

Riccardo Moncalvo

Il fotografo dell'eleganza

AISA
Associazione Italiana per la Storia dell'Automobile



Riccardo Moncalvo

Il fotografo dell'eleganza

AISA - Associazione Italiana per la Storia dell'Automobile
Museo Nazionale della Montagna - Torino, 17 febbraio 2018

- 1 Prefazione
Lorenzo Boscarelli
- 2 Riccardo Moncalvo, mio padre
Enrico Moncalvo
- 6 Riccardo Moncalvo, il fotografo
Paolo Giusti
- 9 Riccardo Moncalvo visto da...
Leonardo Fioravanti
- 11 Riccardo Moncalvo visto da...
Lorenzo Ramaciotti
- 12 L'eredità del fotografo
Alessandro Sannia

In copertina: la Lancia Aurelia B20 GT sullo sfondo della Sacra di San Michele.

In quarta di copertina: Fiat 1100 E berlina Vignale (1949), Ferrari 400 Superfast IV Pininfarina (1962), Fiat Dino Berlinetta Speciale Pininfarina (1967).

MONOGRAFIA AISA 119



Prefazione

Lorenzo Boscarelli

La biografia e l'attività professionale di Riccardo Moncalvo sono profondamente radicate nella sua città d'origine, Torino. Scorrendo la vicenda umana e di lavoro di Moncalvo si rimane ammirati dalla operosità e dalla vivacità culturale della Torino dei primi del Novecento, in cui avevano sede industrie destinate a segnare la storia dell'Italia, come la Fiat, la Lancia e una miriade di aziende meccaniche. Torino fu allora all'avanguardia anche in altri campi: là nacque il cinema italiano e non deve stupire che vi fossero fotografi di prim'ordine, la cui attività alimentava anche un dibattito culturale intenso, che si protrasse ben oltre la metà del secolo, al quale contribuirono artisti poliedrici, come Carlo Mollino. Così come pochi ricordano che fino a metà Novecento un'importante sede della moda italiana fu Torino, il che offrì ai fotografi occasioni di lavoro e di affinamento del gusto.

Riccardo Moncalvo, figlio d'arte, crebbe in questo ambiente ricco di stimoli e di opportunità, aperto alle innovazioni tecniche, di costume e alle nuove correnti estetiche. La sua opera di fotografo, rivolta ad ambiti molto diversi, come l'industria, la moda e – di frequente – la fotografia artistica, ben oltre, quindi, l'automobile, rivela una cura per la composizione, l'inquadratura, l'immagine in quanto tale, prima del soggetto che rappresenta, che dimostrano una vera e

propria passione per la bellezza, ricercata in tutte le tipologie di soggetti ritratti.

Chi ha conosciuto l'opera di Riccardo Moncalvo solo come fotografo di automobili rimane stupito dalla varietà dei suoi interessi estetici, forse soprattutto dalla sua passione per la fotografia astratta, così apparentemente lontana dalla concretezza dell'immagine di un prodotto industriale. Eppure il gusto e la qualità estetica devono essere alimentati da una sensibilità profonda, non possono nascere solo dalla perizia tecnica e dall'esperienza pratica. Ciò che si intuisce osservando le immagini di Moncalvo è l'ampiezza della sua sensibilità e della sua cultura; ritrae automobili, ma il modo in cui lo fa testimonia di un patrimonio culturale ben più ampio di quello che deriva dalla frequentazione di persone di quel solo ambiente, per quanto dotate di gusto e intuizioni fuori dal comune, come Pinin Farina e tanti altri carrozzieri e stilisti di prim'ordine.

I carrozzieri italiani, soprattutto dal secondo dopoguerra in poi, hanno influenzato in grande misura l'evoluzione estetica dell'automobile, non di rado producendo opere che rimarranno esempi di gusto, essenzialità, corrispondenza tra la funzione e la forma. Riccardo Moncalvo ha illustrato con grande sensibilità le loro realizzazioni e consente a noi, e a chi dopo di noi vorrà conoscere quelle opere, di apprezzarne il valore e di ammirarle con grande piacere.

Riccardo Moncalvo, mio padre

Enrico Moncalvo

Ringrazio il Museo della Montagna per l'ospitalità e in particolare l'AISA per l'occasione.

Ho trovato interessante la concomitanza con la presenza della mostra "Segni di neve", che espone una serie di scatti invernali realizzati tra Torino e la Valsusa, tra gli anni Trenta e gli anni Quaranta. Le immagini vanno a completare, esattamente vent'anni dopo, un esteso fondo di stampe (fotografie di montagna) acquisite dal Museo ed esposte nel 1997 nella mostra "L'avanguardia temperata di Riccardo Moncalvo", con un bel catalogo, oggi introvabile, che ospita le immagini più note di questo *milieu* d'ambiente sviluppato da papà.

E' un'occasione che ci consente di abbinare le immagini dell'attività professionale di mio padre con quelle della sua ricerca compositiva. La contiguità tra attività professionale e attività amatoriale (si direbbe "artistica", ma lui amava piuttosto definirsi un artigiano della fotografia), è in effetti un tratto distintivo della sua biografia e ha un peso decisivo nella formazione del suo gusto, nella sua prontezza nel cogliere gli stimoli luminosi e visivi, nel suo perfezionismo e nella sua incontentabilità.

Ho avuto conferma di questo punto esaminando insieme all'amico Paolo Giusti – cui debbo molta gratitudine per il suo prezioso apporto al riordino e all'identificazione dei soggetti – l'archivio dei negativi, perché come sempre catalogazioni e riordini danno modo di avere una visione di insieme difficile da cogliere per frammenti.

Le considerazioni che farò riconducono ad una let-

tura molto personale di Riccardo Moncalvo fotografo di automobili, sullo sfondo complessivo del suo lavoro e sulla base di una ridotta serie di immagini che ho provato a selezionare. Lascio una lettura di campo più specifico ai prossimi interventi.

L'alternarsi di attività professionale e attività amatoriale è stata una costante della sua fotografia, a differenza di altri fotografi della sua generazione. Amava molto il reportage industriale, la sua continua e quotidiana palestra in cui si è sviluppata sicuramente una sensibilità particolare. Partiva da un particolare, che fossero automobili o manufatti, per arrivare a delle composizioni geometriche interessanti. Per questo ho trovato molto pertinente il titolo di questo incontro.

Una delle foto che più rispecchiano questo gusto della composizione è l'immagine, riprodotta in queste pagine, di Leo Gasperl, che si può tranquillamente accostare a molte altre foto che invece ritraggono automobili, perché altrettanto "astrattizzate" ed eleganti, in cui la ricerca formale e la composizione seguono principi analoghi. Incontentabile nel comporre le immagini prima dello scatto, nel disporre gli "oggetti" da fotografare, nell'illuminarli.

In merito all'immagine di Leo, nel ristamparla abbiamo scoperto una raffinatezza inaspettata, ossia un fotoritocco reso necessario dal fatto (osservabile solo sul negativo) che gli sci erano a pelo con la base del 24x36.

Devo dire di avergli a volte rimproverato questo suo formalismo, figlio di una ossessiva ricerca del fattore compositivo. D'altronde lui nel *milieu* fotografico era nato, trovandosi fin da principio a lavorare a fianco del padre. Mio nonno Carlo Emilio, fotografo, aveva rilevato nel 1925 attrezzature e clientela della ditta Edoardo Bosio.

Bosio fu un personaggio eclettico e poliedrico: proveniente da una famiglia di imprenditori svizzeri legata alla produzione della birra e al tessile, figura di spicco della Società Canottieri Armida, calciatore, poi socio insieme al cognato Ferdinando Bietenholz di una casa di rappresentanza di carte e prodotti fotografici. La ditta svolgeva una attività di grossista e rappresentante di marche estere, ma aveva anche un proprio laboratorio fotografico: fu la prima in Italia ad introdurre la carta al carbone Illingworth e quella alla gomma bicromata Höcheimer.

Enrico Moncalvo, architetto, ha collaborato inizialmente con diversi studi torinesi, con Roberto Gabetti e Aimaro Isola in particolare per i progetti del Tribunale di Alba, del Museo di Antichità di Torino e per il concorso sul riuso del Lingotto. Nel 1983 (con Guido Drocco) vince una segnalazione al concorso per la nuova Opéra di Parigi. Nel 2002 (con Marco Nota) realizza la tribuna dell'organo nella chiesa abbaziale di Novalesa. Dal 1996 è docente di Composizione Architettonica e Urbana al Politecnico di Torino. Si è occupato del riordino e della catalogazione dell'archivio Mollino presso la Biblioteca Centrale di Architettura (1989, con Elena Tamagno). E' autore di studi e pubblicazioni sull'architettura alpina e sull'architettura moderna torinese. Da sempre tiene memoria dell'attività fotografica di famiglia, in particolare attraverso la sistematizzazione e catalogazione dell'archivio Riccardo Moncalvo.

Bosio rilevò nel 1912, sempre insieme a Bietenholz, la Vesuvio Films, avviando a Napoli una breve e intensa attività cinematografica, e avvalendosi come cineoperatore del giovane Carlo Moncalvo, che si fece apprezzare per le sue buone capacità tecniche.

Ritiratosi Edoardo a Davos nel 1925 per motivi di salute, attrezzature e clientela della Bietenholz & Bosio passarono a mio nonno, e questa fu la palestra in cui successivamente mio padre si formò. Molti i reportage di interni industriali, non solo a Torino ma in molte parti del Piemonte, come il biellese: un'attività che Riccardo continuò dopo la morte di suo padre, avvenuta nel 1935.

Le foto del nonno sono chiaramente distinguibili perché contrassegnate da un taglio ottocentesco molto oggettivo: alcune sono stereoscopie, da vedersi attraverso quegli aggeggi di legno, sorta di "binocolini" attraverso cui si guardava una coppia di fotografie, per dare all'immagine l'effetto tridimensionale. Il taglio è oggettivo, neutro: il nonno si preoccupava soprattutto della resa tecnica, mentre le immagini di mio padre sono più interpretative.

Papà inizia a fotografare nel 1928, a tredici anni, e pochi anni dopo diventa socio della Società Fotografica Subalpina e poi dell'AFI. Partecipa a importanti mostre e competizioni nazionali e internazionali, nella Torino tra il pittorialismo di Guido Rey e poi di Peretti Griva e il modernismo dei "Tre B" (Bricarelli, Baravalle e Bologna). Il suo lavoro è caratterizzato da un precoce uso del 35 millimetri (Leica), di cui Bricarelli era stato tra gli indiscutibili precursori e per il cui sviluppo, ingrandimento e stampa l'atelier di Carlo Moncalvo si era attrezzato, su suo suggerimento, fin dal 1928.

Vi sono foto realizzate da mio padre nel 1938 che risentono ancora dei *tableaux vivants* realizzati vent'anni prima da Guido Rey; se ne discosta, però, rapidamente per arrivare anche nella lettura del paesaggio a un taglio modernista e poi confluire nella poetica della Neue Sachlichkeit sviluppata dal Bauhaus in tutta Europa.

Tendenze riscontrabili anche nelle foto di Stefano Bricarelli, che va ricordato per tantissimi motivi. Per aver incoraggiato mio nonno (di cui era coetaneo) a rilevare l'attività di Edoardo Bosio, per aver poi procurato a mio padre, attraverso la rivista *Motor Italia*, molta clientela legata al mondo dell'automobile, e per essere stato tra quelli che lo hanno iniziato all'uso del 35 millimetri. Al di fuori degli sviluppi e stampa per i clienti, peraltro, mio nonno per i propri servizi lavorava solo su lastra: riteneva infatti "poco serio" per l'uso professionale il 35 millimetri. Papà, invece, inizia negli anni Trenta con una Leica molto maneggevole – e questo sicuramente su istigazione di Bricarelli che aveva in quegli anni vinto un importante premio promosso dalla ditta di Wetzlar.

Le foto degli anni Cinquanta e Sessanta sentono la poesia neorealista e l'interesse per il colore. Già alla fine degli anni Trenta aveva fatto uso di diapositive a colori, proprio per sperimentare questo mezzo in uso con altre tecniche dall'inizio del Novecento. Sperimenta così l'utilizzo del colore su pellicola e nel dopoguerra segue presso la sede Agfa di Leverkusen un corso sulla stampa e sviluppo della pellicola a colori. E' tra gli otto laboratori ad aprire per primi in Italia un reparto di sviluppo e stampa a colori, con materiale Agfa; dopo due anni il laboratorio Moncalvo risulta tra i primi tre classificati dall'Agfa in Italia per la qualità della stampa.

Altre immagini della sua attività professionale testimoniano la varietà e quantità delle attività manifatturiere nella Torino industriale di quegli anni. Una della foto riportate in queste pagine è stata fatta per Arturo Bersano, produttore piemontese di vini; il set realizza un effetto ghiaccio con olio di paraffina e borotalco spalmati sulla bottiglia, un effetto oggi facilmente ottenibile con un programma di fototocco.

A conclusione di questa veloce carrellata, sempre sul filo dell'alternanza tra aspetto professionale e aspetto amatoriale, vorrei suggerire qualche spunto di lettura per meglio capire quanto i due aspetti siano legati. Vi sono alcune parole chiave, e una di queste è il "mood" di Torino. Lo racconta una foto scattata di mattino presto, al principio degli anni Cinquanta; si percepiscono la nebbia e il freddo, con in primo piano una carrozzeria priva di qualsiasi spigolo. Una carrozzeria del genere andava bene solo fotografata con la nebbiolina di Corso Cairoli... Erano particolari tutt'altro che casuali, anzi, assolutamente ricercati e voluti: si tratta di ritratti ambientati, come quelli di Mollino, il ritratto di una automobile ambientato in un'atmosfera che non può essere che quella di Torino.

Anche quando fotografa un'automobile di fronte alla vecchia sede Fiat di corso Dante, cerca un rapporto tra le curve della carrozzeria e il liberty delle inferriate che ci sono dietro, un effetto studiato che gli piace molto.

Un'altra parola chiave è eleganza: Torino allora era ancora la città del Salone della Moda. Ecco, quindi, il suo inserire nell'immagine una figura femminile per comporre un'ambientazione in cui si muove con naturalezza in virtù dei suoi reportage nel mondo della moda e dello spettacolo, in cui si era introdotto grazie anche all'amicizia con Lucio Ridenti (attore, critico teatrale, esperto di moda).

Lucio Ridenti ha diretto la rivista "Il Dramma" per moltissimi anni, prima e dopo la Seconda Guerra Mondiale. Il suo archivio, donato al Teatro Stabile, costituisce il nucleo fondativo originario del Centro Studi Teatro Stabile di Torino. Tramite Ridenti mio

padre ha fatto parecchie foto del mondo della moda. In questa attività dimostra una particolare attenzione all'eleganza delle inquadrature e dei soggetti.

Un'altra inquadratura tipica di Riccardo Moncalvo è il punto di vista dall'alto, che si ritrova in tantissime sue fotografie, come in quelle del Salone dell'Automobile nei primi anni Cinquanta oppure in altre scattate a cavallo della guerra; un'immagine curiosa, ripresa dall'alto, è quella sull'angolo di casa, tra via Cernaia e corso Vinzaglio.

Ancora, l'accostamento del moderno con l'antico, ereditato attraverso Mollino dalla poetica surrealista. A volte un po' forzato; abbiamo trovato immagini molto belle ambientate alla Fontana dei Dodici Mesi, all'interno del Parco del Valentino a Torino.

Il gusto di trattare lo sfondo storico come un pretesto, come un *objet trouvé*, l'aveva imparato, appunto, dagli amici architetti. Mollino – ma non solo lui – aveva ambientato i suoi primi interni secondo l'estetica dello spaesamento sperimentata da Max Ernst nei suoi collage: accostare oggetti tra loro eteroclitici

e “*faire jaillir une étincelle de poésie de ce rapprochement*”⁽⁸⁾. Altro punto può essere, come si è detto, il riferimento alla *Nuova Oggettività*, l'attenzione al dettaglio che di per sé non significherebbe nulla, ma che, ripreso nelle sue specificità di materia e di forma, diventa importante. Lo possiamo apprezzare nell'immagine del particolare di una funicolare, che mostra la ricerca ossessiva di perfezione nei riflessi, nelle ombre, in tutto ciò che consente di esaltare la lettura dell'oggetto.

Infine, l'astrazione, la ricerca che negli ultimi anni lo divertiva di più. Abbiamo una serie di immagini di lamiere che erano state esposte nella prima mostra personale di mio padre, “*Le Pininfarina nella fotografia di Moncalvo*”, che si tenne nel 1968 qui a Torino nella Sala Bolaffi e poi fu portata a Roma nel Convento di San Salvatore in Lauro, in via dei Coronari. La mostra ebbe un buon successo; era nata da un'idea del dottor Giorgio Colombo, che allora dirigeva la *Rivista Pininfarina*, un personaggio poliedrico che ricordo con ammirazione.

Riccardo Moncalvo, il fotografo

Paolo Giusti

Riccardo Moncalvo collaborò a lungo con la rivista *Motor Italia*, per oltre trent'anni. La rivista nacque per desiderio di Stefano Bricarelli, famoso fotografo, avvocato figlio di avvocati, socio della Società Fotografica Subalpina e fondatore del gruppo della Fotografia Artistica Torinese.

Quella di *Motor Italia* non era la prima iniziativa editoriale intrapresa da Bricarelli, il quale con gli amici avvocati Baravalle e Bologna, entrambi membri del gruppo della Fotografia Artistica Torinese, nel 1923 aveva rilevato dalla precedente proprietà milanese la testata *Il Corriere fotografico*. Rinnovata nello stile e nei contenuti, questa rivista sarà pubblicata per i successivi quarant'anni.

Attraverso il messaggio diffuso dalla rivista, i tre amici aderirono alla corrente della fotografia modernista, che si contrapponeva alla fotografia d'accademia. Essi incoraggiavano una nuova figura di fotografo, il fotoamatore, figura che non esisteva fino ad allora, a uscire di casa, ad esercitarsi e sperimentare facendo molte fotografie per poi svilupparle con i propri mezzi in camera oscura, seguendo i consigli delle rubriche tecniche.

A questa idea di nuovo fotografo aderì nei primi anni Trenta anche Moncalvo e nell'annuario della rivista, intitolato *Luci e Ombre* e pubblicato per dieci anni, comparvero le sue prime fotografie artistiche. Moncalvo, oltre ad essere presente su *Il Corriere Fotografico*, come fotoamatore prima e come autore di foto pubblicitarie in seguito, eseguì anche diverse foto a colori per le copertine negli anni Cinquanta e Sessanta. Inoltre, in un numero del 1956, fu raccontata la storia del laboratorio di Carlo Moncalvo, padre di Riccardo. La rivista *Motor Italia* fu fondata nel 1926 con il contributo economico del suocero di Bricarelli, il Generale Roberto Mazza, e di due suoi amici ex-ufficiali e soci del Circolo del Whist: Vittorio Bossaglia, agente commerciale della RIV, e Corrado Romanengo, presidente della Società Torinese per la Caccia a Cavallo. *Motor Italia* è una rivista molto originale per il periodo: i suoi contenuti spaziano dall'automobile, allo

stile dei carrozzieri, alla motonautica, alla moda, alla tecnologia meccanica in genere, senza tralasciare la narrativa di viaggio. In breve tempo diventerà un'icona di stile. Dal 1935 la rivista non sarà più organo ufficiale del RACI torinese ed è a questo punto che Bricarelli, approfittando del fatto che Riccardo Moncalvo era diventato titolare del laboratorio del padre, morto proprio in quell'anno, lo coinvolse direttamente nell'iniziativa editoriale. Bricarelli diventò quindi il suo committente principale e Moncalvo, nel proprio laboratorio, sviluppava e stampava le fotografie che venivano poi pubblicate sulla rivista, come dimostra questa pagina di provini recuperata fortunosamente in un mercatino. Questa pagina, come centinaia di altre simili, mostra come le foto di Bricarelli fossero attentamente analizzate una ad una. Le annotazioni scritte a matita che si vedono, un "no" o una X, indicano gli scatti da accantonare e quelli da pubblicare. Una volta effettuata la scelta le fotografie verranno trasformate in litotipi per la stampa. E' questo il primo lavoro che Moncalvo svolse per la rivista e considerando che *Motor Italia* all'epoca era un mensile non era un lavoro di poco impegno.

Inoltre, a Stefano Bricarelli, dal 1935 in poi, venne a mancare la collaborazione esterna dei fotografi del RACI e quindi fu costretto a diventare egli stesso il fotografo della sua rivista. Da allora documenterà tutti i Concorsi di eleganza italiani, i Saloni dell'Automobile di Milano, Torino, Ginevra, Bruxelles, Berlino e poi nel dopoguerra anche quelli di Londra e Francoforte. Ogni volta tornava a Torino con un gran numero di pellicole da sviluppare, provinare, scegliere e pubblicare. Il lavoro era tale che Bricarelli fece portare nel laboratorio di Moncalvo un armadio, una scrivania ed una sedia per sé. Tutte le sere, uscendo dal Circolo del Whist, passava nel laboratorio di Moncalvo e insieme controllavano le fotografie. Questa enorme massa di lavoro svolta da Bricarelli comportò per Moncalvo anche l'inizio della sua attività di fotografo industriale, dovendolo sostituire nelle riprese esterne per conto delle industrie sue clienti che all'epoca erano numerose. Alla fine degli anni Trenta nello stile di Moncalvo non si intravede ancora una ricerca formale, le fotografie sono puramente documentali, anche perché in quel periodo pre-bellico si ritraeva qualsiasi cosa, sia automobili, sia mezzi militari.

La sua prima importante commessa fu un servizio fotografico all'interno dello stabilimento del Lingotto, la

Paolo Giusti ha iniziato ad occuparsi di fotografia nel 1970 e di storia dell'automobile nel 1978.

Dal 2011 è il curatore degli archivi fotografici Bricarelli e Moncalvo e degli archivi privati Michelotti e Segre.

Fiat era cliente di Bricarelli da circa vent'anni. Queste immagini, inserite nella pubblicazione aziendale *Fiat Terra Mare Cielo* hanno un particolare valore per noi dell'archivio perché la pellicola, acquistata da Bricarelli in occasione del Salone di Berlino del 1938, fu fra le prime pellicole Agfa per diapositive arrivate e sviluppate in Italia. Le immagini documentano le officine, le carrozzerie, il reparto presse, i piazzali pieni di automezzi.

In queste fotografie Moncalvo ha libertà di intervenire col suo taglio personale, sviluppando la sua ricerca, mentre in altri casi il modo di comporre la fotografia e di ambientare l'automobile è molto simile a quello di Bricarelli. Tanto è vero che per un certo periodo c'è quasi una sovrapposizione tra i due stili, ed è difficile dire se una fotografia sia di Moncalvo o di Bricarelli.

Nel dopoguerra Moncalvo iniziò a ricevere personalmente committenze per foto industriali ed ebbe così modo di creare un proprio stile. Un esempio è un'immagine Alfa Romeo che mostra come Moncalvo inizi a interpretare personalmente i soggetti, a creare il suo modo di fotografare l'automobile, tenendo conto delle caratteristiche dell'oggetto che ritrae, come in questo caso dove il modellato e l'ornato della carrozzeria la fanno da padrone. Lo sfondo è la Torino dopo i bombardamenti, siamo vicini al ponte di Corso Regina Margherita e può sembrare un po' un controsenso fotografare una splendida fuoriserie in un contesto così doloroso. Sulla rivista appaiono anche servizi standard, come l'immagine per la pubblicità per le Officine Viberti, venduta a più testate giornalistiche. Anche nelle foto scattate al Concorso di Eleganza di Torino del 1947 si nota una ricerca formale, della quale ha parlato il professor Enrico Moncalvo prima: l'ambientazione per delle automobili così eleganti è ricercata ed esse vengono inserite in un contesto artistico particolare dove lo sfondo si abbina alle forme dell'auto. Ma anche le automobili più modeste, come questa Jeep Vagonetta della Carrozzeria Motorauto usufruiscono dello stesso contesto.

Nella foto che documenta il test di velocità della Fiat 1100 S sulla Torino-Milano notiamo, invece, la ricerca delle linee di fuga. Le foto di questo servizio sono state pubblicate non solo su *Motor Italia*, ma anche su alcune pubblicazioni aziendali della Fiat. Moncalvo, quando può, come nell'immagine di una Lancia Aprilia berlina di Pinin Farina, non si lascia sfuggire l'occasione di sperimentare nuovi stili, in questo caso orientandosi all'astrazione. Nulla viene inventato, insomma, ma tutto è in continua evoluzione.

Anche nella classica inquadratura al Salone dell'Automobile di Torino del 1948, dall'alto della balconata interna dell'edificio, gli scatti di Moncalvo sono molto simili a quelli di Bricarelli. Io stesso ricordo Bricarelli negli anni Settanta con la sua Leica ed il suo treppiede con il cavo di scatto in mano mentre fotografava

proprio da quella balconata. Accanto a questo genere di foto scattate al salone ce ne sono altre di tipo più documentale, richieste da vari enti come l'ANFIA, il Comune o l'EPT. Nel 1948 e nel 1950 Moncalvo venne incaricato dall'ANFIA quale fotografo ufficiale del Salone. Infatti sono molte le foto ufficiali con le personalità dell'epoca da diffondere sulla carta stampata, come quella nella quale possiamo vedere il Ministro Togni, il Cardinal Fossati, Rodolfo Biscaretti, presidente dell'ANFIA, il Presidente della Repubblica Luigi Einaudi e il Ministro delle Ferrovie e dei Trasporti Guido Corbellini, al quale dobbiamo la nascita del Pubblico Registro Automobilistico. Questi scatti furono venduti a tutte le riviste del settore, ai quotidiani ed a periodici come *Tempo* ed *Epoca*.

Nel dopoguerra le copertine di *Motor Italia* si adeguarono ai tempi moderni: la rivista diventò trimestrale, c'era più tempo per studiare la sua composizione ed il formato si ingrandì. Moncalvo e Bricarelli decisero di usare in copertina solo il medio formato e il colore. Bricarelli aveva fotografato nella sua gioventù con delle macchine a cassetta 6x9 per poi passare al 35 millimetri. Il 6x6 diventò quindi lo standard per la copertina perché ben si adattava al formato rettangolare della rivista. Gli scatti a colori non utilizzati per la copertina spesso vennero usati all'interno della rivista per le pubblicità dei carrozzieri. Ritroviamo in esse, naturalmente, tutta la ricerca formale di Moncalvo, anche se si tratta di vetturine più modeste, come le Fiat 600 di Viotti.

Come al solito le sue immagini godono di un contesto di eleganza e spesso sono accostate alla sua modella prediletta, la signorina Mavita che vediamo accanto alla Lancia Appia Vignale, la quale compare in un gran numero di foto, soprattutto per la Pininfarina, dagli anni Quaranta in poi. Queste sono immagini in cui la ricerca personale di Moncalvo si adegua con particolare attenzione alle forme delle auto rappresentate, anche se gli scatti sono destinati a pubblicità o a servizi documentali. Spesso le foto di Moncalvo sono pubblicate anche su importanti riviste straniere come, per esempio, *Road & Track* e *Revue Automobile*.

Moncalvo documentò per *Motor Italia* anche il Salone della Tecnica: era un salone molto importante per il settore dell'automobile perché serviva a far conoscere tutte le attività dell'indotto che nell'insieme generavano un notevole fatturato. In un'immagine è ritratto lo stand della Resinflex (si tratta di un'azienda tuttora in attività), che allora produceva un tessuto speciale anti UV, lavabile e antibatterico, adottato sulla Lancia Aurelia spider del 1955, sui motoscafi Riva e pure sulle poltrone da ponte della motonave Michelangelo.

A Moncalvo non mancavano in quel periodo le committenze private, magari di clienti dei carrozzieri desiderosi di un servizio che immortalasse la loro bella fuoriserie, come l'immagine dove la signora Chiante-

lassa è fotografata a bordo della sua nuova Lancia Aurelia PF 200 Pinin Farina.

Dalle piccole committenze passò poi alle grandi: diminuita la collaborazione con la Fiat, a seguito della nascita all'interno dell'azienda di un Ufficio Relazioni Esterne, che sovrintendeva anche la stampa di depliant e manuali, il più grande cliente di Moncalvo diventerà la Lancia. Per la Lancia Moncalvo eseguì numerosi servizi, una parte dei quali fu pubblicata anche su *Motor Italia*, che furono utilizzati per la stampa dei depliant pubblicitari e dei libretti di uso e manutenzione, sia per le automobili che per gli autocarri. Naturalmente, come nel caso di un Esatau B, il contesto era più focalizzato sull'uso del mezzo che sull'eleganza. Verso la fine degli anni Cinquanta la rivista *Motor Italia* introdusse una grande immagine pubblicitaria sulla seconda di copertina ed anche questi erano scatti di Moncalvo, come quello che ritrae una Lancia Flaminia all'aeroporto di Caselle, con lo slogan "l'auto elegante per la gente elegante".

Da lì a poco però la collaborazione con *Motor Italia* iniziò a rarefarsi per più di un motivo. Innanzitutto Bricarelli, nato nel 1889, negli anni Sessanta aveva già oltre settant'anni, era stanco e difatti chiuse il *Corriere Fotografico* nel '63, anche in seguito alla grande polemica scatenatasi sulla rivista *Progresso Fotografico*. A questa rivista erano legati alcuni giovani fotografi come Berengo Gardin, Giacomelli e Mulas, desiderosi di distaccarsi dalla scuola precedente. Rifiutando totalmente il vecchio modo di fotografare, essi finivano per opporsi ai fotografi che erano stati grandi fino ad allora. Sia Moncalvo che Bricarelli avevano esposto in quasi tutte le mostre ed i saloni della fotografia artistica internazionale: Moncalvo subito dopo la guerra, mentre Bricarelli addirittura agli inizi del '900, all'Esposizione Internazionale di Torino ed ai primi Saloni della Fotografia di Londra e di Parigi. Erano quindi personaggi ai vertici della fotografia nazionale, non solo torinese, molto presenti, molto conosciuti, ma venivano ora identificati come appartenenti alla vecchia scuola. Dunque, la collaborazione professionale tra Moncalvo e Bricarelli rallentò. Quest'ultimo poi, sempre nel 1963, si fece convincere da Gianni Mazzocchi a cedere la rivista al suo gruppo. Mazzocchi ne voleva fare una sorta di allegato per *Quattroruote*, pur mantenendo Bricarelli nella posizione di direttore editoriale. Bricarelli però non accettò questa *diminutio*: decise quindi di ricomparsi le quote e di riprendere la pubblicazione della rivista con un altro distributore. A fatica, però, perché oramai si trattava di una rivista in vendita solo per abbonamento. Nonostante tutto, i clienti della rivista più importanti, come la Pininfarina e la Lancia, mantennero la loro presenza pubblicitaria, oltre a tante altre aziende torinesi che, seppur più piccole, contribuirono con gli incassi pubblicitari a mantenere in vita la rivista.

Moncalvo ridusse la sua presenza in immagini, ma mantenne la sua assistenza alla rivista sviluppando tutte le fotografie, comprese quelle dei nuovi collaboratori. Fa parte di questo periodo la foto della Lancia Appia giardinetta di Viotti, ritratta davanti al Golf Club della Mandria in quanto si trattava di un'auto pensata per un ricco pubblico femminile. Oppure questa della Lancia Appia GTE, fotografata a fianco della modella Mavita nelle Langhe.

Sotto un altro taglio si mostrano invece le foto scattate nelle officine delle carrozzerie Lancia di Chivasso, sono tipiche foto "documentali" per la rivista aziendale della Lancia.

Su *Motor Italia* di quel periodo non mancò mai la pubblicità del laboratorio di Moncalvo con lo slogan "fotografie di alta classe", che ricorda molto quello usato per gli stabilimenti Farina, ossia "automobili di gran lusso ed extra lusso"; probabilmente fu suggerito da Bricarelli. Nella pubblicità di Moncalvo su *Motor Italia* fu spesso rappresentato anche il nuovo negozio di Via Ponza 4. E come era già successo per il padre Carlo su *Il Corriere Fotografico*, Bricarelli propose sulla sua rivista gli articoli di Moncalvo, documentò le mostre dell'amico Riccardo e anche la sua attività professionale, come vediamo in queste foto che ricordano la mostra "Le Pininfarina nella fotografia di Riccardo Moncalvo" che si tenne a Torino e a Roma.

Nella foto che ritrae in Sardegna la Ferrari 512 Speciale di Pininfarina il passaggio agli anni Settanta ed a un nuovo stile è evidente: intanto perché era cambiato il contesto sociale, poi perché cambiarono le automobili che erano diventate oggetti dal significato diverso rispetto al passato.

Nel 1976 *Motor Italia* fu venduta, ormai Bricarelli aveva compiuto 87 anni.

Moncalvo documentò la Galleria del Vento alla Pininfarina di Grugliasco per la *Rivista Pininfarina* e ritroviamo nelle sue foto sia la consueta ricerca formale, sia il ricorso usuale, ormai, all'astrazione.

Secondo lo stile della fotografia pubblicitaria di fine anni Settanta, non contava più il fondale quanto l'automobile stessa, esso diventa infatti neutro rispetto al soggetto. Lo si coglie esaminando lo scatto eseguito per il depliant della Lancia Gamma, o quello per il depliant dell'Audi Quartz Pininfarina. Mentre lo scatto della Spidereuropa, ripresa davanti alla sede di Cambiano nel 1983, realizzato dopo la scomparsa della *Rivista*, rappresenta il modo di comunicare all'esterno di un'azienda che è stata importante nella vita professionale di Moncalvo, per la quale stava ancora lavorando nella preparazione di centinaia di cartelle stampa da distribuire ai saloni.

Riccardo Moncalvo visto da..

Leonardo Fioravanti

Sono grato all'AISA che mi ha dato la possibilità di conoscere Riccardo Moncalvo come fotografo non solo di automobili. Le sue foto ci consentono di ammirarne l'opera come qualcosa di vivo e presente, senza farci soggiogare dalla storia, dai ricordi, dalla nostalgia. È giusto apprezzare gli eventi del passato, ma vivendo pienamente la contemporaneità e le prospettive che si aprono sul futuro; questo è anche un ammonimento per l'AISA. Riguardo a Moncalvo, conoscevo il suo amore per l'automobile, ma oggi ho scoperto con piacere anche la sua cura per la composizione dell'immagine. Dalle prime foto si evince benissimo che era un appassionato di prospettiva, come testimonia la passione per le linee diagonali, di rado ci sono assi perpendicolari. Questo predispone a fotografare le automobili, le inquadrature non sono quasi mai prese di lato, ma sono delle prospettive, tre quarti anteriore o posteriore, che in una foto creano linee diagonali. Quell'immagine sulla pista è fantastica perché lui sentiva la terza dimensione, che è tipica dell'automobile. Si tratta di un soggetto difficile da fotografare perché è così grande che va visto da più punti di osservazione, come circondandolo, il cervello elabora le immagini e ne nasce l'impressione finale. All'epoca ciò era fatto da un unico punto di ripresa, mentre oggi la realtà virtuale permette molteplici punti: però i nostri occhi sono sempre gli stessi, il cervello che elabora la visione pure. Ringrazio di cuore Enrico Moncalvo perché mi ha fatto conoscere delle peculiarità di suo padre che non conoscevo e mi ha reso edotto del motivo per il quale era così bravo a fare le foto delle auto, per esempio all'interno degli studi Pininfarina, pur scontrandosi con grandi difficoltà. Là avevamo alcuni punti luce, ma ricordo che il suo aiutante dell'epoca, Piero, si spostava con la lampada lungo il lato della macchina, per cui le foto d'archivio fatte in studio hanno sempre una ruota più scura e una più chiara. Con Moncalvo discutevo animatamente, ma entrambi eravamo perfezionisti, amavamo

le cose ben fatte e ci siamo intesi bene. Dicevo: "Se si china un po' nella vista di tre quarti si fa risaltare la puntina del parafrangente ..." ma Moncalvo replicava "Sto in piedi a fotografare, non mi devo chinare!". È stata una conoscenza innanzitutto umana; del modo in cui vivevamo e lavoravamo in Pininfarina è stato sempre detto veramente poco, gli operai e i capi officina erano innamorati del proprio lavoro. Questo non lo dice mai nessuno, ma è la molla di tutto, si criticavano tra di loro con una ferocia che non ho mai più visto dopo. Sbagliare il profilo di un passaggio ruota equivaleva a commettere un peccato mortale, non c'erano remissioni e anche Moncalvo era così, maniaco delle cose ben fatte, quindi ci siamo intesi molto bene da subito e per decenni.

Per realizzare le foto collaboravamo intensamente con Moncalvo e i suoi assistenti; occorre infatti integrare i punti di vista di chi disegna le forme e di chi le vede a cose fatte. Questi due attori hanno un'interazione diversa con l'oggetto perché uno sa il motivo di certe cose, l'altro sa il motivo di altre, quindi con una certa forzatura possiamo dire che sono due mondi che si scontrano. Ricordo un episodio buffo: ho avuto la fortuna di disegnare la Ferrari BB, la Berlinetta Boxer, ma noi, che la consideravamo bellissima, la chiamavamo BB come Brigitte Bardot, l'attrice per cui eravamo tutti matti. Forse fu Scaglietti, forse fu un altro di noi che a un certo momento quando la macchina andò in produzione disse: "Sentite, non possiamo chiamare una Ferrari come Brigitte Bardot?" e inventò il nome Berlinetta che non era adatto a una vettura a motore centrale e tanto meno boxer... La macchina fu finita all'ultimissimo momento prima del Salone. Questa non era una novità, Moncalvo veniva convocato per le foto del prototipo la sera prima dell'apertura del Salone, costringendolo a lavorare di fretta, di notte.. Ma lui era un eroe, arrivava dopo cena e molte volte, per non dire tutte le volte, aspettava ancora per ore, fino alle tre, alle quattro di notte perché le macchine non erano mai pronte. La BB fu una di queste, ma poiché il Commendatore l'aveva ordinata all'ultimo momento, quando Moncalvo cominciò ad allestire il set la macchina non era ancora ultimata. Allora gli chiesi con una certa insistenza di stare basso perché mancava un pezzo di finizione interna, che si sarebbe notato nelle foto di tre quarti anteriore. Il problema maggiore, però, arrivò il giorno dopo: non potendo fare arrivare la macchina allo stand percorrendo i passaggi esistenti

Leonardo Fioravanti è nato nel 1938; laureato in ingegneria al Politecnico di Milano e specializzato in aerodinamica, ha lavorato per lungo tempo per Pininfarina. Ha disegnato numerose delle più importanti vetture Ferrari, dalla Dino 206 alla 365 Daytona, dalla 512 BB alla 308. Dopo essere stato Amministratore Delegato di Pininfarina Studi e Ricerche, nel 1998 è passato al Gruppo Fiat, prima presso la Ferrari e poi come direttore del Centro Stile dei tre marchi Fiat, Lancia e Alfa Romeo. Dal 1991 lavora autonomamente nei settori dello stile, dell'ingegneria e dell'architettura. Attualmente, è anche presidente del Gruppo Carrozzeri dell'ANFIA.

(era già tutto allestito, non sarebbe passata), fu sollevata da un trattore che la portò fino allo stand. E tutti a dire: “Ah, è fantastico, pensa che idea, tutto il mondo la vede arrivare così...”. Oggi questo arrivo inconsueto apparirebbe un’idea originale, invece quell’arrivo era stato una trovata dell’ultimo minuto, tra l’altro pericolosissima perché poteva cadere, passare tra i corridoi con tutti gli altri stand dei carrozzieri già pieni, era proprio una figura... che però fu interpretata come una fantasia creativa, per suscitare interesse.

L’ultimo episodio completamente diverso che voglio ricordare è il servizio che Moncalvo fece in casa nostra a Moncalieri quando uno dei miei figli si sposò. C’erano centinaia di persone e lui fece le foto, aiutato dai suoi collaboratori; è stato il nostro ultimo contatto professionale, conseguente al fatto che ci eravamo conosciuti molto bene lavorando insieme su un tema

non facile, la fotografia delle automobili. Si dibatteva già all’epoca sui limiti delle foto in studio, per quanto raffinate, rispetto a quelle in esterno. Le foto in studio o nei saloni di esposizione sono sempre falsissime per un motivo tecnico preciso: le automobili circolano sulle strade, dove c’è la luce naturale, del sole, i cui raggi sono paralleli tra di loro, mentre non esiste alcuna luce artificiale che crei raggi paralleli. I riflessi sulla carrozzeria, all’esterno o in studi interni, per quanto raffinatissimi, sono diversi. Con Moncalvo ci siamo capiti subito perché anche lui non era felicissimo di fare foto di archivio sulle piattaforme girevoli in studio, mentre le sue foto all’esterno erano e sono magnifiche. Ringrazio ancora AISA e Enrico Moncalvo per avermi dato modo di scoprire un Moncalvo che non conoscevo, pur senza alcuna nostalgia per il passato.

Riccardo Moncalvo visto da...

Lorenzo Ramaciotti

L'aspetto più quotidiano del lavoro di Moncalvo in Pininfarina è stato quello documentale: noi facevamo studi, modelli e ricerche per i più vari costruttori mondiali, e questi modelli dovevano essere documentati. Dunque alla fine del lavoro veniva convocato Moncalvo che faceva delle foto per l'archivio, foto che dovevano essere il meno creative possibile perché dovevano rappresentare l'oggetto nella sua nuda realtà e al limite essere utilizzate come strumento di confronto con altri progetti e modelli, fotografati in modo simile. Si trattava di un lavoro più di metodo che di creatività. Fotografare le automobili è, come abbiamo già visto, un lavoro molto difficile non solo perché sono oggetti grossi ma anche perché sono oggetti riflettenti, su cui la luce dà luogo facilmente a riflessi, perciò se chi le fotografa non è un buon professionista possono saltare fuori macchie, riflessi forti, zone d'ombra. La luce più corretta per fotografare le auto è la luce del giorno, perché la luce del sole garantisce una illuminazione diffusa; ricreare questo effetto in studio è estremamente difficile. Si lavorava con proiettori schermati, nel tentativo di rendere l'ambiente il più possibile neutro e di creare uno sfondo che potesse andare bene per tutte le foto. Ma le sale stesse che avevamo a disposizione in Pininfarina non erano il massimo: erano spazi ricavati in sale dal soffitto troppo basso, o con la parete di fondo troppo vicina alle piattaforme e quindi ci si arrangiava un po' come si poteva. Le fotografie venivano stampate sempre in duplice copia; la prima copia era sistemata, grazie al lavoro delle segretarie, all'interno di album, tuttora conservati in Pininfarina in grande quantità; la seconda copia veniva messa dentro buste tutte numerate in modo da avere comunque un backup nel caso in cui qualche fotografia venisse utilizzata. Si creavano dunque archivi sterminati che sono ancora lì e sarebbe bello andare a rivedere; ci sono dentro foto di modelli che non sono mai stati realizzati, tutta la parte sconosciuta del lavoro del carrozziere che è prevalente rispetto a quella conosciuta. Per ogni macchina pre-

sentata al pubblico ci sono quattro o cinque studi di altre macchine che rimangono allo stadio di progetti, o prototipi: una miniera tutta da scoprire.

Moncalvo lo ricordo come il tipico gentiluomo piemontese, sempre elegante, completo spezzato, baffo curatissimo, accompagnato dal suo assistente Piero, di tutt'altra pasta, più informale. Venivano convocati all'ora prevista, per una seduta fotografica che durava un paio d'ore, ma il problema era che regolarmente l'ora della convocazione era sempre quella sbagliata, poiché i modelli non erano ancora finiti o mancava un ultimo pezzo, c'era ancora necessità di un ritocchino... per cui uno dei miei incarichi come responsabile della costruzione dei modelli era anche quello di tenere tranquillo il signor Moncalvo. Lo sistemavamo in un salottino o nella sala fotografica insieme al suo assistente e bisognava far passare un'ora, o anche due o tre, il tempo che serviva per finire il modello e farglielo fotografare. Allora facevamo arrivare caffè, panini... devo dire che era una persona di grande pazienza, è capitato solo in un paio di occasioni che sbottasse, perché evidentemente aveva degli impegni successivi, ma poca cosa visto la quantità di volte che ha atteso con grande pazienza. Dunque lunghe attese, e anche lunghe chiacchierate, ed è stato lì che l'ho potuto conoscere come persona davvero squisita. Gli anni in cui l'ho frequentato come fotografo ufficiale di Pininfarina furono quelli dal 1973 (quando ho iniziato in azienda) al 1982, non si chiamavano altri perché la fiducia doveva essere totale, le cose che lui vedeva e fotografava erano assolutamente riservate. Quando però ci trasferimmo a Cambiano, nel 1982, decisi di costituire un laboratorio fotografico interno. In questo modo quando la macchina era pronta si chiamava il fotografo interno, e non ci sarebbero più state attese e disagi e imbarazzi, tenuto anche conto che Cambiano era molto più lontano di Grugliasco. E così fu fatto.

Direttore dello Stile Pininfarina dal 1988 al 2005, Chief Design Officer di Fiat e quindi di FCA dal 2007 al 2016. Ha contribuito allo sviluppo e all'affermazione del design italiano nel mondo, prima come indipendente, poi come costruttore.

L'eredità del fotografo

Alessandro Sannia

Dopo gli interventi di chi ha collaborato in modo diretto con Riccardo Moncalvo, vorrei concludere questa conferenza portando il punto di vista di chi, al contrario, non l'ha mai conosciuto ma frequentemente ricorre al suo lavoro.

Uno degli aspetti positivi, a mio parere, della storia dell'automobile è che essa è di poco successiva, cronologicamente, a quella della fotografia. Il risvolto pratico è che l'intero arco temporale è in qualche modo coperto da documentazione iconografica che, al contrario, è spesso del tutto assente in altri ambiti di ricerca storica che si riferiscono a periodi più antichi. Può sembrare un'osservazione banale, ma per chi, come me, pubblica libri il fatto di poter illustrare con immagini contemporanee le automobili è un privilegio non trascurabile rispetto, ad esempio, a un egittologo o a uno studioso di storia medioevale.

Fatta questa premessa, vorrei soffermarmi sugli aspetti pratici dell'utilizzo delle immagini di Riccardo Moncalvo. Molto già si è detto sulle sue qualità artistiche – per quanto questa definizione probabilmente non gli sarebbe piaciuta – che lo hanno portato ad essere protagonista di importanti mostre, anche in ambito automobilistico, ed a contribuire a pubblicazioni di prestigio, come gli annuari editi dalla Pininfarina fra la fine degli anni Sessanta e l'inizio degli anni Settanta. Molto importante, tuttavia, è l'aspetto documentale della sua opera. Mi riferisco, ad esempio, alla fotografia industriale che, pur senza mai rinunciare al suo gusto raffinato nella composizione dell'immagine, è uno strumento insostituibile nel tramandare la testimonianza concreta di abitudini, luoghi, processi produttivi e prodotti immersi nel loro contesto originale. Analogamente, esiste nella ricca produzione fotografica di Moncalvo un'ampia parte dedicata alla rappresentazione di eventi, dalle visite di personaggi illustri agli stabilimenti Fiat fino alle immagini scattate ai saloni dell'automobile, che ci permette di osservare non solo i prodotti stessi, ma i contesti nei quali interagivano o venivano esposti.

La tipologia di immagini più utilizzata, almeno per quanto mi riguarda, nell'attività editoriale è, in ogni caso, quella delle fotografie “ambientate”, realizzate cioè con un'accurata preparazione e messa a punto del luogo dello scatto, sia esso in un teatro di posa o in esterno. In questo Moncalvo fu estremamente prolifico, lavorando per moltissimi anni per Pininfarina, per un periodo più breve per Bertone, occasionalmente per la Fiat, ma anche per numerosi altri carrozzieri, soprattutto torinesi: Allemano, Viotti, Vignale, Moretti, Motorauto ...

Sono fortemente convinto dell'importanza della contemporaneità della fonte iconografica, un aspetto al quale difficilmente rinuncio nelle mie pubblicazioni. Trovo, dunque, semplicistico e talvolta fuorviante l'utilizzo di fotografie scattate alle medesime vetture in tempi recenti. Ritengo, infatti, che la perfetta conservazione di un'automobile, senza alcuna modifica e contaminazione, sia di fatto sostanzialmente impossibile e che solo le fotografie realizzate all'epoca, anche quelle scattate nel contesto completamente neutro di un teatro di posa, possano restituire l'immagine del prodotto così come originariamente concepito. Per questo l'enorme quantità di immagini che ci ha tramandato Riccardo Moncalvo rappresenta un immenso patrimonio, che arricchisce la cultura automobilistica. Questo accade non solamente quando si tratta di fotografie di eventi, che per loro natura sono limitati nel tempo e non replicabili, né quando il soggetto è un'automobile non più esistente, di cui le fotografie sono la sola testimonianza rimasta. L'importanza di una documentazione così ampia e sistematica è grande anche quando raffigura modelli di grande serie poiché li contestualizza e li riporta alle condizioni originali, aggiungendo al messaggio oggettivo della rappresentazione iconografica il contenuto soggettivo, influenzato dall'approccio personale del fotografo e dalle richieste del committente, così come dal gusto e dalla cultura del tempo. E questo non potrà mai essere replicato in una fotografia moderna di una vettura d'epoca.

Alessandro Sannia, appassionato e studioso di storia dell'automobile, è autore di numerosi libri, dedicati soprattutto alle Fiat e alle loro derivate.

Le Monografie AISA

- 119 **Riccardo Moncalvo.**
Il fotografo dell'eleganza
L. Boscarelli, E. Moncalvo, P. Giusti, L. Fioravanti, L. Ramaciotti, A. Sanna
Conferenza Aisa, Museo Nazionale della Montagna, Torino, 18 novembre 2017
- 118 **Fiat 500. I 60 anni del mito**
L. Boscarelli, R. Giolito, L. Morello, A. Sanna, R. Donati, C. Giuliani
Conferenza Aisa, Museo Nazionale dell'Automobile, Torino, 18 novembre 2017
- 117 **Giovanni Savonuzzi**
Il designer dei due mondi
G. Boetto Cohen, A. Silva, A. Sanna
Conferenza Aisa, Museo Nazionale dell'Automobile, Torino, 31 marzo 2017
- 116 **Correre nel dopoguerra.**
La scuderia Milan, 1946-1966
A. Silva, A. Zana, L. Boscarelli
Conferenza Aisa, CMAE, Milano, 3 dicembre 2016
- 115 **Il record assoluto di velocità per motocicli**
A. Colombo
Conferenza Aisa, CMAE, Milano, 5 novembre 2016
- 114 **Leonardo Fioravanti**
rigore progettuale, onestà estetica
Conferenza Aisa, Show-room Fioravanti, Moncalieri, 10 settembre 2016
- 113 **Topolinottanta**
L. Morello, A. Sanna, A. Silva
Conferenza Aisa, Mirafiori Motor Village, Torino, 19 giugno 2016
- 112 **La motorizzazione del Regio Esercito nella Grande Guerra**
A. Saccoman, A. Molinari, F. Cappellano, L. Ceva Valla
Conferenza Aisa, Scuola Militare Teulliè, Milano, 5 marzo 2016
- 111 **Scuderia Brescia Corse**
Dino Brunori
Conferenza Aisa, Museo Mille Miglia, Brescia, 7 novembre 2015
- 110 **La motorizzazione del dopoguerra**
L. Boscarelli, A. Colombo, A. Sanna
Conferenza Aisa, CMAE, Milano, 13 giugno 2015
- 109 **Fermo Immagine**
La fotografia e l'automobile - 1900-1940, Tazio Nuvolari e Pobjettivo
G. Cancellieri, G. Calvenzi
Conferenza Aisa, CMAE, Milano, 28 marzo 2015
- 108 **Lancia: uomini, tecnica, vittorie**
Conferenza Aisa in collaborazione con CPAE e Facoltà di Ingegneria di Piacenza (Politecnico di Milano), Castell'Arquato (PC), 9 maggio 2014
- 107 **Giotto Bizzarrini:**
l'ingegnere costruttore
a cura di Lorenzo Boscarelli
gennaio 2015
- 106 **Aerospecials - Automobili con motori d'aereo prima e dopo Emilio Materassi**
Conferenza Aisa in collaborazione con Biblioteca Comunale, Pro Loco di San Piero a Sieve (FI) e "Il Paese delle corse", Auditorium di San Piero a Sieve, 28 marzo 2014
- 105 **Passioni & Progetti**
Innovazione e tradizione nelle auto da corsa made in Italy
Conferenza Aisa in collaborazione con CPAE, Politecnico di Milano, Piacenza, 4 e 5 maggio 2013
- 104 **OM - gli uomini, le macchine, le corse**
Presentazione del libro di A. Silva
Museo Mille Miglia, Brescia, 19 ottobre 2013
- 103 **Fermo Immagine**
Ercole Colombo fotografa la Formula 1
Conferenza Aisa, Milano, 30 novembre 2013
- 102 **Best of British - Storia e tecnica delle vetture inglesi da competizione**
Conferenza Aisa in collaborazione con CPAE e Politecnico di Milano, Castell'Arquato (PC), 6 maggio 2012
- 101 **Velocità e bellezza**
La doppia sfida dei progettisti
F. Lombardi, A. Orsi, M. Forghieri, E. Spada, L. Fioravanti, G. Rosani
Conferenza Aisa in collaborazione con MEF (Museo Casa Enzo Ferrari) e Fondazione Casa Natale Enzo Ferrari, Modena, 16 marzo 2013
- 100 **Bugatti in Italia**
Conferenza Aisa in collaborazione con Historic Club Schio e Bugatti Club Italia, Schio, 12 novembre 2011
- 99 **Gilles Villeneuve visto da vicino**
Le testimonianze di chi l'ha conosciuto
M. Forghieri, P. Scaramelli, S. Stohr, J. Giacobazzi
Modena, 19 maggio 2012
- 98 **Vittorio Ghidella,**
il manager del rilancio Fiat
R. Gaffino Rossi, C. Callieri, P. G. Tronville, F. Zirpoli, L. Morello, M. Coppini
Museo Nazionale dell'Automobile di Torino, 27 ottobre 2012
- 97 **Modena e Motori:**
gli anni Cinquanta visti da lontano
K. van Stokkum, G. Gauld
Rocca di Vignola (MO), 4 giugno 2011
- 96 **Sessantacinque anni tra moto e auto**
Sandro Colombo
Milano, 31 marzo 2012
- 95 **Ferrari. Mito, racconti, realtà - Sessant'anni dalla prima vittoria in Formula 1**
L. Boscarelli, F. Lombardi, V. Stradi
Fiorenzuola d'Arda (Piacenza), 8 maggio 2011
- 94 **Forme e creatività dell'automobile cento anni di carrozzeria 1911-2011**
A. Sanna, E. Spada, L. Fioravanti
Museo Nazionale dell'Automobile di Torino, 29 ottobre 2011
- 93 **Materiali e metodologie per la storiografia dell'automobile**
Giornata in onore di Andrea Curami ed Angelo Tito Anselmi
Conferenza Aisa, Milano, 16 aprile 2011
- 92 **L'Alfa Romeo di Ugo Gobbato (1933-1945)**
F. Amatori, E. Borruso, L. Boscarelli, M. Fazio, A. Mantoan, P. Italiano, F. Morlacchi
Conferenza Aisa in collaborazione con Università Commerciale Bocconi, Milano, 2 aprile 2011
- 91 **Giorgio Valentini progettista indipendente eclettico e innovativo**
settembre 2011
- 90 **Abarth: l'uomo e le sue auto**
Conferenza Aisa in collaborazione con CPAE, Fiorenzuola d'Arda (PC), 9 maggio 2010
- 89 **MV Agusta tre cilindri**
Conferenza Aisa in collaborazione con GLSAA-MV
Cascina Costa di Samarate (VA), 22 maggio 2010
- 88 **Il Futurismo, la velocità e l'automobile**
Conferenza Aisa in collaborazione con CMAE, Milano, 21 novembre 2009

- 87 **Mercedes-Benz 300SL**
Tecnica corse storia
L. Boscarelli, A. Curami, A. Zana
in collaborazione con CMAE
Milano, 17 ottobre 2009
- 86 **Pier Ugo e Ugo Gobbato,**
due vite per l'automobile
con il patrocinio del Comune di Volpago del Montello, Milano, 14 marzo 2009
- 85 **Jean-Pierre Wimille**
il più grande prima del mondiale
Alessandro Silva
in collaborazione con Alfa Blue Team
Milano, 24 gennaio 2009
- 84 **Strumento o sogno. Il messaggio pubblicitario dell'automobile in Europa e Usa 1888-1970**
Aldo Zana in collaborazione con CMAE, Milano, 29 novembre 2008
- 83 **La Formula Junior**
cinquanta anni dopo 1958-2008
Andrea Curami
Monza, 7 giugno 2008
- 82 **Alle radici del mito. Giuseppe Merosi, l'Alfa Romeo e il Portello**
Conferenza Aisa-CPAE,
Piacenza, 11 maggio 2008
- 81 **I primi veicoli in Italia 1882-1899**
Conferenza Aisa-Historic Club Schio,
Vicenza, 29 marzo 2008
- 80 **Automobili made in Italy.**
Più di un secolo tra miti e rarità
Tavola rotonda
Museo dell'Automobile Bonfanti-Vimar,
Romano d'Ezzelino (VI), 1 marzo 2008
- 79 **Aisa 20 anni 1988-2008**
Riedizione della Monografia 1
I progettisti della Fiat nei primi 40 anni: da Faccioli a Fessia
di Dante Giacosa
Milano, 15 marzo 2008
- 78 **Vittorio Valletta e la Fiat**
Tavola rotonda Aisa-Fiat
Torino, 1 dicembre 2007
- 77 **Dalla Bianchi alla Bianchina**
Alessandro Colombo
Milano, 16 settembre 2007
- 76 **60 anni dal Circuito di Piacenza, debutto della Ferrari**
Tavola rotonda Aisa-CPAE
Palazzo Farnese, Piacenza,
16 giugno 2007
- 75 **Giuseppe Luraghi nella storia dell'industria automobilistica italiana**
Tavola rotonda Aisa-Ise Università Bocconi, Università Bocconi, Milano, 26 maggio 2007
- 74 **La Pechino-Parigi degli altri**
Antonio Amadelli
Palazzo Turati, Milano, 24 marzo 2007
- 73 **Laverda, le moto, le corse**
Tavola rotonda
Università di Vicenza, 3 marzo 2007
- 72 **100 anni di Lancia**
Tavola rotonda, Museo Nicolis,
Villafranca di Verona (VR),
25 novembre 2006
- 71 **1950-1965. Lo stile italiano alla conquista dell'Europa**
Lorenzo Ramaciotti, Palazzo dell'Arte,
Milano, 14 ottobre 2006
- 70 **Fiat 124 Sport Spider,**
40 anni tra attualità e storia
Tavola Rotonda
Torino, 21 maggio 2006
- 69 **L'evoluzione della tecnica motociclistica in 120 anni**
Alessandro Colombo
Milano, 25 marzo 2006
- 68 **Dalle corse alla serie: l'esperienza Pirelli nelle competizioni**
Mario Mezzanotte
Milano, 25 febbraio 2006
- 67 **Giulio Carcano, il grande progettista della Moto Guzzi**
A. Colombo, A. Farneti, S. Milani
Conferenza Aisa in collaborazione con CMAE, Milano, 26 novembre 2005
- 66 **Corse Grand Prix e Formule Libre 1945-1949**
Alessandro Silva
Torino, 22 ottobre 2005
- 65 **Ascari. Un mito italiano**
Tavola rotonda
Milano, 28 maggio 2005
- 64 **Itala, splendore e declino di una marca prestigiosa**
Donatella Biffignandi
Milano, 12 marzo 2005
- 63 **Piloti italiani: gli anni del boom**
Tavola Rotonda
Autodromo di Monza,
29 gennaio 2005
- 62 **Autodelta, dieci anni di successi**
Tavola rotonda
Arese, Museo Alfa Romeo,
23 ottobre 2004
- 61 **Carlo Felice Bianchi Anderloni: l'uomo e l'opera**
Tavola rotonda
Museo dell'Automobile Bonfanti-Vimar
Romano d'Ezzelino, 8 maggio 2004
- 60 **I mille giorni di Bernd Rosemeyer**
Aldo Zana
Milano, 20 marzo 2004
- 59 **Moto e corse: gli anni Settanta**
Tavola rotonda
Milano, 29 novembre 2003
- 58 **Le automobili che hanno fatto la storia della Fiat. Progressi della motorizzazione e società italiana.**
Giorgio Valentini, Lorenzo Boscarelli
Milano, 7 giugno 2003
- 57 **Dalla carrozza all'automobile**
E. Aspetti, L. Boscarelli, S. Pronti
Piacenza, 22 marzo 2003
- 56 **Le moto pluricilindriche**
Stefano Milani
Milano, 30 novembre 2002
- 55 **Carrozzeria Bertone 1912 - 2002**
Tavola rotonda
Torino, 30 ottobre 2002
- 54 **L'ing. Piero Puricelli e le autostrade**
Francesco Ogliari
Milano, 18 maggio 2002
- 53 **Come correvamo negli anni Cinquanta**
Tavola rotonda
Milano, 12 gennaio 2002
- 52 **L'evoluzione dell'auto fra tecnica e design**
Sandro Colombo
Verona, 8 ottobre 2001
- 51 **Quarant'anni di evoluzione delle monoposto di formula**
Giampaolo Dallara
Milano, 8 maggio 2001
- 50 **Carrozzeria Ghia**
Design a tutto campo
Tavola rotonda
Milano, 24 marzo 2001
- 49 **Moto e Piloti Italiani**
Campioni del Mondo 1950
Alessandro Colombo
Milano, 2 dicembre 2000
- 48 **1950: le nuove proposte Alfa Romeo 1900, Fiat 1400, Lancia Aurelia**
Giorgio Valentini
Milano, 8 ottobre 2000
- 47 **Come nasce un'automobile negli anni 2000**
Tavola rotonda
Torino, 23 settembre 2000
- 46 **Maserati 3500 GT**
una svolta aperta al mondo
The Maserati 3500 GT (English text)
Giulio Alfieri
Milano, 12 aprile 2000
- 45 **Lancia Stratos**
Pierugo Gobbato
Milano, 11 marzo 2000
- 44 **Il record assoluto di velocità su terra**
Gli anni d'oro: 1927-1939
Ugo Fadini
Milano, 21 ottobre 1999

- 43 **L'aerodinamica negli anni Venti e Trenta - Teorie e sperimentazioni**
Franz Engler
Milano, 4 giugno 1999
- 42 **Adalberto Garelli e le sue rivoluzionarie due tempi**
Augusto Farneti
Milano, 17 aprile 1999
- 41 **La Carrozzeria Zagato vista da...**
Tavola rotonda
Trieste, 13 settembre 1998
- 40 **Tenni e Varzi nel cinquantenario della loro scomparsa**
Convegno
Milano, 7 ottobre 1998
- 39 **Il futurismo e l'automobile**
Convegno
Milano, 16 maggio 1998
- 38 **I fratelli Maserati e la OSCA**
Tavola rotonda
Genova, 22 febbraio 1998
- 37 **Enzo Ferrari a cento anni dalla nascita**
Tavola rotonda
Milano, 18 aprile 1998
- 36 **La Carrozzeria Pininfarina vista da...**
Tavola rotonda
Trieste, 14 settembre 1997
- 35 **Passato e presente dell'auto elettrica**
Tavola rotonda
Milano, 26 maggio 1997
- 34 **Gli archivi di disegni automobilistici**
Tavola rotonda
Milano, 19 aprile 1997
- 33 **D'Annunzio e l'automobile**
Tavola rotonda
Milano, 22 marzo 1997
- 32 **Lancia - evoluzione e tradizione**
Vittorio Fano
Milano, 30 novembre 1996
- 31 **Gli aerei della Coppa Schneider**
Ermanno Bazzocchi
Milano, 26 ottobre 1996
- 30 **I motori degli anni d'oro Ferrari**
Mauro Forghieri
Milano, 24 settembre 1996
- 29 **La Carrozzeria Touring vista da...**
Tavola rotonda
Trieste, 15 settembre 1996
- 28 **75-esimo Anniversario del 1° Gran Premio d'Italia**
Tavola rotonda
Brescia, 5 settembre 1996
- 27 **Ricordo di Ugo Gobbato 1945-1995**
Duccio Bigazzi
Milano, 25 novembre 1995
- 26 **Intensamente Cisitalia**
Nino Balestra
Milano, 28 ottobre 1995
- 25 **Cesare Bossaglia: ricordi e testimonianze a dieci anni dalla scomparsa**
Tavola rotonda
Milano, 21 ottobre 1995
- 24 **Moto Guzzi e Gilera: due tecniche a confronto**
Alessandro Colombo
Museo dell'Automobile Bonfanti-Vimar,
Romano d'Ezzelino, 7 giugno 1995
- 23 **Le Benelli bialbero (1931-1951)**
Augusto Farneti
Milano, 18 febbraio 1995
- 22 **Tecniche e tecnologie innovative nelle vetture Itala**
Carlo Otto Brambilla
Milano, 8 ottobre 1994
- 21 **I record italiani: la stagione di Abarth**
Tavola rotonda
Museo dell'Automobile Bonfanti-Vimar,
Romano d'Ezzelino, 16 aprile 1994
- 20 **Lancia Aurelia**
Francesco De Virgilio
Milano, 26 marzo 1994
- 19 **Battista Pininfarina 1893-1993**
Tavola rotonda
Torino, 29 ottobre 1993
- 18 **Antonio Chiribiri, pioniere del motorismo italiano**
Giovanni Chiribiri
Milano, 27 marzo 1993
- 17 **Gilera 4 - Tecnica e storia**
Sandro Colombo
Milano, 13 febbraio 1993
- 16 **Tazio Nuvolari tra storia e leggenda**
Tavola rotonda
Milano, 17 ottobre 1992
- 15 **La vocazione automobilistica di Torino: l'industria, il Salone, il Museo, il design**
Alberto Bersani
Milano, 21 settembre 1992
- 14 **Pubblicità auto sui quotidiani (1919-1940)**
Enrico Portalupi
Milano, 28 marzo 1992
- 13 **La nascita dell'Alfasud**
Rudolf Hruska e Domenico Chirico
Milano, 13 giugno 1991
- 12 **Tre vetture da competizione: esperienze di un progettista indipendente**
Giorgio Valentini
Milano, 20 aprile 1991
- 11 **Aspetti meno noti delle produzioni Alfa Romeo: i veicoli industriali**
Carlo F. Zampini Salazar
Milano, 24 novembre 1990
- 10 **Mezzo secolo di corse automobilistiche nei ricordi di un pilota**
Giovanni Lurani Cernuschi
Milano, 20 giugno 1990
- 9 **L'evoluzione del concetto di sicurezza nella storia dell'automobile**
Tavola rotonda
Torino, 28 aprile 1990
- 8 **Teoria e storia del desmodromico Ducati**
Fabio Taglioni
Milano, 25 novembre 1989
- 7 **Archivi di storia dell'automobile**
Convegno
Milano, 27 ottobre 1989
- 6 **La progettazione automobilistica prima e dopo l'avvento del computer**
Tavola rotonda
Milano, 10 giugno 1989
- 5 **Il rapporto fra estetica e funzionalità nella storia della carrozzeria italiana**
Tavola rotonda
Torino, 18 febbraio 1989
- 4 **Le moto Guzzi da corsa degli anni Cinquanta: da uno a otto cilindri**
Giulio Carcano
Milano, 5 novembre 1988
- 3 **Maserati Birdcage, una risposta ai bisogni**
Giulio Alfieri
Torino, 30 aprile 1988
- 2 **Alfa Romeo: dalle trazioni anteriori di Satta alla 164**
Giuseppe Busso
Milano, 8 ottobre 1987
- 1 **I progettisti della Fiat nei primi 40anni: da Faccioli a Fessia**
Dante Giacosa
Torino, 9 luglio 1987

Piloti dell'altro mondo

Come si correva tanto tempo fa

Nuova edizione delle Monografie
Nuvolari (16), Varzi (40), Lurani (10)
a cura di Aldo Zana

Come non ci fosse un domani

Stile di corsa e di vita anni Cinquanta

Nuova edizione delle Monografie
Maserati e OSCA (38), le corse negli
anni '50 (53), Ascari (65)
a cura di Aldo Zana



AISA

Associazione Italiana per la Storia dell'Automobile

AISA è l'associazione culturale che dal 1988 promuove studi e ricerche sulla storia e sulla cultura dell'automobile, della moto e di altri mezzi di trasporto. I suoi soci sono persone, enti, associazioni o società che condividono questo interesse per passione o ragioni professionali.

L'obiettivo fondante dell'AISA è la salvaguardia di un patrimonio di irripetibili esperienze vissute e di documenti di grande interesse storico.

Nella sua attività, l'Associazione ha coinvolto protagonisti di primo piano e testimoni privilegiati del mondo dell'auto e della moto: sono state organizzate conferenze e tavole rotonde, il cui contenuto è registrato nelle Monografie distribuite ai soci. La qualità e quantità delle informazioni e dei documenti delle Monografie ne fanno un riferimento di grande valore.

Per diventare soci è sufficiente compilare l'apposita richiesta sul sito dell'Associazione: **www.aisastoryauto.it**



© AISA • Associazione Italiana per la Storia dell'Automobile (luglio 2018)

*Si ringraziano per la collaborazione: Donatella Biffignandi e il Museo Nazionale della Montagna di Torino
Pubblicazione a cura della Società Editrice Il Cammello, Torino*

ASSOCIAZIONE ITALIANA PER LA STORIA DELL'AUTOMOBILE

ASSOCIAZIONE
ITALIANA
PER LA STORIA
DELL'AUTOMOBILE



AISA • Associazione Italiana per la Storia dell'Automobile
C.so di Porta Vigentina, 32 - 20122 Milano - www.aisastoryauto.it