

**LA VOCAZIONE AUTOMOBILISTICA DI TORINO:
L'INDUSTRIA, IL SALONE, IL MUSEO, IL DESIGN**
Conferenza di Alberto Bersani
Milano, 21 settembre 1992
Museo Nazionale della Scienza e della Tecnologia

L'industria automobilistica mondiale sta attraversando un periodo di profonde trasformazioni; ne sono toccati la progettazione del prodotto, i processi di fabbricazione, il prodotto stesso. Anche i modi di impiego dell'auto, di fronte ai problemi della congestione del traffico, potranno mutare.

Sta cambiando altresì la distribuzione sul territorio dei momenti produttivi e quindi degli stabilimenti. La distanza di uno dall'altro può non essere più un ostacolo. Anzi: la globalizzazione del mercato rende ormai usuali strategie di organizzazione della produzione su basi continentali o intercontinentali, talvolta in collaborazione sinergica tra Case diverse.

In tale contesto diventa esercizio interessante identificare le città che possono fregiarsi del titolo di "capitali dell'auto". E pensando a tale titolo, intendo riferirmi non già agli agglomerati costituitisi intorno alla o alle fabbriche per volontà del principe: città nate a tavolino, espressione di un fatto programmatico.

Intendo riferirmi alle città che -avendo un loro passato e una loro storia secolare, senza tradire la stessa anzi proprio in grazia di essa- si sono date con l'attività industriale automobilistica l'elemento portante della loro odierna vita economica e conseguentemente sociale e culturale. Torino entra in questa figura e ci resta tutt'oggi malgrado le trasformazioni in atto cui ho fatto riferimento in apertura.

E il suo è probabilmente il caso più pronunciato -certo più evidente- in cui la moderna vocazione industriale di una città si inserisce con tanta forza nella tradizione storica della città stessa. E' questa (la tradizione) a determinare quella (la vocazione), con la chiarezza di un teorema. Viene da dire che la Torino del XX secolo non poteva essere diversa da quella che è, una capitale dell'industria automobilistica, la "più capitale" di tutte, proprio per questo determinismo storico.

Un tale assunto non può essere sviluppato che con una lunga rincorsa. Infatti, percorrere questa vicenda significa entrare nella storia di una

città -piccola ma ambiziosa- fin da quando, capitale di un Ducato, sa farsi capitale del Regno Sardo-Piemontese e poi del Regno d'Italia.

Il punto di partenza è proprio nel passato politico di Torino. Non vi è studio sulla storia industriale italiana e sul grande ruolo che Torino vi ha esercitato che non stabilisca un **rapporto tra la storia politica della città e la sua successiva vocazione industriale.**

Quali le ragioni?

A partire da Emanuele Filiberto, quindi dalla fine del XVI secolo, lo Stato sabauda mira innanzi tutto a conservare l'indipendenza. E' cosa non facile perchè la sua condizione frontaliere di custode delle Alpi lo pone al centro di ogni confronto tra Francia, Spagna e Impero che riguardi la pianura del Po e Milano. Ma il Piemonte non si accontenta di difendersi. Sviluppata le sue ambizioni di espansione, in particolare verso Est.

Tutto ciò richiede uno Stato forte sia sotto il punto di vista militare che amministrativo. E' per questa ragione che poco a poco viene creata un'industria di guerra atta ad assicurare la difesa e con essa l'indipendenza degli armamenti. Espressione di questa politica sono le fortezze che chiudono le principali valli delle Alpi occidentali e la costruzione dal 1659 del Regio Arsenale di Torino. La sua funzione è tanto importante che a partire dal 1736 Carlo Emanuele III lo rinnova e ingrandisce, dandogli l'aspetto attuale.

Nel 1739 viene fondata la Regia Scuola di Artiglieria.

Dal complesso Arsenale-Scuola di Artiglieria emergono una mano d'opera altamente qualificata, dei tecnici (e non si esita a ricercarli anche fuori Torino, in Piemonte, in Francia, a Genova, a Napoli, nelle Fiandre), degli scienziati. Questi dividono le loro attività con l'Università. Il risultato è notevole. E' così che il Trattato "Esame delle polveri" del Saluzzo è adottato in Francia, Prussia e in altri paesi europei.

Si ha la fortuna di disporre d'una documentazione straordinaria circa queste attività allo stesso tempo di studio e pratiche di produzione, grazie agli archivi. Del tutto eccezionali sono i due volumi che un ufficiale - Giovanni Battista d'Embser, comandante dell'artiglieria della cittadella durante l'assedio del 1706- realizza nel 1732, lasciando un testo fondamentale sull'arte della fabbricazione delle artiglierie.

Dal nucleo di scienziati raccolto attorno alla Scuola di Artiglieria nasce nel 1757 l'Accademia delle Scienze. Fra i promotori hanno un ruolo decisivo tre giovani ma già distinti studiosi: Cigna, Lagrange, Saluzzo. Anche questo fatto è significativo: mentre nelle varie città italiane la cultura si esprime in Accademie e Istituti di studi umanistici, a Torino ogni iniziativa ha finalità scientifiche.

Le campagne del Risorgimento rinforzano ulteriormente questa situazione. In conclusione: in Piemonte si creano le condizioni le più favorevoli per affrontare la grande sfida della rivoluzione industriale.

Vi è ancora un fattore da menzionare: la stessa tradizione amministrativa sia di Torino come Capitale che in generale dello Stato Sabauda -rigorosamente strutturato e centralizzato tanto più dopo il periodo napoleonico quando il Piemonte era divenuto parte del territorio francese- forma nella società una mentalità naturalmente orientata verso l'industria, che è organizzazione secondo un modello quasi militare, piuttosto che verso il commercio.

Industria quindi, ma perchè l'automobile?

La risposta deve tener conto di una serie di fattori confluenti: politici, economici, sociali e di costume, che maturano nello stesso tempo, a livello sia collettivo che individuale.

Spicca per la sua importanza la comparsa e la disponibilità di una nuova fonte di energia a buon mercato, quella elettrica, verso la quale si indirizzano cospicui investimenti.

Torino, ultimo decennio del secolo. La città lo aveva iniziato sotto i segni di una profonda depressione economica, che si era aggiunta alla frustrazione e alla decadenza politica conseguenti al trasferimento della capitale a Roma. Poco a poco si manifesta una correzione di rotta, prima di tutto di natura psicologica. Valerio Castronovo sottolinea l'abbandono del mugugno e della "vocazione didattica verso l'Italia".

Emergono iniziative economiche, imprenditori. Questi ultimi sono espressione dell'aristocrazia e della media-alta borghesia, vale a dire delle classi che avevano fino allora lavorato al servizio militare e amministrativo della Corona e dello Stato. Relativamente povere (anche l'aristocrazia, in particolare nel confronto con altre città e regioni italiane), esse sono spinte verso le attività economiche e, per le ragioni già dette, verso quelle industriali.

Si unisce la classe piccolo borghese emergente. Si rinnova una alleanza che già esisteva nella società torinese e che aveva un suo caratteristico modo di esprimersi nel "palazzo" aristocratico, ove spesso coabitava distribuita fra i diversi piani tutta la gamma delle classi sociali (e questo spiega molte cose, compresa la storia sociale di Torino, sia civile che religiosa).

Si tratta in ogni caso -malgrado le radici che affondano nel passato- di una classe dirigente nuova rispetto all'attività economica. E' quindi logico che essa si indirizzi più facilmente verso le iniziative innovatrici,

nei settori in maggior sviluppo, all'inizio il cotoniero, il metalmeccanico, l'elettrico, il chimico.

Intorno a questa classe, ma anche grazie ad essa, si manifestano orizzonti politici e culturali ispirati a un liberalismo progressista. Si guarda all'estero, ai modelli di organizzazione industriale che si sono sviluppati in Gran Bretagna, Francia, Germania.

Il programma di "democrazia industriale" dell'uomo di Dronero - Giovanni Giolitti - darà un quadro organico e coerente a questa evoluzione.

L'automobile viene a porsi come oggetto e come simbolo di questo dinamismo al tempo stesso industriale e culturale. Essa impersona, per quello che lascia intravedere, gli ideali di progresso della belle époque, più della conquista dell'aria. Infatti offre a ogni uomo -singolarmente- la possibilità di soddisfare l'esigenza primordiale di trasportare con sempre maggiore velocità e senza fatica fisica, col minimo di infrastruttura (bastano le strade ordinarie), se stesso e le merci.

Sappiamo che nessuno può vantarsi di avere inventato l'automobile. Vi è un singolare sommarsi di contributi provenienti da vari paesi e da vari personaggi.

L'Italia vi ha fatto la sua parte. De Cristoforis nel 1841 e poi Barsanti e Matteucci tra il 1851 e il 1858 sono i primi a realizzare brevettare e costruire un motore a scoppio. Il Prof. Bernardi brevetta nel 1884 (l'anno della Delamare Deboutteville) un triciclo leggero con motore a benzina (cui farà seguire nel 1896 una vettura a quattro ruote).

E' proprio nell'ultimo scorcio di secolo che emergono iniziative concrete e con esse Torino.

Vi sono degli scritti molto interessanti che riportano i fermenti automobilistici di quell'epoca. Sono quelli di Carlo Biscaretti di Ruffia, il cui padre Roberto è nel 1899 uno dei fondatori della FIAT.

Il Caffè Burello

A Torino, all'angolo di Corso Vittorio Emanuele e via Urbano Rattazzi, vi è - all'epoca- il Caffè Burello, detto "la Pantalera". Ha due caratteristiche: essere il punto di passaggio dei viaggiatori in arrivo e partenza da Porta Nuova e essere il centro del commercio di cavalli e di carrozze della città (tra l'altro Torino era un importante centro di produzione di carrozze. In via S.Maria una targa ricorda la sede della corporazione dei carrozzieri e menusieri, fondata nel 1636) .

Al Caffè Burello vengono nobili e borghesi. Leggiamo le parole di Carlo Biscaretti di Ruffia: "Sui vecchi divani di velluto rosso stinto, si discute animatamente di sport, di corse, di allevamenti, di puledri, di stalloni, di fattrici, mentre charrettes e landaux, mail-coaches e giardiniere, brums e coupés passan di mano in mano in febbrili contrattazioni. Il caffè'

Burello è il maggior centro cittadino per il mercato del cavallo e della carrozza.

Ebbene, in quell' ambiente ippico-carrozziere s'infiltra l'automobile, ovvero la nascente passione per l'automobile. Le poche macchine che circolavano per la città venivano immancabilmente fermate davanti al Caffé Burello e attorniate da una schiera di curiosi che ne facevano un gran parlare (Giovanni Agnelli tra i primi)".

Proprio soltanto un "gran parlare"?

No, molte le chiacchiere, certamente, ma esse celano un notevole potenziale. Tra i frequentatori vi sono i Michele Lanza, un fabbricante di candele che ha la passione dell'automobile ma che letteralmente "getta via" ogni modello costruito per farne uno migliore (e ciò avviene ben cinque volte), ma vi sono anche i Giovanni Agnelli.

Famosa una discussione fra i due e la conclusione borbottata da Agnelli: "Se avessi i soldi che ha Lanza, metterei su io una fabbrica con i miei criteri!".

Determinante per l'evoluzione della situazione verso una visione "economica" e non soltanto di moda, di sport, di divertimento, l'afflusso di nuovi mezzi finanziari. Essi giungono da altri settori industriali in espansione (il tessile, il cotoniero) ma anche e in forte misura dalle campagne, dove si è verificata una sostanziale ripresa della agricoltura. E nulla è più significativo di ciò per sottolineare il mutamento culturale.

Scrivono Valerio Castronovo: "Dimensioni ingenti assume la mobilitazione del risparmio privato verso il settore automobilistico".

Giocano: il modello francese ("pays de l'automobile") , i prodotti e i redditi non indifferenti dei primi azionisti, i successi sportivi delle vetture torinesi, il protezionismo del governo che accresce i dazi sulle importazioni di autoveicoli e sovvenziona le municipalità perchè introducano il nuovo mezzo nei trasporti cittadini.

I titoli delle società crescono e ciò incoraggia nuove iniziative.

E' una vera e propria frenesia che dura un decennio, dal 1898 al 1907. Ecco la testimonianza di Bonnefon Craponne, un industriale francese che diviene presidente della Lega industriale: "Ogni mese una nuova società era costituita e lanciata; il pubblico, intontito, incapace di ragionare, di esaminare seriamente le possibilità di riuscita, rispondeva senza discutere ad ogni appello.

Alla Borsa non si parlava più che di titoli automobilistici, le azioni salivano ogni giorno, la febbre aveva invaso il mercato, le fortune si edificavano in pochi mesi. Il grosso pubblico vendeva i titoli della rendita, ritirava i suoi risparmi per comprare delle Fiat, delle Fides, delle Standard, delle Rapid".

Qualche cifra: nel 1899 a Torino vi sono già 7 ditte costruttrici di automobili, nel 1907 sono 21, e poi un indotto di fabbricanti di carrozzerie, pneumatici, fanali, serbatoi, ruote, freni.

Né il fenomeno si limita a Torino. Tocca infatti Milano e anche Genova, Firenze, Napoli. In Italia nel 1907 ci sono 61 costruttori di auto!.

In realtà, è un boom che si autoalimenta senza che esistano le condizioni di mercato per sostenere lo sviluppo della nuova industria.

I sistemi di produzione sono artigianali. La mentalità dei costruttori -in Italia ma anche in Europa - fatica a concepire quanto in America è già praticato correntemente: la produzione normalizzata e di serie.

I costi sono quindi alti e allora sono alti i prezzi, col che il mercato si riduce ai redditi maggiori.

A metà luglio 1906 vi è il crack della Borsa, totale e senza ritorni. E' una crisi finanziaria che rivela la crisi industriale. Tutte le debolezze, le improvvisazioni, emergono.

Il mercato dimostra di non poter assorbire più di poche centinaia di vetture all'anno, né l'esportazione offre compensi adeguati. Il colpo è pesantissimo, la maggior parte delle imprese sparisce con la stessa rapidità con la quale era comparsa.

Oggi il giudizio degli storici pone in evidenza in questi avvenimenti due aspetti positivi, destinati a prolungarsi nel tempo :

- l'afflusso massiccio di risorse finanziarie, fino allora inattive, verso l'industria manifatturiera,
- la sopravvivenza delle imprese automobilistiche sane, la spinta verso la concentrazione, la razionalizzazione, l'adozione di processi di produzione moderni, l'abbassamento dei costi e quindi l'allargamento del mercato.

Un consuntivo in cifre? Le oltre 60 società operanti in Italia si riducono a una ventina, ove i veri costruttori sono ancora meno. Torino consolida il suo primato che si chiama Fiat, Aquila Italiana, Diatto, Itala, Lancia, Seat, Spa, cui si aggiungono presto Rapid e Storero. Soltanto Milano conserva alcune prestigiose marche: Bianchi, Devecchi & Strada, Isotta Fraschini, Züst e Alfa (non ancora Romeo).

Dagli artigiani all'industria

Storicamente, il 1906-1907 segna il passaggio dall'artigianato industriale alla effettiva industrializzazione. Torino è divenuta la capitale dell'industria automobilistica italiana, una posizione che consoliderà negli anni successivi.

Contribuirà a questo processo la netta ripresa della congiuntura automobilistica a partire in particolare dal 1911, ma soprattutto lo sviluppo della Fiat, cui farà poi da controcanto la Lancia.

Dominano le intuizioni e le capacità realizzatrici di Giovanni Agnelli. Egli fa parte del gruppo di aristocratici e alto borghesi che fonda la Fiat (11 luglio 1899), ma non ne è il più importante. Rapida è la sua ascesa nella Società. Egli può finalmente applicare le idee che discuteva al Caffé' Burello.

Punta su produzioni di serie. Ad un anno dalla fondazione, alla Fiat cinquanta operai producono una quarantina di vetture l'anno. Nel 1908 duecento operai raggiungono le cinque automobili al giorno. Ma non basta, in particolare alla luce di quanto osservato negli Stati Uniti in un viaggio compiuto nel 1906, che culmina nell'incontro con Ford.

Agnelli si rende conto altresì del ruolo di collaudo, sviluppo tecnico e pubblicitario delle corse. La Fiat ha una intensissima attività sportiva che trova il suo "clou" nelle grandi vittorie del 1907.

Ma ciò che può essere preso a simbolo della creatività imprenditoriale di Giovanni Agnelli - e la sua risposta alla lezione americana - è certamente il Lingotto, concepito ancora prima della guerra mondiale, in parte costruito e già funzionante durante il conflitto, completato e inaugurato nel 1923, stupefacente per le soluzioni assolutamente originali e d'avanguardia oltre che per le dimensioni. Visto poi come grande opera di architettura (si considerino i giudizi di Le Corbusier che lo visita nel 1934), il Lingotto è disegnato dal suo autore - l'ingegnere canavesano Giacomo Matté Trucco - secondo un concetto rigorosamente funzionale, quale semplice contenitore del più razionale processo produttivo allora concepibile: successive lavorazioni per linee di montaggio sviluppate dal basso dell'edificio verso l'alto fino al collaudo del veicolo sulla fantastica pista collocata sul tetto.

La vocazione automobilistica di Torino non si concentra soltanto nella produzione automobilistica in senso stretto.

Si sviluppa l'industria di componenti, parti staccate e accessori così come la carrozzeria, destinata ad assurgere a «fiore all'occhiello» dell'industria auto torinese e nazionale.

Torino e le corse

Le corse: esse hanno accompagnato la sperimentazione e la promozione dell'automobile fin dall'origine. La Alessandria-Torino (1898), il 1° Giro Automobilistico d'Italia (1901), la Susa-Mocenisio e tante altre competizioni sono il punto di riferimento di una stagione indimenticabile che ritroverà il suo momento di gloria nel Gran Premio del Valentino fra gli anni '30 e '50 (e qui a chi scrive sovrviene un personale ricordo, che appare opportuno evocare poiché si è in sede di ricostruzioni storiche: quello di aver più volte sentito Enzo Ferrari parlare di un patto fra gentiluomini, negli anni del secondo dopoguerra, fra gli ambienti automobilistici di Milano e Torino: in base ad esso Torino avrebbe

rinunciato a qualsiasi progetto di costruirsi un autodromo cittadino, possibile concorrente di Monza, e Milano si sarebbe astenuta dall'entrare in competizione con il Salone Internazionale dell'Automobile di Torino). Lo sviluppo dell'organizzazione operaia ha a Torino la sua culla. La stessa cosa vale per l'organizzazione industriale. Dalla Lega torinese ha infatti origine la Confindustria così come l'ANFIA, l'Associazione tecnico-economica di categoria. Il Salone dell'Automobile nasce a Torino nel 1900; a Torino nasce il Museo dell'Automobile. Ed è proprio su alcuni di questi fatti che conviene soffermarsi ora, come integrazione di quanto fin qui esposto.

Il Salone

Già nel 1898, a Torino viene organizzata una piccola esposizione di automobili, ma per convenzione ratificata in quest'ultimo dopo guerra dal Bureau Permanent International des Constructeurs d'Automobiles (BPICA) si considera la Settimana delle Feste Automobilistiche Torinesi dell'aprile 1900 quale effettivo avvio della manifestazione.

L'origine è la stessa in tutta Europa: l'ambizione dei primi proprietari di mostrare le loro vetture e di confrontarsi in competizioni di velocità, di eleganza, di manovrabilità. Essi sono raggruppati in Club (gli Automobile Club), ai quali affidano l'organizzazione di queste manifestazioni.

Evidentemente i fabbricanti e i commercianti hanno ogni interesse a parteciparvi. Essi vi espongono i loro prodotti, il loro prototipo che poi verrà costruito in più esemplari nella misura in cui troverà dei clienti.

E così che nasce il "Salone". Va sottolineato il suo carattere di élite, legato al fatto che l'automobile è un prodotto di lusso: questo senso elitario non dipende soltanto dal mercato.

E' lo stesso prodotto che suscita delle suggestioni particolari, come ben risulta dalla definizione che si ritrova sul Larousse illustrato: "Salon: - camera destinata in un appartamento a ricevere i visitatori. Galleria ove si tiene a Parigi l'esposizione di opere d'arte. Per esposizione l'esposizione medesima. Esempio: il Salone dell'automobile".

Si considera quindi l'automobile un oggetto d'arte, una immagine che si ritroverà trattando della carrozzeria.

Il successo dell'automobile porta alla moltiplicazione delle esposizioni di vetture. Nel 1901 la mostra ha luogo a Milano, nel 1902 ancora a Torino. Per 3 anni, dal 1905 al 1907, se ne hanno due all'anno: in febbraio a Torino, in maggio/giugno a Milano. E' quindi di nuovo il turno di Torino fino alla vigilia della prima guerra mondiale, 1913. Si può notare che la manifestazione è sempre affidata all'Automobile Club, ma l'interesse dell'industria aumenta.

Nel 1919, il BPICA dichiara la competenza dei costruttori nel campo delle esposizioni automobilistiche, ciò che significa dapprima la collaborazione con gli organizzatori, ad esempio per la definizione del calendario dei saloni, ma successivamente l'avocazione diretta dell'organizzazione stessa.

In Italia ciò succede nel 1928, col che è l'ANFIA, creata nel 1912 per rappresentare i produttori d'auto, a divenire la responsabile del Salone.

Questo nel frattempo ha lasciato Torino, priva di una sede adeguata, per Milano che l'accoglie nella sua Fiera, nel Palazzo dello Sport. Resta a Milano fino ai 1937, con la parentesi dell'edizione 1929 tenutasi a Roma e detta "Il Salone governativo" per sottolineare la pressione del Governo fascista desideroso di ampliare il ruolo della Capitale.

Le case automobilistiche, in qualche modo deluse da un certo disinteresse milanese e dalle insufficienze della sede divenuta troppo piccola, pensano di tornare a Torino (ma pure là non vi sono locali adatti) o meglio ancora di spostarsi definitivamente a Roma, convinti della funzione soprattutto politica del Salone.

La guerra fa cadere questo progetto, la ripresa del Salone a Milano a conflitto terminato sembra fuori discussione (e come anticipazione va menzionata la mostra della carrozzeria che ha luogo alla Triennale nel 1947, un vero simbolo della volontà di ripresa che anima l'industria dell'automobile), quando Torino compie il suo blitz.

E' nato infatti il nuovo Palazzo delle Esposizioni del Valentino, che viene inaugurato proprio come il Salone -il 31°- nel settembre 1948 da Luigi Einaudi.

A partire da quel momento il Salone è sempre organizzato a Torino. Il problema ricompare all'inizio degli anni '80 quando il Palazzo del Valentino si rivela del tutto insufficiente a fronte delle cresciute esigenze di spazi espositivi e malgrado l'ormai avvenuta separazione fra vetture e veicoli industriali che si presentano ad anni alterni.

Sembra impossibile trovare però una soluzione alternativa. Il «coup de théâtre» si chiama Lingotto, una soluzione unica al mondo che domanda soltanto di essere perfezionata da appropriati lavori di trasformazione e adattamento.

Il primo Salone al Lingotto è inaugurato da Sandro Pertini nel novembre 1984, seguono alcune edizioni nei locali provvisoriamente adattati. Nel frattempo viene approvato il progetto di radicale trasformazione elaborato dall' arch. Renzo Piano e si dà corso -gennaio 1991- ai lavori. Già il Salone 1992 usufruisce dei nuovi ambienti e delle strutture in corso di rinnovo. Si può pensare che il matrimonio Torino-Salone durerà a lungo.

A lungo? Sì. Infatti, anche se qualcuno talvolta si interroga sulla loro ragione di essere e afferma che sono divenuti inutili, la vitalità dei Saloni resta enorme così come è immutato il loro ruolo commerciale e tecnico di confronto, la loro funzione pubblicitaria e promozionale dell'immagine del prodotto, il loro compito nei confronti dell'autorità e delle amministrazioni pubbliche.

Il Museo

La storia del Museo dell'Automobile è una storia personale: quella di un signore di nome Carlo Biscaretti di Ruffia. Figlio di Roberto, uno dei fondatori della Fiat, egli ha intuito ancora alla fine degli anni '20 la rivoluzione automobile e quindi l'opportunità di documentarla conservando gli esemplari più antichi e più significativi del prodotto auto.

La possibilità di trasformare l'idea in azione concreta gli viene offerta nel 1932 quando il Salone (allora a Milano) accetta di ospitare una Mostra retrospettiva. L'iniziativa ha successo, sono circa 30 i modelli esposti, frutto di una ricerca che lo stesso Biscaretti conduce tra gli amici.

Alla conclusione della manifestazione, viene concordato di conservare il materiale raccolto trasformandolo in collezione permanente.

Si presenta il problema di una sede. Viene risolto dapprima con l'utilizzo di un capannone in Corso Belgio, a Torino, posto a disposizione dalla Fiat. Ripresone questa l'uso, si trova altra sede nel nuovo Stadio comunale. I bombardamenti provocano danni, cui si aggiungono furti di varia estrazione, compresi quelli dei soldati tedeschi e poi americani.

La svolta si ha nel 1957, quando il figlio di Carlo, Rodolfo, dalla sua posizione di Presidente dell'ANFIA riesce a mobilitare Case Costruttrici, Comune (che dà il terreno) e privati fino alla costituzione ufficiale del Museo e soprattutto alla costruzione di una sede ad hoc.

Essa viene inaugurata nel novembre 1960 dal Capo dello Stato. Grande amarezza, la morte l'anno prima di Carlo. Quale omaggio, il Museo gli viene intitolato.

Si tratta di una eccellente istituzione, nota per la collezione di vetture, per il suo Centro di documentazione (ove è confluito il lascito Canestrini) e per una attività regolare di mostre e manifestazioni non soltanto automobilistiche. La vicinanza al Lingotto lo integra alle manifestazioni collaterali del Salone, che spesso ospita.

La carrozzeria

L'ultimo tema è un fenomeno che si colloca di nuovo nella dimensione industriale. Come la chiusura di un cerchio. E quale fenomeno e quale chiusura!

Se la grande industria è il cuore concreto della vocazione automobilistica di Torino, se il Salone e il Museo ne sono i completamenti culturali e di immagine, la carrozzeria ne è il fiore, ma un fiore che lungi dall'aver valore puramente estetico, gioca un ruolo essenziale nella vita stessa dell'industria automobilistica: del mondo intero.

L'argomento, molto ampio, può essere richiamato in alcuni punti essenziali.

E' grazie al suo passato di capitale politica, sede della Corte sabauda, che Torino dispone, come si è visto, di una tradizione antica di costruzione di carrozze e quindi di carrozzeria. Quando la vettura lascia i cavalli alla scuderia per muoversi da sola e divenire così automobile, la sua fabbricazione resta naturalmente affidata al carrozziere.

Anche quando il costruttore di auto sviluppa egli stesso la produzione della carrozzeria, vi è sempre il cliente che ama la personalizzazione della vettura.

La carrozzeria vive nella storia dell'automobile dei grandi periodi. Si colloca in generale la sua epoca d'oro tra il 1925 e il 1935, frutto di una felice convergenza di scienza, tecnica e arte. Ciò in tutti i paesi costruttori, inclusa l'Italia dove si ha una superba fioritura di attività carrozzeria i cui centri sono Torino e Milano.

Il fatto eccezionale è che la carrozzeria quasi sparisce nell'ultimo dopo guerra pressoché dappertutto salvo che a Torino (e in parte a Milano).

Perché ciò? Occorre registrare due fatti. Il primo: i carrozzieri sono capaci, mentre curano una clientela ancora desiderosa di possedere una fuoriserie, di sviluppare una linea italiana che si impone nel mondo e al mondo. Il punto di partenza, secondo gli storici del design, è la berlinetta sportiva di Pininfarina "Cisitalia 202" del 1947.

Il secondo è un fatto tecnico che sconvolge in Europa la fabbricazione dell'automobile: l'abolizione del telaio in seguito alla entrata in gioco della carrozzeria portante.

L'industria automobilistica la sfrutta per progettare delle berline il cui montaggio è sempre più automatizzato. Ciò elimina ogni distinzione fra il telaio, portatore degli organi meccanici, e la carrozzeria ad esso sovrapposta. Si esigono dei metodi di calcolo e dei progetti di dettaglio molto più approfonditi.

Ciò potrebbe significare per i carrozzieri la fine e in effetti molti di loro spariscono..., salvo coloro che riescono a realizzare nelle loro aziende quel rinnovamento e quegli aggiornamenti tecnologici che sono resi indispensabili dai nuovi metodi di fabbricazione. Il risultato è che il carrozziere diviene designer, è ricercato dal grande costruttore che lo fa partecipe del progetto dell'automobile nel suo insieme. Di essa si determina in partenza soltanto la parte meccanica, nonché le dimensioni globali quali pesi e misure oltre che la fascia di prezzo, comunque con

molta flessibilità, proprio per lasciare spazio alle indicazioni del carrozziere-designer.

Questo contributo può restare occulto oppure essere reso palese fino all'apposizione del marchio dei carrozzieri anche su prodotti di grande serie e nulla meglio simboleggia il «valore aggiunto» di contenuti e di immagine della collaborazione.

Il carrozziere talvolta diviene fabbricante egli stesso di piccole serie particolari dove del modello di base vive la meccanica mentre tutto il resto è ridisegnato.

A lato di questa attività di cooperazione diretta con le grandi marche automobilistiche di ogni continente, i carrozzieri conservano e sviluppano le loro capacità creatrici, che esprimono in prototipi altamente innovativi, destinati a presentare soluzioni di avanguardia. Sono -i carrozzieri- la gioia degli organizzatori dei Saloni dell'Automobile di tutto il mondo, di Torino in primo luogo, cui molto frequentemente hanno riservato la primizia delle loro proposte. Il che in fondo è giusto e si spiega con la concentrazione proprio a Torino dei massimi rappresentanti della categoria -dai Pininfarina, Bertone e Giugiaro/Italdesign, ai Ghia e I.DE.A - estremo simbolo della simbiosi fra Torino e l'automobile.

I carrozzieri torinesi hanno le loro radici nella fiorente attività dei fabbricanti di carrozze, riuniti in corporazione fin dal 1636. Sul frontespizio del Registro dei «mastri», che si tiene a partire dal 1675, si legge: "Università dei Minusieri, Ebanisti, Mastri da Carrozze, Montadori d'Armi..." Sono in sostanza gli artisti, i «mastri» del legno.