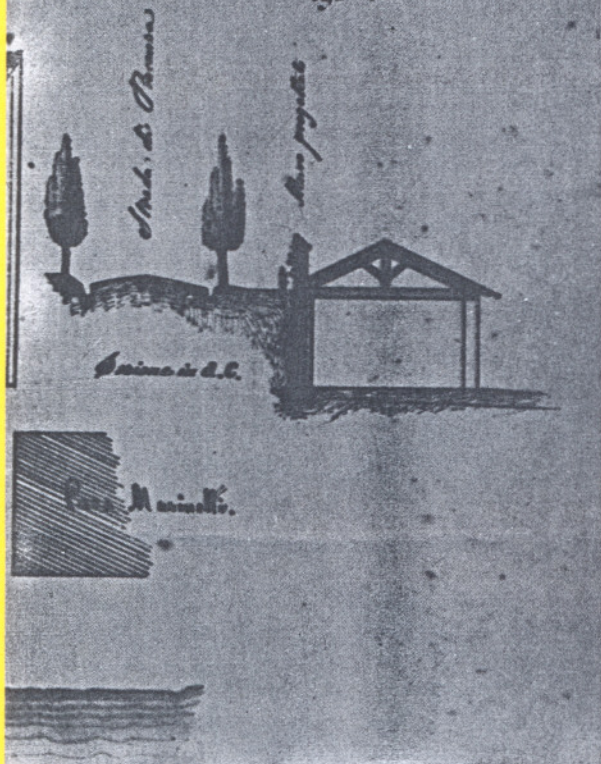
lunga duecentossessantatre metri costruita da Giovanni Battista Diatto su disegni dell'ingegnere Ernesto Strada; l'arco di accesso per la Fons Salutis era incorporato alla palazzina Diatto.

Il 4 marzo 1899 la ditta individuale si trasforma in società anonima con la denominazione di "Officine già Fratelli Diatto", con capitale iniziale di tremilioneisecentomila lire, alla quale Giovanni Battista Diatto — che rimane presidente della nuova società — vende lo stabile e i terreni del lungopo per 1.254.000 lire; consiglie-

no Diatto

con Crocetto di un muro a estrarsi a difesa della sponda
di una fetta di terra lungo la strada di Sincena

Il muro progettato è tutto in legno nella Sincena e sopra
la sponda destra della fetta di terra una la strada di Sincena
una strada d'acqua opposta anche, e vendetta al mare proprio
Dati. G. Diatto.



re delegato venne nominato Vittorio Guyot e direttore tecnico l'ingegnere Dante Ferraris, genero di Diatto.

Nello stesso anno, il trenta dicembre, con atto rogato Oreste Costa, il presidente acquista per conto della società ettari 6.48.48 di terreno, per centoquattromila lire, di proprietà della famiglia Curtino-Castagneri, facenti parte del podere La Rosa, fuori della Barriera di Orbassano, fra le coerenze della ferrovia di Milano e la ferrovia di Susa; "la Società acquisitrice avrà l'obbligo di concedere passag-

gio ai proprietari finitimi e venditori sulla stradiciola attraverso il terreno venduto e denominata via Rivalta".

Siamo nel 1899, anno di fondazione della Fiat, e nei prati e campi della Crocetta prendeva vita la futura Fiat Materiale Ferroviario. In tredici anni, dal 1899 al 1912, vengono assorbiti diversi terreni; di Giuseppe Besozzi, della Cascina La Grangia, fino all'acquisto degli stabili e dei prati della fabbrica di automobili Itala, con atto del 14 giugno 1912.

Una prima collaborazione Fiat-Diatto la troviamo nel 1906 quando le due società costruirono sei esemplari di tram con motore a benzina, che furono utilizzati per il trasporto dei visitatori alla Fiera di Milano di quell'anno; uno di questi prototipi, precursore delle automotrici a benzina, fu acquistato, insieme ai binari, da un marajà, e portato in India.

Intanto altri clienti si aggiungevano alla già fitta casistica della Società Diatto; la Compagnie des Wagons Lits et des Grands Express Européens di Parigi, il Consorzio Elettrico per la Tramvia Elettrica Torino-Rivoli, la Compagnie des chemine-de-fer Parigi-Orléans. Dalle rive del Po partivano vagoni di lusso per tutto il mondo, mentre il terreno alla barriera di Orbassano continuava a espandersi.

Come già si è detto il 20 settembre 1903 venne posta la prima pietra del ponte Umberto I, dedicato dalla città al sovrano ucciso a Monza il 29 luglio 1900, opera degli ingegneri fiorentini Micheli e Reduzzi, che sostituiva il ponte sospeso Maria Teresa costruito nel 1840 su disegni dell'ingegnere Paolo Lahaitre; con la costruzione del nuovo ponte il Comune delibera il 3 ottobre 1906, la formazione delle rampe d'accesso "fra aiuole e cespugli" e conseguenti espropri. Nella seduta del 27 novembre 1907 il consigliere Pia interviene chiedendo alla Giunta "se non riterrebbe opportuno il far pratiche per liberare la sponda destra del Po da quello stabilimento che indubbiamente onora Torino ma esteticamente la

deturpa: intende dire delle Officine Diatto. Tanto più che l'opportunità appare manifesta se si pensa che tali Officine posseggono un nuovo grandioso stabilimento alla barriera d'Orbassano...". Il 3 febbraio 1909 venne deliberato l'esproprio di una parte dello stabilimento Diatto, con dichiarazione di pubblica utilità, e la rampa del nuovo ponte viene completata, mentre la Diatto inizia il trasferimento alla barriera di Orbassano.

Nel 1912 Giovanni Battista Diatto, a settant'anni, si ritira dall'attività e cede la presidenza della società all'ingegnere Dante Ferraris, marito della figlia Giuseppina, già presidente della Fiat-San Giorgio Costruzioni Navali e Meccaniche, con sede in corso Dante ai numeri trenta e trentacinque, della quale era amministratore delegato Giovanni Agnelli.

Ritirandosi, Giovanni Battista Diatto, pur mantenendo la residenza a Torino nella sua casa di via Barbaroux al numero due, si trasferisce a Saint Vincent nella sua villetta di via Porta Romana al numero settantanneve, dove muore il 20 luglio 1922; la salma venne traslata a Torino nella tomba di famiglia al cimitero monumentale, vicino al padre Guglielmo, fondatore della Diatto, carradore di professione, che ha dato avvio a una delle maggiori industrie torinesi, seguita e sviluppata da Giovanni Battista. Forse per questo è stato considerato come il fondatore della grande fabbrica, mentre a lui si deve la costituzione della "Società Anonima già Fratelli Diatto".

Con atto notarile 23 aprile 1918, rogato Ernesto Torretta, le Officine Fratelli Diatto si fondono alla Fiat; la Casa torinese acquista gli stabili e i terreni posseduti dalla Diatto per un valore di 4.669.491,50 lire.

Le proprietà erano suddivise in: 105.327 metri quadrati di terreno alla Crocetta; ettari 2.35.06 di terreno sovrastanti costruzioni a uso industriale e di abitazione in via Moncalieri 8 10 14 a 28; 1785 metri

quadrati di terreno con costruzioni nel Borgo Po al Rubatto; 1694 metri quadrati di terreno con costruzioni in via Moncalieri al numero ventuno. Abbiamo citato questi dati che ci sono sembrati interessanti, dall'atto notarile.

La "Società Anonima già Fratelli Diatto", dopo diciannove anni di vita caratterizzata da continuo e progressivo sviluppo, si trasforma così — nella sede di via Rivalta — in Società Fiat — Materiale Ferroviario. Mentre la Diatto, sulle rive del Po, dopo ottantatré anni, termina la sua esistenza all'inizio del 1918. Nello stesso anno cessa anche l'attività automobilistica della Diatto, fondata il 12 aprile 1905, dai fratelli Vittorio e Pietro Diatto, figli di Giovanni Battista, con stabilimento in via Frejus al numero ventuno. La produzione di questa ditta, dopo un accordo con la Clément-Bayard per la fabbricazione di automobili tipo "Torino", il 30 aprile 1909, dopo lo scioglimento con la Casa parigina, prese a costruire le vetture "Diatto" che ebbero un periodo di notevoli successi diluiti dalla crisi e passaggi di società sino all'assorbimento totale; così anche in questo settore il nome di Diatto viene cancellato, come cancellate sono tutte le costruzioni e soprattutto quelle sulla riva del Po.

Il panorama lungo il fiume cambia fisionomia, spariscono le due ciminiere che hanno caratterizzato per tanti anni le vedute della collina, spariscono le officine, le case, un intero mondo di lavoro. Se ne sono andate anche la lavanderia, i pescatori, e perfino le trote e gli storioni; abbattuti i magazzini del sale, i casotti per la raccolta della sabbia. Dalle guide sparisce anche il nome di "Diatto Guglielmo fabbricante di carrettoni vicino a po rimpetto al Monte"; pure nella scheda anagrafica di Giovanni Battista Diatto troviamo scritto "professione benestante già carradore" è un aggancio agli umili artigiani che hanno fatto di Torino la capitale dell'industria.

a.c.