

Sergio Toffetti

Il fondo cinematografico Fiat – oltre 25 mila rulli conservati dall'Archivio Nazionale Cinema d'Impresa¹ – ci ricorda come la storia del cinema sia un'invenzione delle storie del cinema, cretostomia di opere e autori strutturata in canone della memoria. Infatti, l'infinita produzione di film industriali si conferma a pieno titolo non solo fonte indispensabile per la storia economico-sociale, ma parte integrante del panorama cinematografico. Tutti i cineasti italiani, meno Visconti che era ricco di famiglia, hanno lavorato per l'industria o per la pubblicità. In effetti il cinema si accorge subito delle potenzialità spettacolari delle "altre industrie", di cui sfrutta non solo il dinamismo visivo delle macchine, ma la concentrazione di grandi masse di figuranti come già le operaie in uscita dagli stabilimenti Lumière. Già nel 1905 Filoteo Alberini gira *Le acciaierie di Terni*, e Arturo Ambrosio a Torino inaugura la società di produzione con la *Corsa automobilistica Susa-Moncenisio*² (Roberto Ome-gna, 1904): dai processi di fabbricazione si vola subito al nascente mito di massa. L'idillio cinema-industria appassisce rapidamente nel cinema mainstream, dove ricordiamo le forti immagini di officina che aprono *Il padrone delle ferriere*³ di Eugenio Perego (Itala, 1919),

1 Da vicedirettore della Cineteca Nazionale, nel 1999, ricevo dalla Edison la proposta di rilevare il loro archivio cinematografico, tra cui i documentari di Ermanno Olmi. Nasce così l'idea di creare una struttura dedicata al cinema industriale, che prende corpo quando, da conservatore, propongo una convenzione con Regione Piemonte, Comune di Ivrea e Olivetti (oggi TIM) che porta, nel 2006 all'apertura dell'Archivio Nazionale Cinema d'Impresa, nella sede dell'ex asilo olivettiano di Mario Ridolfi. Oggi l'Archivio conserva oltre 100 mila supporti (82 mila rulli di pellicola e circa 30 mila magnetici). *Fondi d'impresa*: Fiat, Olivetti, Edison, Montecatini, Ferrovie dello Stato, Fila, Breda, Innocenti, AEM milanese, Metropolitana Milanese, ATM Torino, Italgas, GFT, Marzotto, Bemberg, Fila, Bosca, ENI, Ansaldo, Ferrari, Piaggio, Recchi, Venchi Unica, Rancilio, Birra Menabrea, ecc. *Istituzioni culturali*: Enea, Enea Antartide, Museo della Scienza "L. Da Vinci", ASTUT, FEDIC, Museo "Fortuny", Art Doc Festival, ecc. *Case di produzione*: Documento Film, Recta Film; Palomar, Fargo, Show-Biz/Collettivo Cinema Militante Milano, Roberto Buttafarro. *Cineasti e artisti*: Daniele Segre, Ugo Nespolo, Paolo Gioli, Edoardo Fadini, Michelangelo Buffa, Filippo Paolone, Agata Guttadauro, Arcangelo Mazzoleni, Pia Epremian, Marco Di Castri e Gianfranco Barberi, Isabella Bruno, Rubino Rubini, Isabella Sandri, Andrea Enore Zeffiri, Corrado Farina, Compagnia Solari Vanzi. *Enti religiosi cattolici*: Salesiani, Missionari della Consolata, Cappuccini, Veneranda Fabbrica del Duomo, Mediacor, ecc. Conserva inoltre oltre 12 mila *home movies* a partire dagli anni Dieci; l'Archivio della Tavola Valdese e una documentazione audiovisiva del Centro di Documentazione Ebraica di Milano. L'Archivio ha un laboratorio digitale fino a 5K per tutti i formati film e i più diffusi standard magnetici. Tra i lavori su committenza: la digitalizzazione del fondo audiovisivo di Banca d'Italia e di Intesa San Paolo.

2 Aldo Bernardini ci informa che è «la terza edizione, vinta da Felice Nazzaro su Fiat 100 HP»; A. Bernardini, *I film «dal vero» 1895-1914*, Cinema muto italiano, La Cineteca del Friuli, Gemona 2002. Il film viene presentato al Cinematografo Edison di via delle Finanze a Torino, il 16 maggio, meno di 48 ore dopo la corsa, secondo una testimonianza dello stesso Ambrosio. Una copia esisteva fino ai primi anni Ottanta al Museo Nazionale del Cinema di Torino.

3 Cfr. V. Martinelli, *Il cinema muto italiano. 1919*, in «Bianco e Nero», numero speciale, 1995, pp. 203-205.

e poi le miniere, la “reclame umana” del “Cacao Moulinet”, l’incidente mortale sul lavoro, fino all’omaggio finale degli operai alle nozze padronali. Meno noto *Il delitto della piccina* di Adelardo Fernández Arias (1920), dove non solo la giovane operaia (Valentina Frascaroli) ammazza il padrone che tenta di sedurla, ma si vede un minuto dal vero di un’imponente manifestazione del “biennio rosso”, con conseguenti difficoltà di censura. Interrompere la produzione per le riprese è però troppo complicato; raccontare la lotta di classe, troppo delicato; nessuna ipotesi narrativa regge un kolossal del lavoro, e il comico o il mélo funzionano meglio in ambiti meno problematici per il pubblico. E poi, la modernità agitata non manca di suggestive coreografie di massa, come quando “la Grande Proletaria” di Giovanni Pascoli sbarca in Libia, e sfilano i camion FIAT 15 Ter modificati per la guerra coloniale che Luca Comerio segue dallo *Sbarco a Tripoli* all’impiego operativo in *Camion in Libia*⁴. Sempre nel 1911 Comerio gira *Gli stabilimenti Fiat di Corso Dante*⁵, mostrando oltre al ciclo di produzione, gli operai con lo sguardo fermo in macchina a rivendicare gramscianamente l’orgoglio di produttori e panoramicando con decisione in ogni anfratto. Due anni dopo in *La fabbricazione dei cappelli Borsalino* azzarderà anche un *travelling*, impossibile da realizzare otticamente, ma ottenuto inquadrando in piano ravvicinato un mosaico di scatole su un carretto che progressivamente si allontana dalla macchina da presa: Comerio deve rompere la monotonia del documentario, e dunque non teme di disorientare gli spettatori come i prudenti Giovanni Pastrone e Segundo De Chomon che, come si vede dagli “scarti di *Cabiria*”, selezioneranno la ripresa in movimento più timida e meno spaesante per il pubblico. Nel finale, le maestranze sciamano dai cancelli. La prima pagina della «Stampa», in mano a uno di loro, ha consentito a Elena Testa⁶ di datare le riprese al 6 luglio 1911.

La FIAT scopre immediatamente nel cinema un settore importante di politica industriale per tutti gli aspetti della vita aziendale: dalla produzione (catene di montaggio, formazione professionale, processi di fabbricazione, prodotti) al rapporto con i clienti attraverso la pubblicità che segna l’evoluzione dei modelli di società. Una particolare attenzione va alle “opere sociali”, tipiche di un’epoca in cui la “fabbrica mondo” si porrà come presenza totalizzante per rispondere ai bisogni e al tempo libero dei dipendenti, attraverso il dopolavoro, le colonie per ragazzi, i centri culturali e sportivi, le attività sanitarie e assistenziali. Se si volessero identificare i generi delle origini, il primo è quello dei “film di prodotto”: *Sfilata di vetture a Ferrara* (1909, 1’11”); o *Fiat 509 a Roma* (1924, 17’15”) dove il défilé dei modelli da Piazza del Popolo a Piazza San Pietro istituisce un dialogo sulla modernità tra automobile e città. Contemporaneamente si documentano le gare, come ne *Il circuito di Brescia* (1923, 2’56”) con la vittoria di Alessandro Cagno su Fiat 803 Corsa. Ma i due film più originali sono per il mercato estero: *Die Erbschaft (L’eredità) Fiat 514*, realizzato nel 1929, animazione con il protagonista che investe l’eredità in una Fiat 514; e soprat-

4 Salvo diversa indicazione tutti i film Fiat sono visibili su: <https://www.youtube.com/@cinemaimpresatv>

5 Il film è citato da Aldo Bernardini col titolo *Come si fabbrica un’automobile*; A. Bernardini, *I film «dal vero» 1895-1914*, cit. .

6 E. Testa, *La Fiat in scena*, Tesi di laurea, Università di Torino, 2003, relatore Giovanni De Luna, è all’Archivio di Ivrea dal 2006. In precedenza c’era già stata una tesi sul Cinefiat nel 1982, sostenuta da Floriana Piquet con Gianni Rondolino.

tutto *Ja mam! Te masz! On bendz mial 508* (1932, 6'7")⁷, uno dei primi film sonori in Polonia, diretto per il lancio della Fiat Polski da Carl-Erich Kroesche⁸ con un cast preso dal varietà: in una stazione di servizio un piccolo musical su un tango "automobilistico" di Wiktor Krupinski.

Fin da subito tuttavia, il vero prodotto da lanciare è la fabbrica in sé. Nel 1923 si inaugura a Torino il nuovo stabilimento del Lingotto, progettato dall'ingegner Giacomo Matté Trucco (1896-1934) con soluzioni innovative come le rampe elicoidali che anticipano il Guggenheim Museum di Frank Lloyd Wright, e la pista parabolica sul tetto per il giro di prova delle automobili assemblate a salire dal piano terra. Il cinema entra al Lingotto nel 1923 con la visita di Benito Mussolini, fotografando lo stato dei suoi rapporti con Fiat e classe operaia. Il Duce – ancora vestito "in civile" con trench e cilindro – prende posto sul sedile posteriore dell'auto di rappresentanza accanto al ministro della marina Paolo Thaon di Revel, di fronte il Senatore Giovanni Agnelli. Nessuno scambio di cordialità attraversando le officine fino alla pista dove sfrecciano i piloti Carlo Salamano e Pietro Bordino. Finito il giro, il Duce riceve da un giovane Vittorio Valletta (futuro amministratore delegato della Fiat) il Libro d'Oro delle firme, e passa sul piazzale del Lingotto per un discorso alle maestranze. Applausi composti, rarissimi saluti romani, come documenta una sobria produzione Cines senza forzature propagandistiche. Mussolini – secondo un aneddoto popolare – avrebbe commentato: «Torino porca città. Questa volta non mi hanno fischiato, la prossima mi applaudiranno». Altra aria si respira infatti nel cinegiornale Luce del 4 novembre 1932⁹, dove Agnelli tacitando la folla plaudente, esordisce: «Al Duce dell'Italia fascista molto noi dobbiamo...». Cambiamento già in vista nel 1926 in *Stabilimenti di produzione di Modena*, dove balilla e piccole italiane salutano romanamente il Re Vittorio Emanuele III, e una didascalia dichiara: «A Terra italiana macchine italiane». La fabbrica domina nelle numerose visite ufficiali, dalla Principessa Mafalda ai Salesiani, ripetute a Mirafiori nel dopoguerra: dal Maresciallo Tito a Walt Disney alla Regina Elisabetta. Lingotto protagonista anche nell'acrobatico *I pompieri del Lingotto* (1926) aperto dalla scritta al neon che campeggerà sul tetto fino agli anni Sessanta: «Fiat», col viraggio in blu che anticipa *Incanto notturno*, il manifesto per il lancio della 600 commissionato a Felice Casorati nel 1955. Dagli anni Venti la Fiat rivendica un ruolo egemone nella socialità dei dipendenti, come in *Colonie di Chiavari* (1924) e soprattutto in *Inaugurazione della sede del dopolavoro Fiat e celebrazioni al merito* (1929). Se il primo anticipa le vacanze estive di migliaia di "bimbi Fiat", il secondo è un manifesto di politica aziendale. La Fiat si pone come specchio – sintonia che può diventare potenziale concorrenza – dell'organizzazione sociale voluta dal regime con la segmentazione del popolo in associazioni, corporazioni professionali, gruppi di interesse, fasce d'età. Alla presenza del Principe Umberto sfilano autorità in camicia nera,

7 «Io ho! Tu hai! Lui avrà la 508», cfr. <https://www.youtube.com/watch?v=9hNm7nWtp9E>

8 Fonico tra il 1930 la fine della guerra, per film anche notevoli come *Kuble Wampe* di Slatan Dudow, con la sceneggiatura di Bertolt Brecht (1932).

9 *Benito Mussolini a Torino: la visita agli stabilimenti Fiat Lingotto*, Archivio Luce Cinecittà, <https://www.youtube.com/watch?v=MfEQ9T8WcF8>, ultima consultazione 19 dicembre 2025.

avanguardisti e la vita aziendale organizzata: sorveglianti, pompieri, bambini delle colonie, gruppi sportivi: rugby, bocce, squadre femminili di tennis e canottaggio, e l'«italianissima volata», il gioco di palla a squadre ideato personalmente da Augusto Turati, segretario del PNF. «E così fino a sera, nell'allegria ristoratrice, i dopolavoristi Fiat, come in un'affettuosa famiglia, godono della bella giornata».

In parallelo alla produzione e alle relazioni umane, l'ufficio pubblicità Fiat prova a trasformare i lanci di prodotto in eventi della nascente cultura di massa. Già nel 1925 per l'uscita della 509, con l'ambizione di guardare a un mercato diffuso, si commissiona una marcetta a Riccardo Zandonai con le parole del librettista Giuseppe Adami¹⁰. Tra l'ironia del secondo Futurismo e la rivista più scapigliata la nuova Fiat sfreccia cantando: «sbocciato è un nuovo fiore / dall'officina immensa / creato dal fervore/ della ricerca intensa... s'incrocia in mille corse / si dona a mille borse / s'appresta a mille prove / la Cinquecento e Nove!» Questa *liaison* tra note e motori che continua fino a oggi, la racconta diffusamente Lorenzo Coveri¹¹. Per restare alla Fiat, come non ricordare l'epica della Balilla: dalla 1100 della *Famiglia Brambilla in vacanza*¹²: «la mamma col papà / la Nanà col gagà / sulla vecchia Torpedo s'avanza / la famiglia Brambilla in vacanza»; agli esordi del Quartetto Cetra: «Evviva la Balilla / quattro posti tanto bella / con tre marce e marcia ndrè / di meglio no, non c'è... Se Greta Garbo fa la fatalona / se il Dottor Jeckyl tanto c'impressiona / se Tarzan nella giungla non perdona / che cosa ce ne importa a noi gagà / soltanto la Balilla è la più grande novità»; fino a Giorgio Gaber, Nanni Svampa ed Enzo Jannacci che negli anni Sessanta del «folk all'italiana» recuperano una canzone anonima in milanese degli anni Trenta, «La Balila»: «Mi vu in gir de chi e de là / mi vu in gir per laurà / trovi tant bigliett de mila / me vegnù in ment de cumprà una Balila». Si potrebbe continuare a lungo, fino all'«Intervista con l'avvocato» di Lucio Dalla nell'album con i testi di Roberto Roversi *Automobili* (1976). Ma il più sublime resta sempre Paolo Conte in una sua dedica: «Aurelia, affacciata all'Aurelia, guardava passare un'Aurelia».

Un salto di qualità arriva con *Sotto i tuoi occhi* (1931), deliziosa commedia, non firmata, in doppia versione muta e sonora, di probabile produzione Cines, con protagonista Isa Pola e Piero Pastore, giocatore della Juventus con all'attivo un paio di film, poi coprotagonista in *Acciaio* di Walter Ruttmann (1933). Sul treno in arrivo a Torino due fidanzati: lei vuol partecipare a un raduno automobilistico, lui le promette: «Domani avrai una nuova macchina, fatta sotto i tuoi occhi». Il giorno seguente, nel cuore del Lingotto, la nuova vettura cresce dalla fucina all'assemblaggio della carrozzeria al battesimo in pista, e poi su strada

10 Per Zandonai aveva già scritto nel 1919 *La via della finestra*, ma Adami è celebre soprattutto per la collaborazione con Giacomo Puccini: *La Rondine*, 1917; *Il tabarro*, 1918; *Turandot*, con Roberto Simoni, 1927. Popolarissimo autore teatrale, nel 1935 mette in scena uno dei cavalli di battaglia della commedia sentimentale vernacolare: *Felicita Colombo*, portata al cinema due anni dopo da Mario Mattoli con la coppia che l'aveva resa celebre sulle scene: Dina Galli e Armando Falconi.

11 Lorenzo Coveri, *Dalla "Torpedo blu" alla "Topolino amaranto". Automobile e automobili nella canzone italiana del Novecento*, in «Quaderni di Palazzo Serra», n. 29, Università di Genova, 2016, pp. 173-186.

12 Parole e musica di Nino Rastelli e Nino Casiroli per la voce di Fausto Tommei. Nel 1941 esce anche un film di Carl Boese, con lo stesso titolo.

fino alla reggia di Stupinigi: ideale continuità tra dinastie regnanti. Il film è parte del lancio per la Fiat 522, orchestrato dal responsabile della pubblicità Geo Pestelli¹³, che commissiona anche a Massimo Bontempelli *522. Racconto di una giornata*¹⁴, dove la macchina racconta da protagonista il suo primo giorno di vita in “stile Novecento”, fuori dalla mistica futurista che allontana il ceto medio: corse, meccanici, belle sconosciute, piccoli incidenti, «cammini di libertà e di potenza, di respiri infiniti tra l’aria bellissima d’Italia». In *Gli uomini che mascalzoni* di Mario Camerini (1932), Vittorio De Sica, per portare in gita al lago Lya Franca sceglierà una Fiat 525 Torpedo.

Tre anni dopo esce *La strada e il volante*¹⁵ di Pietro Maria Bardi, co-direttore di «Quadrante» con Bontempelli, dove una Fiat 1500 porta il protagonista in un viaggio nell’Italia ormai “bottaiana” della velocità maschia e scanzonata accompagnata all’operosità industriale. Nel 1934 Alessandro Blasetti aveva già realizzato il suo teatro di massa¹⁶ sul camion Fiat 18BL, «macchina degli arditi, degli squadristi e delle costruzioni». Fino alla fine della guerra la produzione diretta Fiat si affida per lo più al Luce: un record aereo, la colonia di Marina di Massa, un “saluto al Duce” di operai, la Littorina, un campionato di carri armati, la nuova 500, il “Cinemobile” Fiat 618. Il cinema industriale si intreccia con le esigenze belliche, come in *Cielo spagnolo. L’aviazione legionaria da caccia nella guerra di Spagna*¹⁷ diretto da Domenico Paolella per la Incom, con commento di Gian Gaspare Napolitano (1938). Il film di maggiore impegno è *Terra, mare, cielo*: istituzionale Fiat per eccellenza, girato senza sonoro per funzionare in ogni situazione aziendale, rifatto nel 1957, e ancora oggi, lo slogan ritorna per lanciare la riapertura del Museo e Centro Storico Fiat¹⁸. La Fiat ne esce come «un’organizzazione industriale che dalla materia prima sviluppa il ciclo di tutte le produzioni motoristiche», con capitoli che sono parole d’ordine sui primati dell’Italia fascista: Ferro, Fuoco, Velocità. Del 1941 è *I nuovi stabilimenti Fiat Mirafiori* di Mario Gromo¹⁹, con testo di Pestelli: perfettamente allineato agli stilemi del cinema di propaganda. Il più grande stabilimento automobilistico d’Europa nasce «per dare all’Italia un altro possente strumento di lavoro e a 22 mila operai le officine più razionali». Organizzazione, tecnologia e manodopera: componenti essenziali della prosperità aziendale. La lavorazione segue la nascita di Mirafiori dall’apertura del cantiere. La colonna sonora di Giorgio Ghedini, attenta alle suggestioni dell’avanguardia, accentua la complessità figurativa

13 Gino Pestelli, detto Geo (1885-1965) condirettore della «Stampa» di Alfredo Frassati, obbligato a dimettersi per aver titolato: “Il voto del Parlamento a Mussolini, il cuore degli italiani a Matteotti”, grazie a Valletta entra all’ufficio stampa, pubblicità e pubbliche relazioni Fiat. Suo figlio Leo, sulla «Stampa» diverrà un importante critico cinematografico.

14 M. Bontempelli, *522. Racconto di una giornata*, Lucarini, Roma 1991 (prima edizione: Mondadori, Milano 1932).

15 P.M. Bardi, *La strada e il volante*, Scriptorium, Torino 1994, prefazione di M. Bontempelli (prima edizione: Quadrante 1935).

16 Messa in scena con migliaia di comparse sulla collina di Fiesole il 22 aprile 1934 per i Littoriali della Cultura a Firenze. Cfr. J.T. Schnapp, *18BL. Mussolini e l’opera d’arte di massa*, Garzanti, Milano 1996.

17 Cfr. Archivio Luce.

18 Il Museo ha sede nella prima espansione delle officine Fiat in Via Chiabrera 20 a Torino.

19 Scrittore, critico cinematografico (e nel dopoguerra direttore amministrativo) della «Stampa», è tra i fondatori del Museo del cinema, di cui diventa presidente nel 1958.

che coglie la bellezza modernista delle strutture industriali, con qualche entusiasmo oggi di troppo: «E vi garantiamo che i tetti saranno tutti di vero Eternit». La capacità produttiva futura è anticipata da un montaggio rapido di riprese aeree e acrobatici carrelli nei grandi spazi delle officine. Allo sviluppo orizzontale dello stabilimento si alternano movimenti ascensionali lungo le ciminiere puntate verso il cielo. La nuova fabbrica «costruita per il progresso tecnico delle produzioni, costituisce pure un grande progresso sociale per il benessere dell'operaio». Sottolineando l'attenzione al welfare, si mostra la mensa – vezzoso il dettaglio dei fiori alla finestra, i bagni, gli spogliatoi. L'epica delle grandi macchine, delle ragnatele aeree di cavi e convogliatori è debitrice dello spirito delle avanguardie, tanto da supplire all'assenza di un vero cinema futurista in Italia. Gromo conosce Fritz Lang, Ruttman e potrebbe essergli capitato di vedere Èjzenštejn. In sottofinale prende corpo «La fabbrica al lavoro» e l'igienismo proclamato cede il passo all'inferno delle fonderie, giustificando il soprannome che gli operai daranno a Mirafiori: “la feroce”. Pestelli e Gromo, di squisita cultura, magari preferiscono il marinista Claudio Achillini: «Sudate, o fochi, a preparar metalli». E poi, torni, frese, stampaggio lamiere: in catena di montaggio le vetture nascono dall'alleanza tra macchine e mani dell'uomo. E nel finale torna il marchio Fiat illuminato, perché «la notte non sospende il lavoro nelle grandi officine, che continua in un ritmo incessante di operosità e di progresso». Anche il capitale non dorme mai, come Mussolini che visita Mirafiori il 15 maggio del 1939. La coreografia questa volta è intonata, con Giovanni Agnelli in camicia nera sul palco. Ma le maestranze dello «stabilimento ideale del tempo fascista», si mantengono tiepide. E alla fine del discorso del Duce, quando chiede ai «camerati operai» se ricordano le promesse del suo discorso di Milano del 6 ottobre 1934 (lavoro garantito, equo salario, casa confortevole, partecipazione alla gestione), quasi nessuno risponde. E Mussolini, con un gesto di stizza volta le spalle alla piazza: «Se non lo ricordate andatelo a rileggere!». Forse ci mette su anche un'imprecazione troppo colorita, suggerita più che nascosta da un brusco taglio che evidenzia una censura. Poi, anche per il cinema Fiat suona «l'ora delle decisioni irrevocabili». *Officine Volanti Fiat Torino-Russia* di Pietro Benedetti lega la produzione industriale alle esigenze belliche. Sigla CSIR (Corpo di spedizione italiano in Russia) sul retro di un camion in apertura e parte il sonoro:

Quattro semplici consonanti. Una sigla. Una bandiera. Essa rappresenta la continuità, non soltanto ideale, di una rivoluzione che prima di essere ricostruzione nazionale, fu reazione anti-bolscevica. Per questa continuità, sangue italiano ha arrossato le terre di Spagna. Per questa continuità, l'Italia di Mussolini combatte oggi a fianco dei suoi potenti alleati, nel cuore della Russia Sovietica. Ma, poiché la guerra di oggi è soprattutto guerra di macchine e di motori, affiancati, sorretti e umanizzati, si può dire, dall'animo del soldato, ci appare subito indispensabile ai fini della vittoria, possedere, accanto ad un esercito bene agguerrito, una perfetta assistenza ai mezzi meccanizzati.

La Fiat conferma la sua linea: macchine e uomini per la produzione, disciplina militare e organizzazione fordista. Allestite le officine in assetto produttivo, i montatori meccanici

dismettono i giacconi militari per la divisa che sancisce il loro ruolo nella gerarchia aziendale: la tuta bianca degli «aggiustatori di prima categoria», che sanno fare «i barbis (i baffi) alle mosche». Piazzate le macchine, «nel fondale, simboli viventi della Patria, sovrastano le immagini del Re Imperatore e del Duce». Giunti in Russia, il generale Giovanni Messe sottolinea il ruolo strategico delle officine con una distribuzione straordinaria di sigarette alle «maestranze russe, incorporate e inquadrate dai nostri tecnici», e anche il sottotenente Gianni Agnelli incontra gli operai che «subito riprendono il lavoro senza soste per contribuire al raggiungimento della vittoria».

Nel dopoguerra il cinema diventa strumento operativo della più ampia macchina del consenso Fiat, coordinata dalla leggendaria “tota” (signorina) Maria Rubiolo, responsabile dell’ufficio pubblicità. Utilizzando in parte finanziamenti dell’European Recovery Program (ERP), tra il 1951 e il 1952 nasce una struttura interna dedicata alle produzioni, il Cinefiat. Perché, spiega Pestelli, «La televisione sta per avanzare anche in Italia e la cinematografia sta per essere rivoluzionata dal film tridimensionale, il meno che si possa fare nelle nostre vetrine è di proiettare a colori documentari interessanti, vivaci, curiosi, istruttivi»²⁰. Il primo film si gira nel 1953. Rapidamente il Cinefiat arriva a gestire il più importante complesso produttivo dopo Cinecittà: otto teatri di posa a Torino, attigui agli stabilimenti di Mirafiori Sud, in Strada La Manta 24. Dal 1962 al 1979 – gli anni di massimo splendore – il Cinefiat è diretto da Pier Giorgio Fossati, con Oddone Camerana²¹ all’ufficio pubblicità Fiat, Lancia, Alfa Romeo, strettamente connesso col cinema nelle strategie aziendali.

Gli anni Cinquanta sono l’epoca d’oro del cinema industriale. Ermanno Olmi fonda il gruppo cinema Edison, iniziano le produzioni Olivetti, IRI, ENI, Ferrovie dello Stato che in un documentario sui treni per il sud del 1948 fanno esordire, nel ruolo di una timida passeggera, la figlia di un dipendente: Silvana Mangano. I film industriali assumono spesso la forma dei cortometraggi classici per rientrare nei Premi di qualità della Legge Andreotti e usufruire della programmazione in sala. In un settore come il cinema la committenza industriale funziona da ammortizzatore, attivando una nebulosa di relazioni – produttive, tematiche, autoriali – che fonda l’ecosistema cinematografico del Novecento; cioè da un lato i modi della produzione audiovisiva, dall’altro i dispositivi iconografici della sua interazione con il reale e l’immaginario. Vera e propria economia sommersa dell’immagine, il cinema d’impresa rappresenta una zona franca che rivela una contiguità di mestiere tra autori e tecnici dei lungometraggi e delle produzioni specializzate che stabilizzano il mercato del lavoro per figure come: musicisti d’avanguardia (da Vittorio Gelmetti a Egisto Macchi), cineasti che non ingranano stabilmente con la macchina cinema (Ansano Giannarelli, Piero Nelli, Franco Taviani, Giacomo Battiato, ecc), tecnici (Pino Pinori, Marcello Gatti, Luigi

20 G. Pestelli, *Relazione del 19 maggio 1953*, in S. Toffetti e M. Torchio, *Retrospectiva Cinefiat*, in «Cinemambiente», Torino 2003, pp. 130 e sgg. Cfr. in particolare il saggio di M. Torchio, *Cinefiat e l’egemonia possibile*.

21 Oddone Camerana (1937-2022), nipote di Aniceta Agnelli, sorella del senatore Giovanni, entra in Fiat nel 1962 e accanto all’attività aziendale è autore di diversi romanzi, tra cui *L’enigma del cavalier Agnelli* (Passigli, Firenze 2011) ambientato nella Torino anni Venti.

Kuweiller...). Mentre si afferma progressivamente una rete di specialisti del settore come Claudio Sterpone, Stefano Calanchi, Stefano Canzio, Silvio Maestranzi, Victor de Santis²².

Per tentare una tassonomia delle produzioni Cinefiat, il direttore del Centro Storico Maurizio Torchio mette in evidenza i seguenti generi²³: documentari di prodotto che descrivono spesso la produzione dei modelli partendo dal progetto e dall'organizzazione industriale prima di arrivare alla messa in strada: «autovetture, camion, trattori, treni aeroplani, motori per navi, macchine movimento terra, frigoriferi, lavatrici, ricambi. E persino dighe, ponti, robot; resoconti di viaggi... Una nuova vettura non pare affidabile se non la si vede correre nel deserto, sui ghiacci, nella steppa», come ad esempio *Transafrica Fiat 110 R* (1961, 12', col) di Victor De Santis; *Uno Zambia per Lusaka* (1967, 20', col) di Mauro Morassi (già co-regista di Dino Risi per il successo nel 1963), che muore in un incidente stradale durante le riprese; *A Long Day's Work* (1979, 19', col) di Gianni Kail, fotografia di Aiace Parolin su un cantiere Fiat Allis in Nigeria; *Transafrica 80* (1980, 23', col) di Vittorio Mavi. Con il precedente nel 1929 del *travelogue*²⁴ *Viaggio in India* (5'17") di Lola Kreutsberg, giornalista tedesca che percorre 36 mila chilometri su un autobus Fiat.

Compito del Cinefiat non è solo mostrare il prodotto, ma dimostrare la potenza dell'impresa e la sua presenza internazionale, «che fa doppiare i film anche in diciannove lingue, compreso l'esperanto... lavorare per la Fiat è anche un'occasione per i registi di girare il mondo e insieme al prodotto filmano la natura e il folklore locali». Accanto allo spirito vacanziero, i documentari industriali offrono mezzi tecnici raramente a disposizione dei cineasti, come la ripresa aerea, usata e abusata, fino all'apoteosi di *Biografia di un aereo* (1964, 17', col) dove tre cineasti militanti, Ansano Giannarelli, Piero Nelli e il direttore della fotografia Marcello Gatti (pronto per *La battaglia di Algeri*) si trovano alle prese col nuovo cacciabombardiere G91. Poi ci sono i film di formazione, come le sei puntate di *La grammatica del fresatore* (1960) e soprattutto, come già negli anni Venti, la narrazione delle "opere sociali". I circuiti distributivi sono i primi palinsesti della televisione, i cinema parrocchiali, gli istituti italiani di cultura, la programmazione in sala per i "premi di qualità". E i circuiti interni: le mattinate domenicali per dipendenti e famiglie, la Scuola Allievi Fiat, fiere, concessionarie: già negli anni Quaranta un'ordinanza prefettizia proibisce le proiezioni nelle vetrine della concessionaria Fiat di via Roma a Torino, per evitare assembramenti²⁵.

Si può azzardare in parallelo una periodizzazione "cinematografica" che vedrebbe, ad esempio, gli anni Cinquanta-Sessanta sotto il segno del neorealismo rosa: da *Estate 1100* (1954, 7'20") che non sfigurerebbe nella filmografia di Luciano Emmer; a *La casa del buo-*

22 Victor De Santis (Pistoia 1909 - Roma 1996) è una figura ancora da valorizzare. Fotografo e operatore, futurista, ingegnere meccanico, pioniere delle riprese subacquee, dirige la sede torinese della INCOM nel dopoguerra e produce documentari non solo industriali. Nella sua società, la VideS entra giovanissimo il torinese, Franco Cristaldi che finirà per rilevarla e "mettersi in proprio".

23 M. Torchio, *Cinefiat e l'egemonia possibile*, cit., anche per i virgolettati seguenti, passim.

24 È l'epoca delle grandi "crociere automobilistiche" sponsorizzate da André Citroën: *La croisière noire* di Léon Poirier dall'Algeria al Madagascar nel 1926; e *La Croisière jaune* di André Sauvage e Léon Poirier da Beirut alla Cina lungo la via della seta, nel 1934.

25 Cfr. Documentazione conservata presso il Centro Storico Fiat, via Chiabrera 20 Torino, <https://centrostoricofiat.com/>. Oggi il Centro Storico Fiat è gestito dal Museo dell'Automobile.

numore con Nuccia Bongiovanni, vedette del *Musichiere* televisivo di Mario Riva, mentre in *Fiat 600* (1955, 4') Alessandro Blasetti anticipa nel taglio da reportage i futuri lavori per la televisione. Nel "provino" che Vittorio Gassman e Ilaria Occhini fanno alla *Fiat 1300* (1961, 4'58") si passa alla commedia; si dialoga con il varietà televisivo nelle disavventure di Gino Bramieri e Delia Scala a bordo di una 850 in *Avventura in città* di Steno (1964, 3'); poi i Brutos che anticipano il demenziale nel Carosello della *Fiat 1100D Familiare* (1966, 1'30"); per arrivare alla sponsorizzazione del *Cantagiuro*.

In parallelo alla bellezza chimica del moderno che affascina Olmi alla Edison, anche in Fiat si è attratti dalla "sinfonia delle macchine" in *La velocità di lavoro* (1953, 11'13"), dove la ritmata plasticità dei gesti – polso, braccio, avambraccio, busto – allude a Dziga Vertov o addirittura a Eadweard Muybridge. *Tolleranza zero* (1960, 13', col) di Victor De Sanctis è un inno alla cinetica dell'automazione e *Robogate* (1978, 18', col) di Renato Gamba gioca con la visualità degli ingranaggi. Ma i momenti più alti della produzione allineano il Cinefiat tra i grandi esempi di cinema di propaganda, genere contiguo alla forma classica del film industriale. Come osserva ancora Torchio, tra il 1955 e il 1962²⁶, sconfitti il Partito comunista nel paese e la CGIL in fabbrica, la Fiat esercita un'egemonia assoluta, espressa in primo luogo nelle celebrazioni della "fabbrica mondo"²⁷. *Il paese dell'anima*²⁸ di Victor De Sanctis e Remigio Del Grosso racconta il primo pellegrinaggio a Lourdes, con un'imponente processione di operai in tuta bianca con le bandiere «Fiat terra, mare, cielo». De Sanctis alterna l'incontro tra il "capo e il popolo" (Valletta tocca i malati da vero "re taumaturgo"); appelli all'emozione della voce fuori campo: «tre operai della Fiat, ammalati, hanno fatto l'offerta della loro vita perché nell'azienda regni Gesù e la sua pace»; scene di massa di intensa suggestione figurativa nella luminaria notturna. La voce fuori campo – vera cifra del documentario classico italiano – si afferma come "voce del padrone", richiamando "la voce del capo" della propaganda politica. Sul welfare Fiat inoltre: *Opere sociali Fiat* (1957, 9'); *La scuola allievi Fiat "Giovanni Agnelli"* di Stefano Canzio (1962, 16', col); *Oltre il lavoro* di Adriano di Majo (1973, 13') che appartiene già a un periodo in cui l'egemonia aziendale vacilla, e dunque prova a farsi carico dei problemi degli immigrati di fronte alle difficoltà dell'organizzazione industriale del lavoro, e all'impatto con la nuova città.

Il Cinefiat tocca forse l'apoteosi con la realizzazione di *Italia 1961 in Circarama* per le celebrazioni del centenario dell'unità d'Italia a Torino. Nell'area espositiva viene allestita una sala con schermo circolare di 90 metri per 7 per una proiezione immersiva a 360 gradi. Il Circarama è un brevetto originario di Walt Disney – inaugurato nel 1955 a Disneyland, poi all'Expo Universale di Bruxelles del 1958 – che prevede nove macchine per le riprese

²⁶ Per il contratto del 1962 ripartono gli scioperi, e l'Archivio di Ivrea conserva le riprese aziendali "clandestine" per identificare i picchetti ai cancelli delle officine.

²⁷ Una politica condivisa con molte altre aziende: cfr. *Incontro con l'Olivetti* di Giorgio Ferroni, commento di Franco Fortini (1950, 23'). *Michelino Prima B* di Ermanno Olmi (Edison, 1956, 44', col). *L'avventura nella vacanza* di Piero Nelli, fotografia Ugo Piccon (Italsider, 1962, 10'); *Un villaggio per le vacanze* di Giuseppe Taffarel (Eni, 1963, 18'35", col)

²⁸ Fotografia: Alfieri Canavero, Mario Damicelli, Luigi Kuveiller; suono: Giovanni Canavero; musica: Roberto Gouthe; supervisione e commento: Carlo Chiavazza (Fiat, 1957, 33', col).

in 16mm e undici proiettori. A Torino viene parzialmente modificato dalla Microtecnica (nove proiettori e pellicola in 35mm) e utilizzato per girare un film sull'Italia e il lavoro italiano (spinto fino alla diga di Kariba), con produzione della Walt Disney e della romana Royfilm di Roberto De Leonardis, musiche di Angelo Francesco Lavagnino (di cui esiste un'incisione su disco) e commento di Indro Montanelli, forse non utilizzato²⁹. La regia è di Elio Piccon: perfetto contraltare del suo *L'antimiracolo* (1965), geniale e sfortunata fotografia dell'altra Italia, che avrebbe potuto benissimo includere *Varazze, auto in mare* (1970), surreale documentazione del protocollo d'intesa tra Fiat e Comune di Varazze per smaltire carcasse di auto da trasformare in grotte artificiali per favorire la piscicoltura.

Con l'autunno caldo si aprono per il Cinefiat gli "anni Nouvelle Vague", e l'azienda ricorre, non è chiaro se per diplomazia sindacale o per ironia della sorte, alla "rive gauche" cinematografica. Libero dai vincoli economici e dal rigorismo ideologico che talvolta appesantisce le sue opere maggiori, Valentino Orsini³⁰ gira *Progetto 128* (1969, 30', col) col testo di Franco Fortini³¹. Film di grande impatto visivo, dove la scrittura di Fortini è immediatamente riconoscibile: la fabbrica si apre al mondo e la produzione deve sottoporsi a «verifica dei poteri». «Tutto il mondo è diverso e diversa sia anche l'auto d'oggi giorno. Voci del mondo e della vita, voci dell'esperienza, della fatica e dell'allegria entrano nel disegno e correggono le ipotesi del progetto, lo animano...». Il commento non è firmato: timore di offrire il destro alle polemiche sul nicodemismo degli intellettuali negli anni dei «Quaderni piacentini»? Di Orsini è anche *La natura, la pazienza e il sogno nelle immagini della Fiat 130*³²: il mito dell'automobile elevato a potenza dagli scatti di tre fotografi d'eccezione: John Braison sulle montagne del Colorado, Benny Trutman in studio; e Franco Rubartelli in una sorta di omaggio a Fellini sublimato dalla conturbante bellezza della modella Veruska. Decisamente pop è *One, two, seven* di Ennio Lorenzini, quasi un omaggio al godardiano *One plus One* con la band scozzese Middle of the Road che suona in studio per la Fiat 127. Più politico *Appunti per l'auto domani* (1969, 23' col) di Massimo Mida, al passo con la partitura di Vittorio Gelmetti, impegnato contemporaneamente con i Fratelli Taviani per *Sotto il segno dello scorpione* (1969). Anche un film in altri tempi puramente celebrativo sente l'aria del tempo: *Uno stabilimento grande e subito* girato da Stefano Calanchi nel 1973 sulla fondazione di Togliattigrad, dove l'impianto un po' rigido da reportage televisivo entra in risonanza con l'iconografia sovietica: dai pionieri col fazzoletto rosso al collo, al gigantesco Lenin stilizzato a figura intera, rivelato lentamente dalla macchina da presa, sino a dominare lo spazio dell'officina: perfetta sintesi di socialismo e

29 Mentre sono state ritrovate le nove serie di materiali in pellicola, la banda sonora è andata perduta, e il testo non è presente nell'archivio di Montanelli.

30 Valentino Orsini per buona parte della sua carriera alterna film di forte impegno militante a produzioni aziendali per Eni, Finsider, Ilva, Cogefar, Fiat.

31 Nello stesso periodo Fortini scrive per l'Olivetti *Le regole del gioco* di Massimo Magri (1968, 18', col); e *Divisione controllo numerico* di Aristide Bosio (1968, 9', b/n); e per l'Ansaldo *Una strada d'acciaio* di Valentino Orsini (1968, 30', col).

32 Fotografia: Giuseppe Pinori, Rino Filippini; montaggio: Osvaldo Marini (1969, 15', col).

organizzazione industriale. Molto controverso invece *Quel primo giorno in fabbrica*³³ di Silvio Maestranzi, nato per facilitare l'ingresso in fabbrica dei nuovi assunti anticipandone le tappe obbligate: il colloquio, la visita medica, l'antinfortunistica, la mensa, gli spogliatoi, fino all'ingresso in officina. Ma il clima aziendale emerge con eccessivo realismo: i rapporti gerarchici, il cameratismo tra compagni di lavoro, le espressioni, i volti, i comportamenti della classe operaia dell'epoca. Nonostante l'intento propagandistico, la durezza dell'impatto con la fabbrica si imprime nel volto impietrito dei neoassunti. E il film verrà ritirato perché controproducente per l'immagine Fiat.

Il canto del cigno – la produzione è già delegata a Roberto Gavioli per Gamma Film – arriva nel 1990 con Nikita Mikhalkov che, approfittando di una committenza di Fiat Tempra, realizza un po' di strafoto, ma con la complicità del direttore Fossati, *Elegia russa*³⁴, un viaggio avventuroso dalla Fiat di Melfi alla Russia, che prende quota stilisticamente man mano che il suo autore fiuta l'aria della Siberia.

Con l'aggravarsi della crisi aziendale, quattro anni dopo gli studi vengono ceduti alla Euphon, che per una decina d'anni continuerà a realizzare spot e audiovisivi per il gruppo Fiat. Gli ultimi sussulti di cinema-cinema, nei primi anni 2000, saranno la performance di Marco Paolini su una Multipla e una commedia giovanilistica di Gabriele Muccino, *Le affinità elettive*³⁵, dove una Lancia Ypsilon 10 diventa complice dello scanzonato scambio di fidanzati imbastito da due amiche.

Autonomamente Maurizio Torchio gira ancora nel 2003 un omaggio alla storia aziendale: *Votate agli stipendi Fiat*, un Beta amatoriale di 52', sulle impiegate anni Cinquanta. Orari e strumenti di lavoro, ripetitività tayloristica, controllo dentro e fuori l'azienda, rispetto della gerarchia; piccoli gesti di ribellione; e la sensazione di "invisibilità" rispetto ai veri produttori: gli operai. Un omaggio alla madre che era stata una delle "tote dell'ufficio paghe". A chiudere i conti con una lunga storia arriva, nel 2008 *Cinefiat presenta*³⁶ di Alessandro Castelletto, con le testimonianze di alcuni dei protagonisti: Oddone Camerana, Giorgio Fossati, il montatore Osvaldo Marini. Cesare Annibaldi³⁷ invece l'ha intervistato l'Archivio di Ivrea. Da responsabile delle relazioni culturali Fiat (insieme con Bruno Lamborghini e Enrico Grigliatti di Olivetti, Enzo Ghigo e Alberto Vanelli della Regione Piemonte e l'allora sindaco di Ivrea Fiorenzo Grijuela) ne aveva favorito la nascita e il conferimento del

33 Sceneggiatura: Bruno Rasia; fotografia: Claudio Sterpone; riprese aggiunte: Hans Visser; musica: Romolo Grano; voce: Riccardo Cucciolla; montaggio: Giuliano Ziller (1972, 39', col).

34 *Elegia russa (L'autostop)* soggetto: N. Michalkov e Rustan Ibragimbekov; musica Edouard Artemiev; produzione: Fiat Auto Pubblicità e Immagine; realizzazione: fotografia: Franco Di Giacomo; produzione esecutiva: Francesco Pistorio; montaggio Enzo Meniconi (1990, 27', col).

35 Con Milena Mancini, Nicoletta Romanoff, Giampieri Judica, Marco Fubini; costumi: Gemma Mascagni; scenografia: Tonino Zera; fotografia Marcello Montarsi, montaggio: Claudio Di Mauro; prodotto da Marco Cohen, Fabrizio Donvito, Maurizio Totti (2003, 17', col).

36 Sceneggiatura: A. Castelletto, E. Testa; fotografia: Claudio Meloni; musica: Madaski; produttore: Maurizio Perrone; con: Giuseppe Berta, Sergio Toffetti, Davide Ferrario, Giuseppe Culicchia.

37 Cesare Annibaldi (Jesi, 1935), responsabile delle relazioni sindacali Fiat per moltissimi anni, ha poi ricoperto una serie di altri incarichi di vertice, occupandosi, tra l'altro, delle mostre di Palazzo Grassi a Venezia. È stato presidente del Castello di Rivoli – Museo d'arte contemporanea, e responsabile del gruppo cultura Confindustria.

Cinefiat che, in fondo, in archivio ha trovato la sua nuova casa. Perché cos'è l'archivio se non il luogo dove si conserva quel che resta di un'attività?