

sulle commesse di guerra crollavano, la Fiat riuscì a condurre la riconversione con rapidità e sicurezza, conquistando il primo posto nel panorama industriale nazionale.

La Fiat, che nel 1917 aveva acquisito le Ferriere piemontesi, le Industrie metallurgiche di Torino e le Officine Diatto, assicurandosi la possibilità di produzioni siderurgiche e ferroviarie, era ora impegnata nella costruzione del nuovo stabilimento del Lingotto, destinato alla produzione di autovetture, mentre il vecchio stabilimento di corso Dante avrebbe continuato la produzione di autocarri, divenuta predominante durante la guerra. Progettato da Giacomo Mattè Trucco per un sistema produttivo ispirato al modello dello stabilimento Ford di Highland Park, il Lingotto, che all'epoca della sua inaugurazione nel 1923 rappresentava l'impianto automobilistico tecnologicamente più avanzato d'Europa, era destinato a incidere nell'immaginario collettivo, come simbolo del progresso industriale e della modernità, coi suoi due chilometri di lunghezza per cinque piani di altezza, e la pista di collaudo sul tetto a completamento di un ciclo produttivo che si sviluppava verso l'alto, da terra per arrivare alle catene del montaggio finale all'ultimo piano⁸⁴. A dirigere il Lingotto fu chiamato Ugo Gobbato, un ingegnere di grande prestigio, esperto di organizzazione della produzione.

Continuava intanto il processo di concentrazione. Nel 1923 la Fiat creò la sezione Grandi motori, con il riacquisto dello stabilimento Fiat San Giorgio, ceduto all'Ansaldo nel 1916, e acquisì l'OM di Brescia. Nel 1926 acquistò lo stabilimento aeronautico Ansaldo di corso Francia e diede vita alla Aeronautica d'Italia. Sempre nel 1926 incorporò la Spa, una società torinese che produceva vetture e autocarri, e nel 1929, con l'assorbimento della Scat-Ceirano, creò il consorzio Fiat Veicoli industriali. Nel 1930 fu la volta dell'Itala, nel 1931, infine, della Omat (la ex fabbrica di automobili Standard). La Fiat si trovò impegnata in una vasta gamma di produzioni: autovetture, autobus, autocarri, trattori, materiale ferroviario, grandi motori marini, motori per aerei, macchine utensili, blindati e armi. Diventò inoltre il terzo produttore di acciaio, dopo l'Ilva e la Falck, ed entrò nel settore vetrario con la Vetrocoke di Porto Marghera, per la distillazione del carbon fossile e il vetro in liste. Alla metà degli anni Venti, nei soli stabilimenti torinesi della Fiat lavoravano oltre 30 000 persone (2500 erano impiegati e dirigen-

⁸⁴ Cfr. C. OLMO (a cura di), *Il Lingotto 1915-1939. L'architettura, l'immagine, il lavoro*, Allemandi, Torino 1994, e in particolare, per l'organizzazione tecnica e produttiva, il saggio ivi contenuto di D. BIGAZZI, *Strutture della produzione: il Lingotto, l'America, l'Europa*, pp. 281-336.