

Ferdinando Innocenti

Non è necessario nascere in una città per rimanergli fedele, ma sono le circostanze che fanno sì che restiamo legati, nel tempo.

Innocenti restò legato alla sua città, Grosseto, per la quale fece una donazione per la costruzione dell'ospedale di 400 milioni, la città, riconoscente, lo premiò con il "Grifone d'Oro", nel 1958.

nato a Pescia, in Val di Nievole, il 1° Settembre 1891 da Dante e Zelinda Chiti, morto a Varese nel 1966.

Il padre, con la famiglia, all'inizio del secolo XX, si trasferì a Grosseto dove mantenne la sua attività di fabbro iniziando, anche, la vendita di ferramenta. (nella foto il "Palazzo Innocenti" in Corso Carlo Alberto oggi Corso Carducci) Nel 1906. mentre frequentava il triennio della scuola tecnica, iniziò a collaborare nell'officina di famiglia. Il suo apprendistato avvenne all'interno dell'attività paterna, potenziandone la dimensione commerciale.

Acquistava rottami di ferro dai cantieri che bonificavano la Maremma e li scambiava con olio lubrificante, dalla vendita del quale ricavava maggior profitto.

Questa sua attività gli procurò la realizzazione di un piccolo capitale, perduto, poi, con la liquidazione della Banca Italiana.

Nel 1923 si trasferì a Roma, ricominciando dal niente, costituì un magazzino per la vendita dei tubi senza saldatura di tipo MANNESMAN, prodotti in Italia dalla Dalmine; dedicandosi, in quegli anni, ad approfondire lo studio delle possibili modalità di utilizzo dei tubi. Negli anni successivi affiancò al deposito un'officina per le lavorazioni dei tubi e per la produzione di manufatti ricavati dagli stessi.

Nel corso degli anni venti e trenta, del XX secolo, il rapporto con la Dalmine si rafforzò, scandito da un susseguirsi di convenzioni e accordi commerciali, diventando di fondamentale importanza.

Fino ad allora i tubi d'acciaio erano utilizzati per convogliare sostanze liquide o gassose ma l'I. Fu il primo a impiegarli come struttura portante nei grandi impianti industriali e nell'edilizia.

In tal senso seppe prevedere le possibilità di sviluppo di un brevetto inglese sulla base del quale nel 1933 fu pronto il "Giunto Tubolare Innocenti".

Nel 1931, tuttavia, aveva lasciato Roma trasferendosi a Milano, "miraggio dei suoi sogni giovanili", dove riuscì a realizzare il complesso piano imperniato sull'industria meccanica applicata che fece la sua fortuna.

Nel corso degli anni trenta l'attività crebbe ininterrottamente, con due stabilimenti di produzione, a Roma e Milano, e nove tra filiali e uffici commerciali, sempre in quel periodo, modificò la struttura della sua società facendola diventare "Fratelli Innocenti" società anonima per applicazioni tubolari in acciaio, con sede a Roma e contemporaneamente aveva creato la "Innocenti" Società generale per l'industria metallurgica e meccanica, a Milano; ma il vero salto di qualità avvenne nel 1936 con

la “Innocenti” società anonima per applicazioni tubolari acciaio. Negli anni successivi, anche quelli della seconda guerra mondiale, fece lavorare i propri stabilimenti al massimo delle loro potenzialità. Nel corso dell'ultimo periodo della guerra si trasferì a Roma dove contava di riorganizzare i propri contatti in funzione dei nuovi equilibri di potere e a tale scopo collaborò con gli alleati. In questo modo, tornato a Milano, alla fine del conflitto, riuscì a mantenere il controllo dei suoi stabilimenti.

Nel 1950 ottenne dalla camera del lavoro di licenziare 2000 dei 7000 dipendenti, a condizione di riassumerli entro due anni. Fu l'occasione per una profonda ristrutturazione degli impianti e delle produzioni il suo acume, determinato dalla sensibilità delle variazioni del mercato lo fecero puntare su due direzioni lo sviluppo dello stabilimento di Apuania per la grande meccanica e l'introduzione della produzione automobilistica: motociclistica e in un secondo momento le automobili .

In campo motoristico, sin dall'immediato dopoguerra, aveva compreso come fosse giunto il momento della motorizzazione individuale, basata su di un veicolo a basso costo che permettesse una grande diffusione popolare.

Si avvalse dell'Ing. P. Torre, colonnello del Centro sperimentale di Guidonia e padre della *Lambretta* , nata come “un tubo con un motore e due ruote”.

Dopo alcune difficoltà iniziali e una campagna pubblicitaria senza precedenti per l'epoca, nel 1952, a Lambrate, in uno impianto modernizzato dal punto di vista delle attrezzature produttive e di verniciatura, si producevano 96.000 veicoli modello D con telaio portante in tubo metallico, di cui 16.000 destinati all'esportazione. L'apice fu raggiunto nel 1953, quando fu lanciato il modello E, con una produzione di 70.000 unità annuali cui si associavano 50.000 unità del modello LD.

Negli anni sessanta, però l'ascesa dei veicoli a quattro ruote divenuti nel frattempo convenienti nei prezzi e nei consumi, e in particolare della FIAT 500, finì con il condizionare il successo dello scooter, le cui vendite erano stagnanti.

Lasciato il posto di comando, al figlio Luigi, fu quest'ultimo a suggerire il reinvestimento degli utili derivati dagli affari venezuelani nella produzione automobilistica. Malgrado tutte le incertezze temendo la reazione della Fiat e la produzione di un nuovo ciclomotore, il *Lambrettino*.

Dopo un primo tentativo di affidare il progetto della realizzazione di una automobile e dopo varie possibili prospettive, come con la *Goggomobil* fu realizzato un accordo con la “British Motor Corporation” per la produzione della vettura “Austin A40”, l'accordo settennale, prevedeva il montaggio, il sotto assemblaggio su linee a terra, e la verniciatura dei pezzi provenienti dalla Gran Bretagna. In seguito furono sviluppati altri veicoli ma il successo commerciale della versione italiana della *Mini* con i suoi modelli lanciata nel 1966, tutti i tentativi di progettazione autonoma di una vettura da parte della Innocenti fallirono.

Innocenti morì a Varese il 21 Giugno 1966