

Scuola Officina



MUSEO DEL PATRIMONIO INDUSTRIALE DI BOLOGNA

numero **1** 2010
GENNAIO - GIUGNO
anno XXIX

ISSN 1723-168X
Spedizione in abb. p. - 70%
Filiale di Bologna (ex libero)
Prezzo € 5,00

**MAGNETI MARELLI.
MARCHI
PRESTIGIOSI
ED ESPERIENZE
TECNOLOGICHE
IN UN GRANDE
GRUPPO
INDUSTRIALE**

Gian Luca Fontana

**UNA GIORNATA
DI STUDI SUL
PATRIMONIO
INDUSTRIALE
DELL'EMILIA-
ROMAGNA**

Massimo Tozzi Fontana



Magneti Marelli

Marchi prestigiosi ed esperienze tecnologiche in un grande gruppo industriale

GIAN LUCA FONTANA, Archivio Storico Magneti Marelli

MAGNETI MARELLI: DALLA SOCIETÀ ANONIMA ALLA HOLDING INTERNAZIONALE

■ La fine del XIX secolo e l'inizio del XX è un periodo di grande fermento: cresce la fiducia nelle capacità dell'uomo, nella tecnica e nella linearità del progresso, il futuro è percepito come un ideale verso cui tendere con forza propulsiva, sia a livello industriale sia culturale. In virtù di uno sviluppo accelerato come mai prima, scienza e tecnologia avrebbero accompagnato l'uomo non solo negli aspetti materiali della vita, ma anche su versanti prettamente culturali: meccanizzazione, industrializzazione, organizzazione scientifica del lavoro, velocità, esposizioni universali, Positivismo, Futurismo, solo per citarne alcune, sono tra le parole chiave di questo periodo storico, in cui vecchi e nuovi bisogni insoddisfatti trasformano idee in potenziali grandi progetti. In tale contesto, gli eventi bellici del 1915-'18 assumo-

no un ruolo determinante nella rincorsa alle tecnologie vincenti e nell'accelerazione delle capacità produttive dovute al rapido incremento della domanda di mezzi meccanici di ogni tipo. Nonostante da questi eventi il Paese esca drammaticamente provato, e sebbene parte delle ottimistiche convinzioni franino inesorabilmente di fronte alla realtà dei fatti, il sistema industriale dell'epoca ed il paradigma teorico ad esso sotteso si trovano comunque nel vivo di un periodo di crescita e sviluppo, favorito anche dall'avanzamento tecnologico e dalle urgenze della ricostruzione post bellica. Non è dunque un caso se nel 1919 si pongono le condizioni per la nascita di un'industria legata alla produzione di componenti meccanici ed elettrici per la mobilità e le radiocomunicazioni: la Magneti Marelli.

FIAT, che nei suoi primi vent'anni di attività si era appoggiata ad aziende esterne per realizzare i magneti d'accensione dei propri motori, dopo la prima Guerra Mondiale intende rendersi indipendente dalle forniture provenienti dall'estero, soprattutto dalla Germania. Per fare questo si rivolge ad un industriale lombardo, che aveva avviato un'azienda già distintasi per innovazione e tecnologia nel campo elettrico. Fondata nel 1896 e impegnata nella produzione di apparecchi elettrici, la Società Anonima Ercole Marelli, dal nome del fondatore, aveva infatti iniziato a sperimentare in proprio già nel 1915 la produzione di magneti d'accensione per motori a scoppio. L'8 ottobre del 1919, nello studio del Notaio Federico Guasti, in Via Clerici 2 a Milano, viene siglato l'atto di costituzione della FIMM, Fabbrica Italiana Magneti Marelli, con capitale sociale di sette milioni di lire, sottoscritto in parti uguali da FIAT e Società Anonima Ercole Marelli. Per la sede della nuova fabbrica si decide di utilizzare lo stabile realizzato nel 1905 da Ercole Marelli per estenderci

la propria produzione di apparecchiature elettriche e magneti, a Sesto San Giovanni, un borgo nella periferia Nord di Milano che da agricolo andava rapidamente trasformandosi in "città delle fabbriche".

Lo status sociale, il peso politico e l'esperienza in campo economico ed industriale dei primi amministratori, sono da includere tra i fattori di successo della nascente impresa: oltre al presidente Ercole Marelli, nel primo consiglio di amministrazione compagno Giovanni Agnelli in qualità di vice presidente, e come consiglieri Guido Fornaca, in rappresentanza di FIAT, e Antonio Stefano Benni, per la Società Ercole Marelli. Quest'ultimo, alla morte di Marelli nel 1922, avrebbe raccolto le cariche di presidente FIMM e Società Anonima Ercole Marelli, oltre a essere presente nei consigli di amministrazione di varie industrie, presiedere istituti di credito e ricoprire ruoli politico-governativi fino al 1939.

L'assetto organizzativo dato alla nuova impresa consente a Magneti Marelli di essere inserita tra le prime grandi industrie italiane ad aver adottato una separazione tra proprietà e amministrazione aziendale, un elemento di modernità – non il solo, come si vedrà – che contribuisce a fare della Magneti un precoce esempio di impresa manageriale, nella quale le figure investite da potere direttivo non sono necessariamente quelle che controllano il capitale sociale dell'azienda. Ciò è evidente già negli anni Venti con la figura di Stefano Benni quale successore di Ercole Marelli, ma anche nella presenza continuativa per oltre mezzo secolo ai vertici aziendali dei fratelli Quintavalle, i quali detenevano una quota soltanto marginale del capitale sociale, quasi interamente suddiviso tra FIAT e Società Anonima Ercole Marelli. Il più anziano, Umberto, ha ricoperto il ruolo di direttore tecnico e poi vice presidente della FIMM dalla fondazione fino al 1959, anno della sua morte; Bruno Antonio, che aveva sposato durante la prima Guerra Mondiale Paola, figlia di Ercole, fu direttore generale della Magneti Marelli sin dal momento della fondazione, poi amministratore delegato e presidente fino al 1967, quindi fino al 1973 ne rimase presidente onorario.

Ulteriore elemento di modernità presente fin dagli inizi è costituito dalla scelta di indirizzare l'azienda verso i recenti principi dell'organizzazione scientifica del lavoro, teoria di origine americana che appariva fortemente innovativa rispetto alle modalità organizzative dell'industria italiana dell'epoca, ancorché per lo più sgradita al mondo operaio a causa del pervasivo controllo sul lavoro e sui salari che la sua applicazione presupponeva. Il dibattito su Fordismo e Taylorismo si mostrava quanto mai vivace nei primi decenni del Novecento, in particolare riguardo alla sua applicabilità in Europa, contesto in cui i presupposti storici, economici, e culturali erano di fatto abbastanza distanti, e non solo a livello geografico, dall'ambiente d'origine dello scientific management. L'aver adottato tale sistema faceva della FIMM una tra le fabbriche più "americanizzate" d'Italia, assieme alla FIAT di Torino e all'Olivetti di Ivrea.

Imboccata dunque la via italiana al Fordismo, Magneti



Copertina della rivista aziendale edita nell'ottobre 1924

Marelli già negli anni Venti era dotata di un Ufficio Tempi, incaricato di calcolare i tempi delle lavorazioni e sorvegliare gli operai, e di un Laboratorio Psicotecnico, diretto dal medico aziendale, cui erano attribuiti compiti di selezione e classificazione del personale. I candidati venivano sottoposti a test per verificare capacità di attenzione, resistenza, forza fisica, predisposizione al lavoro, precisione delle mani, in special modo riguardo al personale femminile, impiegato, per la finezza delle dita, soprattutto nel reparto avvolgimenti.

La manodopera, una volta selezionata, andava addestrata: folle di contadini e operai non specializzati, provenienti non solo da Milano e dalla Lombardia ma da tutto il Nord Italia e anche oltre, stazionavano davanti ai cancelli della Magneti in cerca del lavoro in fabbrica, condizione ambita e portatrice di un certo miglioramento del tenore di vita corrente. Per preparare gli operai alle nuove mansioni, nel 1926 venne aperta la Scuola Vedette, una scuola interna di qualificazione professionale in meccanica fine ed elettricità, strutturata in sei mesi di teoria e sei mesi di pratica in tutti i reparti dell'azienda. Come in tutte le grandi industrie dell'epoca, Magneti Marelli attiva servizi a favore dei dipendenti, assolvendo alla duplice funzione di sostegno delle categorie più bisognose da un lato, dall'altro di controllo ed influenza sui lavoratori in più ambiti della vita quotidiana: erano a disposizione case per gli operai, un articolato Dopolavoro aziendale per attività ricreative volontarie ed obbligatorie, sostegno economico per i più bisognosi, un'infermeria per gli infortuni ma

MAGNETI MARELLI
PRESTIGIOUS BRANDS
AND TECHNOLOGICAL
KNOWLEDGE IN A BIG
INDUSTRIAL GROUP

Magneti Marelli is one of the most prestigious brands in Italy. The firm, founded in 1919 with its stock capital equally subscribed by FIAT and Società Anonima Ercole Marelli, soon stood out for its modern and scientific organization of its management. The article goes over the firm's history, highlighting its main turning points: FIAT's entrance as major shareholder in 1967; the big changes in the 80s that transformed it into an industrial holding focused on Automotive components; the birth in 1987 of Raggruppamento Motore di Magneti Marelli, which took over Weber, a prestigious brand whose history is briefly reconstructed.



Magnete per automobili costruito dalla Magneti Marelli negli anni '20. Le immagini che illustrano l'articolo provengono dall'Archivio Storico Magneti Marelli.

Il primo stabilimento Magneti Marelli, a Sesto San Giovanni, negli anni '30.





Incisione del logo Magneti Marelli, anni '50

Dal negozio in Galleria Vittorio Emanuele II, a Milano, viene trasmesso un concerto radiofonico con gli apparecchi Musagete Radiomarelli, 1931

anche per visite sanitarie periodiche di controllo e idoneità al lavoro, un "baliato" dove si accudivano i figli del personale femminile; inoltre presso il refettorio potevano essere consumati pasti caldi e validi a livello nutrizionale.

Nel frattempo, l'attività produttiva che, come recita l'atto notarile della fondazione, ha per "iscopo la costruzione ed il commercio dei magneti e degli apparecchi elettrici, specialmente per applicazione all'automobilismo, all'aviazione ed alla navigazione", ben presto si amplia e diversifica, comprendendo spinterogeni (che avevano sostituito progressivamente i magneti), dinamo, motori elettrici per avviamento e tergicristalli, candele auto e avio, batterie per autoveicoli, treni, sommergibili e trazione. Questi due ultimi settori, in particolare, conferiscono una popolarità molto ampia alla Magneti: basti pensare che negli anni 1970-'80 il settore batterie ed accumulatori italiano era completamente sotto il controllo Magneti Marelli, grazie alla costituzione della Compagnia Generale Accumulatori, titolare di

marchi come Titano, Tudor, Hensemberger, York e Fap, con prodotti rivolti non solo al mercato automotive ma anche a quello della trazione elettrica, professionale, navale ed elettropulsione per sottomarini. Per quanto riguarda le candele d'accensione Magneti Marelli, la loro larghissima diffusione corrisponde ad altrettanti sforzi nella ricerca e sviluppo, con tecnologie di produzione avanzatissime ed elevata qualità del prodotto, impiegato dalla vettura di tutti i giorni all'aviazione, dalla Formula 1 al Rally, dal motociclismo alla motonautica.

A partire dagli anni Trenta, Magneti Marelli attiva la produzione di apparecchi radio e tv, commercializzati col nome Radiomarelli, mentre col proprio nome produce apparecchi radio professionali per telecomunicazioni terrestri, aeronautiche e navali, ponti radio, antenne, e ricetrasmittitori radiofonici e televisivi per EIAR prima e RAI poi. Proprio per quest'ultima sperimenta e realizza la rice-trasmissione televisiva già a partire dal 1939, quasi vent'anni prima del lancio ufficiale della televisione in Italia. Inoltre, Magneti Marelli collabora a realizzazioni ad alto contenuto tecnologico, come negli anni Cinquanta le unità acceleratrici del primo protosincrotrone presso il CERN di Ginevra; fornisce equipaggiamenti di comunicazione per sottomarini e navi, ad esempio l'apparato interferico per il sottomarino Enrico Toti, oggi esposto presso il Museo della Scienza e Tecnologia Leonardo da Vinci di Milano; realizza strumentazioni di controllo per centrali nucleari, come nel caso della centrale di Caorso; sviluppa ed introduce apparati di videosorveglianza in aeroporti, metropolitane, piste automobilistiche. È evidente quanto la massiccia attività di studio e progettazione di nuovi prodotti, spesso con un elevato contenuto di innovazione rapportato alle varie epoche, richieda uno sforzo rilevante e strategico in termini di uomini e strutture: il carattere pionieristico della Magneti riappare nella istituzionalizzazione precoce di un Ufficio Studi, preposto alla ricerca e allo sviluppo di nuovi prodotti in vari settori tra cui



quello automobilistico, di ben 13 laboratori di ricerca e sperimentazione nei settori materie prime, iniezioni, test attitudinali, radio, onde corte, televisione, acustica, disegno radio riceventi e trasmettenti, chimica, misura, radio militari, e 2 sale prova, una per gli equipaggiamenti elettrici e l'altra per le radio.

Durante gli anni della seconda Guerra Mondiale, l'impresa, pur attraversando fisiologiche fasi alterne, si sviluppa ed allarga progressivamente, anche per effetto dell'Autarchia e del decentramento industriale voluti dal Governo. La prima consisteva nella chiusura delle frontiere e nel blocco delle importazioni con il conseguente soddisfacimento della domanda interna totalmente a carico delle industrie nazionali. La seconda, invece, nel dislocare in più sedi periferiche i siti produttivi delle industrie impegnate in campo bellico, al fine di scongiurare il blocco della produzione in caso di attacco (Magnet Marelli infatti era stata dichiarata fabbrica ausiliaria).

Gli stabilimenti aumentano regolarmente, dall'unico esistente nel 1919, ai 13 degli anni Quaranta, realizzati da Milano a Pavia, da Bergamo a Carpi (Mo), da Firenze ad Apuania (Mc). I dipendenti, 200 nel 1919, salgono a circa 7.000. Tra gli anni Cinquanta e Sessanta, del cosiddetto miracolo economico, si aprono ancora stabilimenti a Cremona, Romano di Lombardia (Bg), Cassina de' Pecchi (Mi), più avanti anche a San Salvo (Ch), Casalnuovo (Na), Bari, Melzo (Mi), in Turchia, e poi filiali in tutta Europa ed in vari paesi extraeuropei. Nel 1974 i dipendenti raggiungono quota 13.000, nel 1986 si riducono a 6.000; oggi Magneti Marelli conta 77 siti produttivi ed oltre 30.000 dipendenti.

Anche alla Magneti, come accadeva in altre grandi industrie nazionali ed internazionali degli anni Venti, si manifesta l'esigenza – lungimirante – di rapportarsi ai propri clienti, dipendenti e simpatizzanti in maniera differente, più efficace e diretta: la comunicazione oltrepassa il livello comunque cruciale della pubblicità rivolta all'esterno, e la integra addentrandosi nello spazio legato alla creazione del senso di appartenenza, alla costruzione e condivisione di valori e spazi culturali comuni attraverso lo strumento della stampa aziendale. Preziosissima dunque

per conoscere dall'interno la vita aziendale, ma anche il riflesso della società dell'epoca, è la storica rivista interna "Sprazzi e Bagliori". Un titolo straordinariamente indovinato, permeato dagli echi del Futurismo ed evocativo della luce della scintilla elettrica, metafora del progresso, immagine che in vari modi Magneti Marelli declina attraverso la sua gamma di prodotti.

Senza trascurare l'inevitabile prospettiva di parte dei contenuti della rivista, che difatti era curata da Noël Quintavalle, alpino, pittore, illustratore con lo pseudonimo "Noëlqui", nonché fratello minore di Umberto e Bruno Quintavalle, dal 1924 al 1942 "Sprazzi e Bagliori" offre un punto di vista sui costumi e le tematiche dell'epoca, sui dibattiti dentro e fuori la Magneti, sulle conquiste della società e gli obiettivi cui tendere. Un aiuto prezioso per chi intenda ricostruire quel mondo industriale, ma anche i suoi sogni e le sue illusioni.

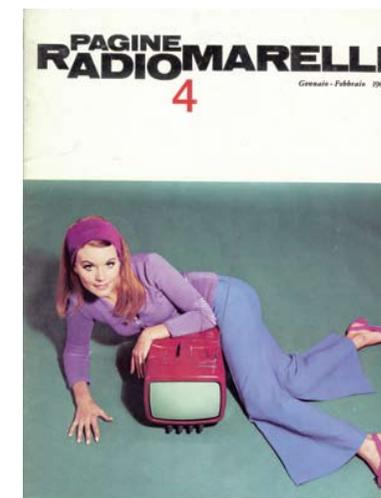
Tra le principali priorità della Magneti Marelli, l'impegno sportivo ha sempre affiancato l'attività produttiva: i successi nelle competizioni hanno reso la Magneti una presenza costante su tutti i campi di gara motoristici, dall'automobilismo alla motonautica, dal motociclismo all'aviazione. Dagli anni Venti ad oggi, accompagnando e creando l'evoluzione tecnica dei motori e della componentistica, ha intrattenuto rapporti di collaborazione con tutti i maggiori costruttori e i più conosciuti team sportivi. Il giusto mix tra puro spirito agonistico e aggressività nella comunicazione pubblicitaria, fanno del classico logo ovale, rimasto pressoché immutato nel tempo, il marchio più diffuso nelle corse automobilistiche e nelle competizioni motoristiche in genere, tanto da giustificare appieno lo slogan pubblicitario "dalle corse la nostra esperienza".

Nel passato più recente, due punti di svolta segneranno il presente ed il futuro della Magneti Marelli: nel 1967 FIAT diventa azionista di maggioranza, avviando le pri-

Tecnico addetto al controllo degli apparecchi televisivi Radiomarelli, anni '50

Copertina della rivista Radiomarelli, 1967

Bobina di accensione per automobili, anni '40





me operazioni di concentrazione aziendale che portano all'incorporazione delle consociate Mabo (joint venture commerciale tra Magneti Marelli e Bosch), Radiomarelli e Imcaradio (produzione e commercializzazione di radio e televisori per il mercato consumer), Rabotti (banchi prova professionali), Inix (sistemi di iniezione carburante), Fivre (valvole e tubi catodici per tv); negli anni Ottanta, infine, si avvia il processo definito di "business transformation", che conferisce all'azienda la sua configurazione attuale. Magneti Marelli viene strutturata come holding industriale concentrata sulla componentistica automotive. La produzione si orienta sempre più verso l'innovazione tecnologica e si delinea la promettente e sconfinata era dell'elettronica. Al gruppo Magneti Marelli ora fanno capo marchi storici e di prestigio dell'industria automobilistica internazionale come Weber, Veglia Borletti, Carello, Siem, Solex, Jaeger, il cui glorioso passato rientra a buon diritto a costituire un comune patrimonio storico industriale.

LA FABBRICA CARBURATORI EDOARDO WEBER

■ Nonostante il nome abbia indotto molti a pensare che i congegni marchiati Weber che troneggiano nel mezzo di tanti motori siano di produzione tedesca o anglosassone, in realtà sono carburatori ideati e costruiti in Italia, precisamente in Emilia-Romagna.

Edoardo Weber, infatti, nasce a Torino nel 1889 da padre svizzero e madre piemontese, ma già nel 1913 appro-



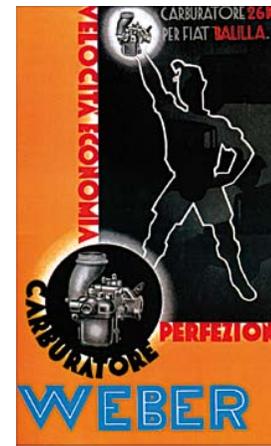
da a Bologna come capo officina della filiale FIAT. Grazie all'esperienza accumulata nelle officine FIAT di Bologna prima, Ferrara poi, e nel corso della prima Guerra Mondiale al servizio dei reparti motorizzati dell'Esercito, Weber progressivamente matura l'intuizione che rappresenterà la fortuna della motoristica italiana e della sua impresa industriale: le cause dell'insoddisfacente funzionamento dei motori dell'epoca erano da ricercarsi non tanto nella meccanica acerba e poco raffinata, quanto piuttosto nell'alimentazione grossolana ed imprecisa, causa di ingolfamenti, irregolarità di funzionamento, scarsa potenza e consumi eccessivamente elevati.

Nel 1923, quindi, Weber, assieme all'ingegnere Lancellotti ed ai fratelli Donini, costituisce la Fabbrica italiana carburatori Weber con sede in Viale Masini a Bologna, suc-

cessivamente spostata in Via Cairoli. Il primo apparecchio in produzione è un vaporizzatore di petrolio per autocarri. Poco dopo, Edoardo Weber assume il controllo dell'azienda come proprietario unico, lavora al miglioramento del vaporizzatore e si concentra sulla sperimentazione di nuovi dispositivi per modificare i carburatori di primo equipaggiamento. Nasce così l'Econo-Super-Alimentatore per FIAT 501 e 505, un'ingegnosa soluzione da applicare al carburatore di serie e capace di aumentare la quantità di aria nel condotto di aspirazione al fine di ridurre il consumo di carburante, mentre nelle accelerazioni più intense consente una portata supplementare di miscela aria-carburante, aumentando così non di poco la potenza rispetto al solo carburatore originale.

Ma nell'officina-laboratorio di Via Cairoli si sperimentano anche soluzioni ex novo per alimentare in modo più efficiente i motori a scoppio: qui, alla fine degli anni Venti, viene realizzato il primo carburatore a doppio corpo differenziato, definito "a cassetta" per la sua forma, con due diffusori di sezione diversa per i bassi e gli alti regimi di rotazione. È questo il prodotto del decollo della Weber: consumi e prestazioni ricevono un tale miglioramento che il carburatore non solo diventa particolarmente richiesto per le preparazioni sportive, ma viene anche adottato dalla maggior parte dei taxisti di Bologna per le sue doti di elasticità ed economia. Di questo fortunato periodo sono anche altre innovazioni: il carburatore invertito (con aspirazione dall'alto verso il basso), lo starter per le partenze a freddo, riduttori di pressione e carburatori per gas metano applicabili ad autovetture, autocarri, impianti fissi e locomotori ferroviari, e lo sviluppo di sistemi di alimentazione a nafta, più economica di petrolio e benzina.

Mentre continua a produrre per le vetture e gli autocarri di serie, Weber studia e realizza soluzioni sempre più sofisticate per l'alimentazione dei motori da corsa, che in alcuni casi lui stesso porta in gara con successo. Iniziano in quegli anni i rapporti di stretta collaborazione con le più prestigiose case automobilistiche dell'epoca, che spesso scelgono di adottare per le loro vetture da turismo e da corsa esclusivamente impianti di alimentazione Weber. È il caso di Alfa Romeo, il cui reparto corse era diretto da un certo Enzo Ferrari, e di Maserati, con cui si instaura un amichevole rapporto anche sul piano personale, fino al duraturo e vittorioso sodalizio con Ferrari, dal 1947 in avanti. Gli sviluppi sono analoghi anche nel motociclismo, mentre nella motonautica vengono ottenuti primati sportivi come quello di Gardone, sul lago di Garda, dove sono battuti diversi record di velocità grazie a motori alimentati Weber. Sono gli anni dell'Autarchia, e la Weber dà il suo contributo contrapponendo il carburatore italiano a quello estero, in particolar modo Solex e Zenith. I consumi e le importazioni di carburante



Alidini-Valeriani, operai e tecnici specializzati, vengono assunti alla Weber: Edoardo riconosce il valore della preparazione delle maestranze e contribuisce attraverso donazioni al prestigioso Istituto bolognese. Viene avviata la produzione in serie dei carburatori per la popolare Topolino e nel 1943 Weber, già Cavaliere della Corona dal 1937, è nominato Cavaliere del Lavoro per il suo contributo all'evoluzione della tecnologia nazionale. Avvicinandosi il periodo bellico, l'area attorno allo stabilimento sarà utilizzata per coltivare grano, verdure e allevare animali per approvvigionare la mensa aziendale. Durante la seconda Guerra Mondiale la fabbrica viene trasformata in un ricovero per mezzi e materiali dell'esercito occupante; la produzione, decimata e rivolta ai fabbisogni di guerra, è trasferita a Bazzano (Bo). Preservati i macchinari dalla requisizione in Germania e scampati ai bombardamenti, nell'aprile del 1945 la fabbrica si predispone per riprendere la produzione, ma un tragico evento sta per delinearsi all'orizzonte. Il 17 maggio dello stesso anno, Edoardo Weber viene prelevato da tre sconosciuti e non farà mai più ritorno, né verrà mai ritrovato il suo corpo.



Disegno del carburatore Weber 42AK (particolare), 1931

Carburatore Weber "a cassetta" con doppio corpo differenziato, anni '20

Nella pagina a fianco: Montaggio di microcircuiti Magneti Autronica, 1984

Candele Magneti Marelli, 1984

Econo-Super-Alimentatore, dispositivo ideato da Edoardo Weber negli anni '20

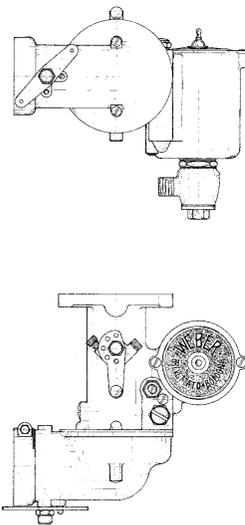
ARCHIVIO STORICO MAGNETI MARELLI

L'Archivio Storico Magneti Marelli ha come propria missione la raccolta, la conservazione e la valorizzazione della memoria storica di Magneti Marelli e dei marchi che ne fanno parte, tra cui nomi storici dell'industria automobilistica internazionale quali Weber, Solex, Veglia Borletti, Jaeger, Carello, Siem. Si tratta di un progetto recente, che prende forma a partire dalla consapevolezza che il patrimonio storico industriale generato da Magneti Marelli in 90 anni di storia possiede un valore non comune. Diventa pertanto un'opportunità aziendale ed un impegno di responsabilità sociale promuovere non solo la conservazione, ma soprattutto la conoscenza di questa memoria storica.

Il materiale che l'Archivio raccoglie, in costante accrescimento, attualmente copre un arco temporale che va dal 1909 agli anni Duemila, ed è costitui-

to da un archivio fotografico con oltre 10.000 immagini, progetti e disegni tecnici, filmati, pubblicazioni, relazioni sul Gruppo ed Assemblee Generali, house organ, brochure, pubblicità, schede e manuali tecnici, cataloghi prodotto, rassegna stampa, riconoscimenti, brevetti, ed exhibit unici tra prodotti storici e strumenti di misura. L'Archivio Storico Magneti Marelli si configura innanzitutto come un luogo fisico, che raccoglie concretamente e mostra parte dei materiali disponibili, riceve studiosi e tesisti, ed è inserito nell'ambito dell'area Marketing e Comunicazione di Magneti Marelli, a Corbetta (Mi). È in corso la progressiva digitalizzazione dei documenti originali, in particolare immagini e disegni, così da renderli disponibili garantendone l'integrità e la conservazione. Ma è anche un luogo di ideazione, dove si progettano attività di

valorizzazione del patrimonio storico aziendale. Internamente ciò prevede la realizzazione di documentari su personaggi, avvenimenti e società appartenenti al gruppo Magneti Marelli da trasmettere attraverso la televisione aziendale e la web television on demand in tutto il mondo. Inoltre, è stata avviata una collaborazione con la Fondazione "Istituto per la Storia Economica Contemporanea - ISEC" di Sesto San Giovanni (Mi), una tra le istituzioni più importanti a livello nazionale in materia di storia industriale ed archivi d'impresa, oltre che partner consolidato del Ministero per i Beni e le Attività Culturali. La collaborazione prevede attività di consulenza archivistica e la pubblicazione tramite il sito web della Fondazione di una selezione di immagini rappresentative provenienti dall'Archivio Storico Magneti Marelli.



Magazzino ricambi dello stabilimento Weber di Via Cairoli a Bologna, anni '30



Carburatore a doppio corpo realizzato dalla Weber per la Ferrari, anni '50



Edoardo Weber, al centro, di fronte allo stabilimento di Via Timavo durante la trebbiatura del grano coltivato "in economia", prima metà anni '40



Nel dopoguerra, a causa delle difficoltà economiche e gestionali dovute in parte al momento storico, in parte alla mancanza di una figura guida forte, FIAT diventa azionista di maggioranza della società ed invia a dirigerla Francesco Bellicardi, lo stesso che alcuni anni prima aveva dato

ottime referenze sui carburatori Weber e che qualche anno dopo, nel 1956, riuscirà a soddisfare le esigenze di Citroën nell'alimentazione dell'ammiraglia DS19, nonostante la perplessità di FIAT nei confronti della diretta concorrente d'oltrepaese.

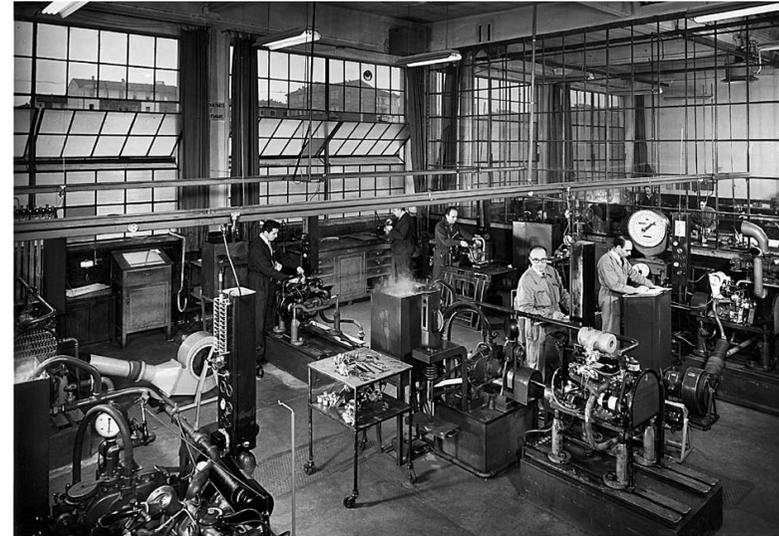
Da quel momento in poi gli orizzonti si allargano oltre i confini nazionali, verso l'Europa Occidentale prima, Stati Uniti, Brasile, Argentina, Europa Orientale e Cina poi. Negli anni del boom economico lo stabilimento di Via del Timavo viene ampliato a più riprese per far spazio alla produzione in continuo aumento. Negli anni Settanta si costruisce un secondo corpo di fabbrica oltre Via Pasubio, la fonderia viene trasferita nel nuovo stabilimento di Crevalcore (Bo), vengono acquistati uno stabilimento ad Asti e l'Altecnica di Bari.

La rivoluzionaria era dell'elettronica si sta profilando all'orizzonte. Il carburatore, vicino al massimo del suo sviluppo, non è in grado di soddisfare le sempre più stringenti esigenze di contenimento delle emissioni inquinanti: gli anni Ottanta vedono la partecipazione di Weber in Marelli Autronica, società con Magneti Marelli rivolta alla sperimentazione e sviluppo di componenti elettronici per il mercato automotive.

Il 1987 è un anno di svolta: nasce il Raggruppamento Controllo Motore di Magneti Marelli, nel quale confluiscono Weber e Solex, eccellenze a livello mondiale nella progettazione, sviluppo e produzione di sistemi di alimentazione. L'ultimo carburatore esce di produzione nel 1992: la Magneti Marelli-Weber è tra le pochissime realtà al mondo che riescono a tradurre le competenze di controllo motore basate sulla meccanica fine del carburatore in elettronica evoluta dell'iniezione.

Ai clienti storici come Ferrari, Maserati e il Gruppo FIAT, di cui Magneti Marelli fa parte, si aggiungono Aston Martin, Citroën, Chrysler, Cosworth, Ford, Lamborghini, Mercedes, Peugeot, Renault, Volkswagen, Volvo, e tra le moto Ducati, gruppo Piaggio, Harley Davidson, Moto Guzzi, Moto Morini, MV Agusta.

Nel 1994 si concretizza la definitiva fusione per incorpora-



zione di Weber in Magneti Marelli, ed in ultimo, nel 2001, il patrimonio storico industriale maturato dal 1923 in Weber confluisce in Magneti Marelli Powertrain S.p.A., la quale, come suggerisce il nome, è in grado di realizzare sistemi avanzati di gestione e controllo in ambito automotive per tutta la catena di potenza, dall'alimentazione motore fino al cambio robotizzato.



CARELLO, VEGLIA BORLETTI: STORIE NELLA STORIA

■ Magneti Marelli possiede un proprio bagaglio storico forte e specifico, che si è ulteriormente arricchito nel tempo con tradizioni ed esperienze provenienti da diverse realtà aziendali. Il risultato di questo processo è una storia composita ma unitaria, che ha assunto nel tempo la forma di un'originale memoria collettiva in cui le varie tessere del mosaico ben si fondono a comporre un importante patrimonio industriale e culturale. Dopo aver parlato di Weber, è dunque utile fare un accenno ad altri due marchi significativi della storia automobilistica come Carello e Veglia Borletti.

Fedele e Pietro Carello già nel 1876 realizzavano a Torino

fanali per carrozze ferroviarie e a cavallo. È nata così la Carello, affermato marchio nella produzione di fari e sistemi di illuminazione per auto. Da queste lontane origini partono le competenze Magneti Marelli nel campo dell'illuminazione automotive.

Nel 1905 ha inizio la realizzazione di fanali Carello per automobili: le lampade sufficienti a rischiare il buio alle carrozze trainate da cavalli non sono più adeguate ad illuminare la corsa delle nuove vetture a motore, capaci di "strecchiare" sulle approssimative strade dell'epoca a 40, 60, persino 80 km all'ora. I fanali Carello vengono apprezzati per efficienza e robustezza, tanto che nel 1907 fanno parte della dotazione dell'Italia vincitrice del mitico raid Pechino-Parigi, con un equipaggio composto oltre che dal principe Scipione Borghese e dal giornalista del Corriere della Sera Luigi Barzini, anche dal meccanico di Budrio (Bo) Ettore Guizzardi.

Innovazioni nella tecnologia per l'illuminazione automobilistica e numerosi brevetti conferiscono notorietà e fama alla Carello, imponendo il trasferimento della sede in Via Petrarca, sempre a Torino: si tratta di una vera e propria fabbrica, nella quale l'originaria attività artigianale di battilustra viene progressivamente sostituita da un'organizzazione industriale del lavoro. Ha inizio lo sviluppo industriale dell'azienda, con le prime produzioni in serie, destinate a case automobilistiche come Ceirano, FIAT, Itala, Aquila, SPA, Diatto.



Reparto Weber banchi prova motori in Via Timavo, anni '50

Iniezione elettronica single point Weber Magneti Marelli, anni '90

Logo della ditta Carello presente su di un faro ad acetilene, 1907



Faro ad acetilene Carello per le auto FIAT Zero, 1914

Quadro strumenti Veglia Borletti per le auto FIAT 514, 1929

Logo Jaeger, 1919

Alla fine della prima Guerra Mondiale si sperimentano i primi proiettori a corrente elettrica, nel contempo si ampliano i settori di attività: alla fanaleria si aggiungono trombe acustiche, plafoniere per interni, pompe, specchi retrovisori e coprimozzi. Anche il portafoglio clienti si espande: si aggiungono OM, Isotta Fraschini, Alfa Romeo, Lancia. A conferma della spettacolare ascesa della sua azienda, Fausto Carello viene nominato nel 1921 Cavaliere del Lavoro, e Commendatore nel 1942.

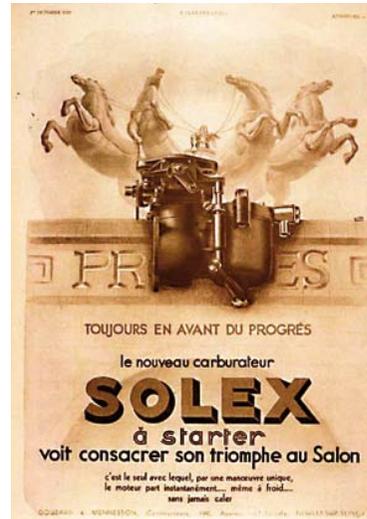
Negli anni Cinquanta l'attività si espande ulteriormente, puntando sulla diversificazione del prodotto e sul rafforzamento della posizione di fornitore unico di FIAT: le mutate esigenze produttive costringono nel 1953 ad un nuovo trasferimento, questa volta nello stabilimento di Mirafiori, che può contare su 75.000 m² di superficie. Nel 1954 viene realizzato da Carello il primo proiettore a fascio di luce asimmetrico, nel 1964 vengono installate le prime lampade alogene sui fari fendinebbia ed all'inizio degli anni Settanta, consolidatosi il mercato italiano, l'attività si allarga ai mercati tedesco, inglese e spagnolo. Negli stessi anni si susseguono diverse operazioni societarie

di acquisizioni e scorpori, si assiste all'ingresso nella società del Gruppo Lucas Industries, importante nome inglese nel settore illuminazione e componentistica per automobili, e all'ampliamento della rete distributiva in vari paesi europei e non. Nelle competizioni automobilistiche Carello illumina coi propri fari pressoché tutte le strade e le piste dove si svolgono gare in notturna, essendo l'impianto di illuminazione scelto da numerosi team, come ad esempio nei rally dalle FIAT 131 Racing e Abarth, dalle celebri Lancia Fulvia, Stratos e Delta Integrale.

Tra il 1987 e il 1988 Carello e le sue controllate vengono incorporate all'interno dell'area illuminazione di Magneti Marelli, che comprende altri marchi come Siem e Lucas Lighting. Dopo questo primo importante passo nel settore dell'illuminazione per autoveicoli, Magneti Marelli sigla una joint venture con Bosch da cui avrà origine nel 1999 Automotive Lighting. Nel 2001 la joint venture vede l'acquisizione anche di Seima, altra azienda del settore illuminazione automotive, ed infine dal 2003 Automotive Lighting rientrerà completamente sotto il controllo Magneti Marelli.

Cambiando settore, nel campo della meccanica di precisione e della strumentazione, marchio storico ed affermato della tradizione industriale italiana, e non solo, è Veglia Borletti.

Le Officine Borletti nascono nel 1895, ad opera di Romualdo Borletti, per la produzione di orologeria e sveglie, commercializzate e conosciute col marchio Veglia, ponendosi in una coraggiosa posizione di concorrenza nei confronti dei colossi tedeschi e svizzeri della meccanica di precisione. L'originaria produzione di orologeria fece della Borletti una tra le più importanti aziende produttrici ed esportatrici italiane del Novecento: a riprova del grande successo industriale e di fama ottenuto da questo settore, possono essere presi ad esempio la grande quantità di orologi da taschino prodotta per i controllori delle Ferrovie dello Stato di inizio secolo, ed il prestigioso premio internazionale per il design industriale "Compasso d'Oro" assegnato nel 1962 all'architetto Rodolfo Bonetto per il design della sveglia Sfericlock di Veglia.



In breve tempo la Borletti riesce ad affermarsi e trovare propri mercati, anche grazie all'accorta strategia della diversificazione dalla produzione che consente di affiancare all'orologeria altre attività che diventeranno nel tempo i settori di maggior peso della Fratelli Borletti: macchine da cucire, strumenti di bordo per auto, moto e veicoli da lavoro, strumenti di misura di precisione, congegni per usi militari e, in ultimo, sistemi di condizionamento-riscaldamento automobilistici. Alla vigilia della seconda Guerra Mondiale l'azienda conta già più di 1.200 dipendenti, che diventeranno oltre 3.000 negli anni Cinquanta. A partire dal 1954, per soddisfare la domanda di equipaggiamenti proveniente dall'estero, nascono consociate estere a Parigi, Madrid e Buenos Aires. La produzione di macchine da cucire, iniziata soltanto nel secondo dopoguerra ed abbandonata gradualmente a partire dagli anni Sessanta, ha svolto un ruolo non secondario, consentendo tra l'altro alla Borletti il conseguimento del suo primo "Compasso d'Oro" nel 1956, con il design della macchina da cucire Superautomatica modello 1102, disegnata da Marco Zanuso. L'attività di Borletti nel campo automobilistico risale agli anni Trenta e segue di pari passo lo sviluppo della motorizzazione nazionale, fornendo equipaggiamenti tra gli altri a FIAT, Lancia, Alfa Romeo, Ducati, Moto Morini, e Piaggio, ma anche per l'industria automobilistica d'oltre confine. La produzione automotive comprende tachimetri, contagiri, termometri, manometri, amperometri, voltmetri, quadri di bordo completi, e sistemi di condizionamento. Alla fine degli anni Settanta, assunta la denominazione Veglia Borletti, è già delineata la direzione da prendere per il futuro: un più vasto impiego della nascente elettronica ed un maggiore controllo di tutti i parametri di funzionamento e diagnosi del veicolo. In ambito sportivo gli strumenti Veglia sono largamente utilizzati dalle case motociclistiche e



Inserzione pubblicitaria dei carburatori Solex apparsa su "L'Illustration" nel 1932

Frontespizio di un dépliant pubblicitario Jaeger, 1980

automobilistiche italiane e straniere, Ferrari prima di tutte, che già da tempo li installava oltre che sulle veloci gran turismo, dalle 250 GT California del 1957 alle più recenti F40, anche sulle sue monoposto di F1.

Negli anni Ottanta Veglia Borletti può contare su 16 stabilimenti in Europa e sul lavoro di 12.000 dipendenti. In questo periodo viene messo a punto, riscuotendo un grande successo, il controllo automatico della temperatura abitacolo portato al debutto sulla Lancia Thema, una tecnologia che ha aperto la strada agli attuali e diffusi climatizzatori automatici.

Esperienza, tradizione e strutture sviluppate in quasi un secolo di vita dalla Borletti, dopo varie forme di partecipazione, sono confluite tra il 1987 e il 1994 in Magneti Marelli. In particolare, proprio il quartier generale di Magneti Marelli S.p.A. trova collocazione a Corbetta (MI), nello stabilimento che è stato sede della Veglia Borletti dagli anni Settanta.

Se a quanto tratteggiato finora si aggiungono le acquisizioni nel 1987 dei noti marchi francesi Solex e Jaeger, il primo nel campo dell'alimentazione motore (nasce nel 1910 per la produzione di carburatori, in concorrenza con Weber) ed il secondo in quello della strumentazione automobilistica (nato sul finire dell'Ottocento come casa d'orologeria, nel 1904 avvia la realizzazione di strumentazione di bordo, prima per aviazione, poi per automobilismo, come ad esempio i leggendarci cruscotti delle elaborazioni Abarth degli anni Sessanta), si può comprendere la grande ricchezza del patrimonio industriale che fa capo a Magneti Marelli: una varietà di anime industriali, di esperienze tecniche ed umane che mettono a disposizione nel presente, oltre a competenze strategiche, anche la sensibilità e le risorse determinanti per affrontare le sfide tecnologiche che il futuro prospetta.

BIBLIOGRAFIA

Renzo A. Cenciari, Stefania Licini, Magneti Marelli. La storia e la business transformation, Giuffrè, Milano, 1996

Perry R. Willson, La fabbrica orologio. Donne e lavoro alla Magneti Marelli nell'Italia fascista, Franco Angeli, Milano, 2003

Luciana Nora (a cura di), Giù i cappelli... e arrivò la Marelli, Nuovagrafica, Carpi, 1990

[Anna Bolelli Weber], Weber, Accorsi, Bologna, 1972

Weber. Un'azienda fatta di persone, s.l., 2006