

Giacomo Matté Trucco: un geniale canavesano e il suo tempo.

In ogni campo vi sono figure poco conosciute che hanno lasciato una impronta, attraversando tempi e mode, spesso noti o ricordati per una sola opera fra le tante. E' il caso dell'ingegner Giacomo Matté Trucco la cui notorietà è quasi esclusivamente legata alla ideazione e progettazione per conto Fiat dello stabilimento Lingotto..

Matté Trucco Giacomo nacque a Trevy (Francia) il 30 gennaio 1869 da Giacomo e Carolina Tocco.

Famiglia di costruttori originari della Valchiusella, dalla quale spesso si allontanavano per impegni lavorativi realizzando diverse opere in Svizzera e in Francia, tanto da essere definiti, al tempo, "intraprendentissimi impresari noti per i grandi lavori....."¹

La nascita in terra francese di Giacomo Matté Trucco coincise quindi con uno di questi soggiorni lavorativi fuori Canavese.

Giacomo conseguì la licenza in Scienze Fisico-Matematiche presso l'Università di Torino il 18 luglio 1890. Sostenne in seguito gli esami complementari per poter accedere alla Regia Scuola Superiore di ingegneria dove si laureò in ingegneria industriale nel 1893. E' molto probabile che il mestiere del padre lo abbia influenzato e in effetti ebbe i voti migliori nelle materie relative alle costruzioni.

Spesso infatti le vacanze dell'ingegnere coincidevano con viaggi di studio all'estero (Europa e Stati Uniti) ed era assai attratto dall'ambiente operaio dei tempi.

Venne assunto dalle Officine Meccaniche Michele Ansaldo negli ultimi anni del 1800. Nel 1905 l'Ansaldo costituì con la Fiat una società per la produzione di autoveicoli. L'anno successivo, per divergenze, l'Ansaldo abbandonò la partnership, la Fiat proseguì l'attività con l'Ansaldo di Genova e l'ingegner Matté Trucco entrò alle dipendenze della nuova azienda denominata Fiat Ansaldo. Nei due anni precedenti la guerra l'ingegnere fu addetto alla Direzione dei Cantieri navali della Spezia che facevano allora parte del gruppo Fiat-San Giorgio e diede il suo contributo per la progettazione di alcune parti dell'Arsenale di La Spezia, coperte da segreto militare.

Il Lingotto

Tra la fine dell'Ottocento e l'inizio del Novecento un fatto nuovo rivoluzionò la produzione industriale: l'avvento della automobile alla quale si deve aggiungere l'installazione di impianti di produzione di elettricità, sia come illuminazione sia come energia motrice e l'impiego del cemento armato per le costruzioni, fatto questo che dava la possibilità di ottenere fabbricati sviluppati in altezza con misure non facilmente realizzabili in muratura.

La sua personalità ebbe modo di esprimersi negli anni fra il 1914 e il 1928 in una serie di edifici fra i più interessanti degli anni venti del novecento entrando di diritto nella storia della architettura moderna.

¹ *Civiltà del Piemonte, Architetti della Fiat* (B.Signorelli)

L'ideazione e costruzione del Lingotto fu certamente l'opera più nota dell'ingegner Matté Trucco, realizzata fra il 1915 e il 1922 e fra il 1924 e 1926. Fu inaugurata ufficialmente dal re Vittorio Emanuele III il 15 maggio 1923.

La nascita dello stabilimento Lingotto si rese necessaria per avere maggiori capacità produttive e la zona della città di Torino cosiddetta "Lingotto" con a fianco la ferrovia e lo smistamento merci si presentava come la più adatta al nuovo insediamento.

L'idea principale del progetto era quella relativa alla pista per il collaudo dei veicoli costruita sul tetto dello stabilimento. Si riportano di seguito alcuni numeri della pista: pavimentazione in asfalto con superficie asfaltata mq. 23.146, larghezza pista nei tratti rettilinei paralleli metri 24, lunghezza utilizzata metri 433,8 per ogni rettilineo. Si tralasciano i dati relativi alle curve ma quanto sopra indicato rende in parte l'idea del lavoro realizzato e la sua importanza.

La progettazione della pista non fu affatto scevra da problemi perché creò alcuni contrasti fra il Matté Trucco e il senatore Agnelli. Uno di questi fu per la velocità che i veicoli potevano raggiungere durante le prove in pista e quale tipologia di "attrito" dovessero avere le curve.

Inizialmente il progetto prevedeva velocità massima in curva di 60 km/h, l'ingegnere si rifiutò di aumentare la velocità sino a 90 Km/h, litigò con il senatore Agnelli e se ne andò sui due piedi, ma in seguito ritornò. Occorre ricordare che la velocità massima delle autovetture Fiat in quegli anni era di 85 km/h, quindi la richiesta del senatore appare oggi lungimirante.

Carattere volitivo e sicuramente geniale quello del progettista canavesano per cui furono diverse le discussioni che nacquero sia per la scarsità di materiali sia di uomini (si era in periodo bellico).

Le difficoltà di formatura del cemento armato crearono discussioni ed attriti fra Matté Trucco e l'ingegner Cartasegna direttore dei lavori, con il capo cantiere dell'impresa Porcheddu che aveva l'esclusiva dei brevetti Hennebique sul cemento armato² e infine con il senatore Agnelli.

Il giovane ingegner Bonadè Bottino, all'epoca facente parte dello staff del Matté Trucco come calcolatore del cemento armato, ricordò quel periodo definendo i vari protagonisti come "uomini forti"³.

In seguito ad alcuni inconvenienti dovuti al collaudo di pesanti autocarri, nel mese di giugno 1932 Giovanni Agnelli chiese all'ingegner Matté Trucco, allora sessantenne e residente ad Ozegna, di effettuare una verifica delle vibrazioni dell'edificio dovute ai carichi superiori a quelli previsti all'epoca della costruzione della pista.

L'ingegnere si recò a Torino da Ozegna, ispezionò accuratamente l'edificio con il Direttore delle Officine e in brevissimo tempo presentò la sua relazione, corredata da minuziose prescrizioni e da tutti i calcoli di verifica.

Essendo Matté Trucco non più in Fiat questo suo intervento provocò uno scontro "generazionale" con il suo successore, l'ingegner Vittorio Bonadè

² Quasi tutti i progetti di Matté Trucco sono stati eseguiti dalla società Ing. A. Porcheddu S.A. che deteneva i brevetti Hennebique per l'Italia.

³ *Civiltà del Piemonte*

Bottino, il quale in una controrelazione precisò: “.... ho appartenuto all’ufficio del progettista e calcolatore dell’edificio sig. ing. Giacomo Matté Trucco al momento della costruzione degli ultimi piani e della pista di copertura, anno 1920, ... e conosco i criteri largamente prudenziali adottati del progettista tutto ciò ha permesso e permette ora l’uso della pista per prove di autoveicoli molto più pesanti quali gli autocarri a nafta 634 e 635”⁴.

Non si lasciò coinvolgere dalla corrente del “futurismo” imperante in quegli anni seppure il critico Michel Ragon scrisse della Fiat Lingotto nella sua *Storia dell’architettura e dell’urbanistica moderna* “... senza dubbio la sola opera autenticamente futurista realizzata in Italia.... futurista in ragione della pista delle auto costruita a spirale sul tetto”, pista che entusiasmò Le Corbusier nel 1934 quando la visitò e che la definì “uno degli spettacoli più impressionanti fornito dai tempi moderni”. In seguito ne prese spunto per risolvere i problemi delle strade sopraelevate nei piani urbanistici di Algeri e Rio de Janeiro.

Il progetto del Lingotto fu presentato all’Esposizione di architettura italiana a Buenos Aires, iniziativa organizzata dalla Direzione Generale degli italiani all’estero.

Le altre opere

Il Lingotto non fu la sola opera per il Gruppo Fiat dell’ingegnere ma suoi progetti furono la “carrozzeria Fiat” sulla via Madama Cristina e gran parte del complesso di corso Dante e via Marocchetti.

Altri progetti quasi sempre in campo industriale :

- Officine e carrozzerie sull’area delle vie Madama Cristina, Cellini, Giotto e Canova (con struttura a telaio)
- Acciaierie di via Belmonte
- Parti della centrale idroelettrica e dell’edificio della Riccardo Incerti Villar (RIV)
- Progettazione iniziale dello stabilimento sull’area dell’ex fabbrica Rapid tra le vie Nizza e Chisola (trasformato negli anni '70 del 1900 in una banca)

Sono inoltre attribuiti al Matté Trucco:

- Progetti di garage a Firenze
- Villa per il senatore Agnelli a Levanto
- Fabbrica Nebbiolo di via Bologna (a Torino)
- Stabilimento della Elettrochimica di Pont Saint Martin
- Diga sul torrente Strona per la fabbrica Billia di Pettinengo
- Intervento per la cupola in cemento armato del Teatro Regio di Torino (quello andato distrutto nell’incendio).

Operò poco in campo civile però si ricordano alcuni progetti significativi e tra questi Villa Baricco a Torino (tra corso Siccardi e via Legnano).

⁴ *Fiat-Lingotto*, M:Pozzetto

Giacomo Mattè Trucco visse gli ultimi anni ad Ozegna, dove si erano stabiliti alcuni componenti della sua famiglia, nella cascina del convento annessa al Santuario Madonna del Bosco.

Continuò gli studi e gli esperimenti sul cemento armato; realizzò alcuni lavori sia nella sua cascina sia in quella del fratello con il cemento armato e strutture a cubo, come ad esempio la scala a gradini sfalsati.

Mattè Trucco morì a Torino il 15 maggio 1934. E' sepolto nella tomba di famiglia (da lui stesso progettata) situata al cimitero di Ozegna.

Il 10 maggio 1998 il Comune di Ozegna ha ricordato la figura dell'ingegnere intitolandogli la scuola primaria e il 16 ottobre 2016, centenario dell'inizio lavori del Lingotto, il Comune in collaborazione con l'Associazione 'L Gavasun, ha apposto una targa-ricordo presso la scuola stessa.

Il 28 dicembre 2001 il Comune di Roma ha intitolato una via all'ingegnere, via compresa tra la Appia Antica e Appia Nuova ad est del Grande Raccordo Anulare.

Nel 2013 la città di Torino gli ha dedicato una via nella zona Oval Lingotto.

(Anna Maria Fiocchi)

Bibliografia: *Architetti della Fiat* (B.Signorelli) in *Civiltà del Piemonte Fiat Lingotto* (M.Pozzetto), Centro Studi Piemontesi
