

**TAVOLA ROTONDA**  
**"LA CARROZZERIA PININFARINA**  
**VISTA DA..."**  
**Trieste, 14 settembre 1997**

*SANDRO COLOMBO*

Dopo il successo della tavola rotonda che abbiamo tenuto l'anno scorso in occasione della mostra sui capolavori della Carrozzeria Touring, il Club dei 20 all'ora e l'Associazione Italiana per la Storia dell'Automobile sono lieto di riproporre una tavola rotonda analoga per la manifestazione di quest'anno relativa ai 20 capolavori della Pininfarina.

La Carrozzeria Touring ha operato per un trentennio, apportando interessanti innovazioni stilistiche, restando prevalentemente, dal punto di vista organizzativo, nell'ambito della tradizione classica dei carrozzieri italiani.

La Carrozzeria Pininfarina, che ha pure iniziato nell'ambito di questa tradizione, successivamente ha cambiato forma, passando a una vera e propria organizzazione di tipo industriale. Sul duplice aspetto di questa impostazione delle Pininfarina, parlerà l'ing. Lorenzo Ramaciotti, direttore del Centro Studi Ricerche Pininfarina di Cambiano.

Sarà seguito dal professor Segoni, che come l'anno scorso farà un'analisi stilistica dei contenuti dei lavori di Pininfarina, dall'ing. Bianchi Anderloni, che parlerà della Pininfarina vista di un vecchio concorrente e dall'ing. Piatti, che parlerà per la Carrozzeria Bertone.

Purtroppo non ha potuto essere presente Elio Zagato perché un recente intervento alla bocca gli avrebbe impedito materialmente di parlare; quindi leggerà un suo breve intervento l'amico Marchianò, che come sapete è anche direttore della "Manovella".

Penso di non rubare altro tempo e dò senz'altro la parola all'ing. Ramaciotti.

*LORENZO RAMACIOTTI*

Signori e Signore, buongiorno. L'ing. Alessandro Colombo mi ha suggerito di sviluppare un tema: " Da Pinin Farina a Pininfarina". Cioè da quando l'azienda è stata fondata con il nome del personaggio, Pinin a oggi che è una realtà industriale completa; in questa transizione il nome è cambiato diventando la ragione sociale.

Mi è sembrato uno spunto interessante perché l'illustra effettivamente la vita di un'azienda che ormai ha 67 anni. L'azienda è stata fondata nel 1930, quando Pinin Battista Farina, che aveva 37 anni all'epoca, ha lasciato l'azienda dei fratelli Giovanni e Carlo.

L'azienda si chiamava Stabilimenti Farina, costituiva già carrozzerie all'epoca ed ha continuato ad operare fino al 1953. tra l'altro il figlio di Giovanni Farina, Nino è stato il primo campione del mondo di Formula Uno e sarebbe cugino dell'attuale nostro presidente Sergio Pininfarina. Quindi una famiglia fortemente legata ai destini dell'automobile e non solo della carrozzeria.

Quando Pinin apre la sua carrozzeria è uno dei molti carrozzieri che opera in quegli anni. Con un talento personale riconosciuto, con idee chiare e con un socio importante, e non soltanto in termini finanziari, ma soprattutto in termini, diaciamo, di lavoro e di suggerimenti: Vincenzo Lancia.

Infatti Pinin, anche se non diventa carrozziere esclusivo di Lancia, senz'altro si specializza lavorando sui telai Lancia. Con Lancia dà il meglio e interpreta le grandi vetture Lancia, facendo delle automobili di disegno abbastanza semplice però senz'altro molto importanti. Alcune di queste erano anche esposte ieri a Miramare.

Si interessa anche di sport in quegli anni, e di aereodinamica. Nel 1936 costruisce alcune unità di una Aprilia aereodinamica che parteciperà ad alcune corse, secondo i concetti aereodinamici di Jaray. Nel 1939, quindi dopo 9 anni dalla fondazione, l'Azienda ha assunto una dimensione alquanto rilevante; conta infatti 500 dipendenti, produce 800 vetture e occupa uno stabilimento di quasi 10 mila metri quadrati. Tutto questo però mantenendosi nella tradizione della costruzione artigianale delle vetture prodotte o in una sola unità o in serie relativamente piccole.

Dei carrozzieri che erano attivi allora, ne sono rimasti purtroppo pochissimi. Direi che di dimensioni analoghe alla nostra posso citare soltanto il caso Bertone.

Quelli che sono sopravvissuti fino ad oggi l'hanno fatto perché al momento giusto hanno saputo trasformare la loro attività e la loro struttura in qualcosa di differente. Questo mutamento è avvenuto sostanzialmente nel dopoguerra, quando si è abbandonata progressivamente la costruzione di vetture in un pezzo unico per passare alla produzione di vetture in piccola serie.

Direi che è stato un momento storico particolare, ed è anche la capacità di certe aziende di sfruttare certe opportunità che venivano loro offerte. Nel 1961 il nome Pininfarina diventa, per Decreto del Presidente della

Repubblica, il cognome della famiglia. Quindi la famiglia Farina diventa Pininfarina. Se facciamo una fotografia dell'azienda in quel momento, è avvenuta una trasformazione completa, cioè il carrozziere che lavorava per i clienti nel 1939, nel 1961 svolge sostanzialmente tre tipi di attività differenti.

Continua senz'altro a costruire pezzi unici per i clienti, su telai particolarmente prestigiosi, cito per esempio le Ferrari in pezzo unico, come quella di Ingrid Bergman e quella di Liliana Rethy. Però la maggior parte delle sue risorse è dedicata a produrre per le case costruttrici, e quindi non di piccole serie ma già di qualche decine di migliaia di vetture ripetitive, e continuate nel tempo.

La cosa era cominciata con Cisitalia, che purtroppo andò male per motivi societari. Ha continuato con le Lancia B20 e B24 e ha raggiunto la dimensione veramente industriale con la Giulietta Spider di cui sono state costruite più di 30.000 unità. Poi con lo Spider Fiat 124, l'Alfa Romeo Duetto e così via fino ad oggi.

Come terzo filone di attività c'era poi quello di consulente di stilistica per grandi case automobilistiche. Dal 1951 inizia una collaborazione con Peugeot che continua ancora oggi. Nel 1952 costruiamo la prima Ferrari e anche questa è una collaborazione che continua ancora oggi; poi all'epoca si lavorava per la Lancia, in maniera continuativa anche su vetture di produzione, vedi il caso della Flaminia Berlina; c'erano consulenze continuative anche per gli inglesi, si lavorava per la Austin si lavorava per la Volkswagen, si è lavorato anche per la Zundapp.

Quindi l'attività di designer-consulente inizia negli anni 50 ed è un filone che continua ancora oggi. Filone direi, particolarmente ricco e interessante perché poi negli anni 60 altre aziende sono strutturate appositamente per fornire questo tipo di servizio, che quindi non hanno più quel lato costruttivo che noi continuiamo ad avere e che anche Bertone continua ad avere, che ci deriva da un patrimonio storico, ma svolgono soltanto attività di consulenza, e cito in particolare Italdesign e anche Idea.

Queste sono le linee guida che si stabiliscono nel dopoguerra e che sono valide ancora oggi, perché anche oggi stiamo facendo, su dimensioni più ampie, le stesse cose; in questi anni ci sono alcune tappe interessanti che vorrei citare.

Nel 1958, l'azienda lascia lo stabilimento storico di Corso Trapani e si trasferisce a Grugliasco, in uno stabilimento più moderno che oggi è sempre il cuore storico dell'azienda e che è stato ampliato progressivamente.

Nel 1966 si costruisce un Centro Studi e Ricerche autonomo rispetto alla parte produttiva, ma sempre nella stessa località; comunque si dà autonomia e visibilità all'attività di consulenza di stile.

Nel 1967 si costruisce un centro, chiamato Centro Dea perché c'era una macchina all'interno prodotta da una società che si chiamava Dea, che è il primo centro di numerizzazione di carrozzeria. E' un passaggio interessante perché siamo stati i primi a farlo: la macchina che abbiamo installato noi era la numero due, la numero uno era una macchina di prova; con questa macchina a controllo numerico si cercava di passare da una concezione di automobile assolutamente qualitativa a una maggiore precisione nella definizione delle forme. Questa è stata la base per costruire poi nel '71 un Centro di Calcolo e Disegno; cercavamo cioè di passare da una definizione artigianale, manuale delle forme a una quantificazione numerica. E' stato il primo passo verso l'analisi numerica delle superfici di carrozzeria che oggi è comunemente usata. Purtroppo nel '71 i supporti informatici, sia in termini di potenza di calcolo che in termini di programma di calcolo, non erano ancora sufficienti a reggere le richieste del design di carrozzeria e quindi per l'epoca eravamo un po' troppo avanti e avemmo qualche problema.

Ma già allora c'era un forte desiderio in quella direzione.

Nel 1972, abbiamo costruito una Galleria del vento per prove di autoveicoli in grandezza naturale. E' stata la prima Galleria di questo tipo costruita in Italia e ancora oggi è una delle poche che non appartenga ad un grande costruttore, e che quindi svolge lavori di consulenza indipendente.

Direi che si concludeva con la Galleria questo interesse per l'aerodinamica, per il fenomeno aerodinamico sulla vettura, dando a quello che all'epoca, nel 1936, era solo un'intuizione, una base di supporto scientifico.

E' una Galleria del vento che ormai ha più di 25 anni ma che è stata costantemente aggiornata nell'attrezzatura interna ed è ancora oggi all'avanguardia. Oggi non si fanno più soltanto misure di forze con coefficienti aerodinamici ma si fanno anche misure di rumore, quindi di aeroacustica. Si fanno analisi locali degli andamenti dei flussi, si fanno analisi molto più precise e mirate per le quali occorre un'attrezzatura molto specifica.

Nel 1982, è stata creata una società indipendente, sempre nell'ambito del gruppo Pininfarina, che si occupasse di tutte le attività di design, si chiama Pininfarina Studi e Ricerche ed è la società di cui io sono responsabile.

E nel 1986 abbiamo costruito un nuovo stabilimento a San Giorgio Canavese per il montaggio delle automobili.

Quindi per dare una dimensione quantitativa di quello che è la Pininfarina oggi, possiamo dire che è una società quotata in Borsa dal 1986, il cui controllo è sempre nelle mani della famiglia Pininfarina, con oltre il 50% del pacchetto azionario, che ha fatturato l'anno scorso circa 800 miliardi, con utile di 22 miliardi e circa 2000 dipendenti.

Questa è la dimensione industriale della società.

Nella società è ancora ben presente la famiglia, la terza generazione Andrea Pininfarina, che fra l'altro è stato recentemente eletto Presidente di Federmeccanica, si occupa della parte produttiva, mentre Sergio Pininfarina, il figlio di Pinin è presidente e Amministratore Delegato.

Questa è sostanzialmente la parte più tangibile, sono dei fatti, sono dei numeri, è un'evoluzione oggettiva e palpabile. Però in parallelo c'è una storia meno riducibile della continuità dello stile, del disegno, che potremmo portare avanti attraverso una storia di progetti emblematici che sono un po' nella nostra memoria, nella nostra conoscenza dalla Cisitalia, alla B 20, alla Giulietta fino tutte le Ferrari.

Nel 1990 il catalogo ragionato, con tutte le sue lacune, citava 498 vetture diverse costruite e progettate; e direi che lo stile della Pininfarina è stato il motore del successo. E' stata la condizione necessaria per lo sviluppo e la continuità dell'azienda, ovviamente non sufficiente, perché se allo stile non si fosse affiancata la capacità imprenditoriale sarebbe stato soltanto una parte delle condizioni, però se avessimo fatto delle brutte automobili non sarebbero venuti clienti istituzionali, le case costruttrici, per farci lavorare e per darci le basi industriali.

Negli anni '30, a mio giudizio, Pinin era uno dei bravi carrozzieri, molto bravo, forse non il più bravo. Dove, secondo me, avviene un cambio di marcia, un passaggio molto forte nella qualità del disegno è nel periodo del dopoguerra. Quando Pininfarina interpreta al meglio il passaggio dalle forme a parafanghi esterni al concetto di manoscocca e forme più monolitiche. Deve esistere un gruppo di vetture degli anni 40-50, Cisitalia, Aurelia B 20, che da un lato fanno partire la fama creativa e dall'altro accendono le scintille della potenzialità industriale.

Questo mentre in parallelo, in altri casi, altri carrozzieri, altri creativi perdevano un po' la capacità di modellare di fronte a questo cambio radicale di visione.

Un altro punto da citare è quello della figura del fondatore.

In tutte le dinastie c'è un fondatore, il quale al di là della geografia e dei santini è sempre una persona con una forte personalità e un carattere

dominante in grado di imporsi sulla media dei personaggi e delle capacità del suo tempo. Henry Ford, André Cotroen, Vincenzo Lancia, Enzo Ferrari sono stati personaggi di questo tipo; lo è stato anche Pinin Farina. Io non l'ho conosciuto personalmente per motivi anagrafici, però i primi anni in cui ho lavorato in azienda ho lavorato a diretto contatto con personaggi carismatici, capi officina, operai, battilastra, scoccai che avevano lavorato a stretto contatto con il fondatore. Ricordo ancora dei nomi, Bottin che era il capo della selleria, Gallero che era un grande battilastra e ricordava una persona estremamente dura sul lavoro, molto esigente, pignola, che metteva il prodotto innanzitutto. Certi aneddoti, certe leggende che si citano sono state confermate da loro: era effettivamente la persona che di fronte a qualcosa che non gli piaceva, per essere sicuro che venisse modificato come lui chiedeva, la prendeva a martellate, oppure mi diceva il sellaio che se lui vedeva un sedile con delle cuciture, con delle righe, per essere sicuro che lo rifacessero prendeva il coltello e lo tagliava. Questa naturalmente è una maniera radicale di procedere, però se non altro dà un'idea di come non guardasse in faccia né a chi aveva fatto le cose né al suo personale interesse, e lo faceva rifare.

Erano tempi mitici, mi dicevano che al lunedì mattina c'era una macchina che faceva il giro delle osterie per raccogliere gli scoccai e i battilastra che durante la serata di domenica si erano ubriacati ed erano rimasti sotto i tavoli dell'osteria. Erano proprio gli anni mitici della carrozzeria torinese in particolare, quando c'erano dei battilastra che erano in grado di battere contemporaneamente 3 lamiere assieme per fare contemporaneamente 3 parafanghi ed avere un cottimo più alto. Lui non disegnava fisicamente le sue vetture, ma aveva un senso sicuro del bello e sapeva scegliere e guidare al meglio i suoi collaboratori. Lavorava soprattutto sulle tre dimensioni, sui modelli in legno, sui parafanghi e si faceva aggiustare, mettere a posto le vetture direttamente lavorando in officina.

Un'altra caratteristica della Pininfarina è quella di aver avuto un gruppo di progetto sempre ricambiato con continuità, cioè non ci sono come nel caso di altre carrozzerie, dei personaggi carismatici che hanno segnato il disegno nei vari periodi, ma è stato piuttosto un alternarsi continuo di persone che hanno portato dei mattoni alla costruzione di un edificio molto omogeneo. Alcuni di questi personaggi che sono usciti dall'azienda, per lavorare da soli o in alte aziende hanno raggiunto posti di prestigio. Vorrei citare per esempio Fedele Bianco, uno stilista del dopoguerra, che è andato a lavorare

alla General Motors, Bruno Sacco che ha fatto un rapido passaggio in Pininfarina e che adesso è capo del disegno in Mercedes, Paolo Martin, Filippo Sapino che adesso è amministratore delegato della Ghia, Leonardo Fioravanti, Piero Stroppa, che adesso è responsabile del design industriale Renault, Tom Tjaarda. Personaggi di grande valore che hanno in una parte della loro carriera contribuito al disegno Pininfarina.

Però proprio questa continua alternanza ha dato continuità all'azienda perché era governata da scelte estetiche dei responsabili del disegno che hanno sempre seguito canoni e filosofie omogenee. Direi soprattutto sobrietà, assenza di decoro, un lavoro molto approfondito sull'equilibrio delle masse e anche sulla tecnicità del disegno, cioè un disegno da stilisti ma anche da ingegneri, cercando di integrare al disegno della macchina certe necessità tecniche, l'interesse per l'aerodinamica, l'interesse per il materiale, le stesse necessità di pensare in maniera produttiva, essendo da una parte disegnatori, ma dall'altra anche costruttori. Tutto questo ha reso secondo me la Pininfarina molto legata alle caratteristiche tecniche del prodotto.

Ci sono stati anche nel corso degli anni interessi più generali, che non erano soltanto legati al disegno della bella macchina, ma anche ad aspetti più ampi dell'automobile. Per esempio la sicurezza. Negli anni '60 abbiamo fatto diverse vetture di ricerca nel settore della sicurezza. Abbiamo fatto una Formula Uno sicura nel '69, abbiamo fatto una vettura sicura che adesso è esposta al Museo dell'Automobile di Losanna. Poi ci siamo interessati di aerodinamica, non solo con la galleria del Vento, ma operando anche su progetti di ricerca con il CNR su forme aerodinamiche ideali negli anni '70 e negli anni '80.

Più di recente abbiamo investigato anche nell'area del riciclo, dei materiali alternativi. Quindi al di là della parte più strettamente legata alla produzione, alla consulenza, anche un interesse per temi più ampi, che vanno un po' più in là della quotidianità del lavoro.

Concludendo voglio dare una interpretazione personale. In 25 anni che lavoro in Pininfarina non ho mai avuto la tentazione di lasciare questa azienda. Perché?

Perché da un lato, avendo io sempre desiderato progettare automobili, fin da quando ero bambino e facevo schizzi sui quaderni, il fatto di lavorare in Pininfarina soddisfa completamente le mie aspettative.

Noi facciamo per lo meno 10 progetti automobilistici all'anno, sono progetti estremamente differenziati per contenuto e per mezzi impiegati, perché essendo appunto una società di consulenza, facciamo la vettura sportiva oggi e la fuoristrada domani e dopo domani la piccola vettura da città, per case diverse che quindi hanno problematiche diverse e un approccio diverso sia nella progettazione che nel disegno, quindi operando su tematiche estremamente varie ed interessanti.

Non ci si fossilizza neppure, diciamo con l'interlocutore. Noi vediamo europei, vediamo americani, giapponesi, coreani, personaggi di tutto il mondo con culture, con maniere di ragionare, con necessità specifiche che bisogna ogni volta capire e cercare di soddisfare.

Siamo un'azienda di dimensioni ancora piccole, 2000 in tutto ma il Centro che dirigo io occupa 200 persone, per cui c'è ancora una sintesi di certe mansioni. C'è una specializzazione ovviamente, perché oggi non ci sono più dei personaggi universali però non c'è neppure quella frammentazione, quella parcelizzazione delle competenze per cui alle fine uno non sa bene che cosa sa fare.

C'è ancora la capacità di sintetizzare certe mansioni, di progettare degli insiemi più complessi e più soddisfacenti. Anche noi parcellizziamo, ma non come le aziende da 250 mila dipendenti.

Io mi ricordo, adesso ovviamente la cosa è un po' cambiata, però mi ricordo solo una decina di anni fa, quando lavoravamo con la General Motors sul progetto Allanté, facevamo delle riunioni tecniche a cui loro partecipavano con 10 persone, perché c'era un esperto paraurti davanti, un esperto del paraurti dietro, un esperto della porta, e noi avevamo invece due progettisti, tre al massimo, che si occupavano di tutta la vettura e ogni volta gli americani rimanevano abbastanza stupiti di questa capacità di passare da un argomento all'altro con competenze molto simili alle loro.

Le relazioni sono più semplici, essendo l'azienda più piccola, e le competenze più ampie. E questo è diciamo una parte dei motivi per cui sono ancora in Pininfarina. L'altra parte invece è più personale, impalpabile, è perché è un'azienda, una famiglia direi soprattutto di persone per bene. E' un'azienda dove si lavora, si discute, a volte si hanno punti di vista diversi, ma lo si fa sempre con estremo rispetto, senza alzare la voce, con pacatezza, senza prepotenza. E questo è molto importante. Un ambiente di lavoro molto civile con un lavoro molto interessante, penso sia veramente la fortuna più grande che ho avuto. Grazie!



PROF. SEGONI

Vi ringrazio dell'invito: questa seconda edizione è un'occasione importante, in quanto dà la possibilità di argomentare su una delle vicende più importanti della storia dell'automobile e della storia dell'automobile italiana in particolare, in quanto si parla del maggiore dei nostri carrozzieri.

E' una vicenda che ha caratterizzato in maniera pesante, forte, importante tutta la vicenda del cosiddetto stile italiano e che ha visto la presenza molteplice di molte firme illustri di altri carrozzieri, ma la vicenda di Pininfarina ha un carattere originale ed importante proprio perché nell'arco del tempo in cui la Pininfarina ha operato, quindi partendo da pari posizione e in pari tempo rispetto ad altri famosi carrozzieri, ha avuto poi la possibilità, attraverso una gestione molto intelligente, molto precisa, molto industriale, di continuare la propria opera fino ai giorni nostri.

Questa vicenda è così grande che è impossibile affrontarla complessivamente, almeno nel mio caso, altrimenti staremmo chissà fino a quando.

In questa vicenda credo sia più importante e redditizio segmentare alcuni aspetti, che sono poi gli aspetti sui quali anche molto è già stato detto. Essere assolutamente originale su questa vicenda è difficile, perché evidentemente l'opera di Pininfarina è stata lungamente analizzata molto bene da storici, stilisti e critici.

Credo che una lettura, un ragionamento, delle riflessioni su alcuni punti focali che hanno poi delineato le circostanze nelle quali Pinin Farina è cresciuto fino a costituire un'azienda di grandi dimensioni con una connotazione industriale possa già trovare nelle concezioni e nella dimensione della Pininfarina nell'arco degli anni Trenta, alla fine degli anni Trenta, dove alcune delle cose già accadute erano un preludio, delle anticipazioni, delle esplorazioni che in qualche modo anticipavano quello che poi sarebbe accaduto, sia pure in forme più evolute e affrontato in modo diverso, subito nel dopoguerra.

Pinin Farina fu molto bravo a risolvere temi tipici degli anni Trenta, con una forte personalità, ma non era il solo ad essere molto bravo, c'erano carrozzieri francesi, ed altri che si erano espressi benissimo su temi di grande importanza sulle vetture, ma l'innovazione portata da Pinin Farina sta nelle esplorazioni e nelle anticipazioni delle forme aereodinamiche, vedi il caso dell'Aprilia nel '37. Questo primo assaggio, questa prima sperimentazione e interpretazione delle forme aereodinamiche portavano a concepire la carrozzeria come una modellazione di una superficie continua,

che all'interno dei dettami e di quelle che erano le interpretazioni dell'epoca su quello che si riteneva essere le forme o la forma aereodinamica più soddisfacente. Questa filosofia, che portava a concepire il modellato della carrozzeria come una forma più o meno complessa, più o meno pulita, più o meno tirata aereodinamicamente, la ritroviamo quando, non a caso, la Cisitalia ripropone la famosissima Berlinetta, il cui modellato, interpretando quello che poi è stato chiamato il tema dell'"ala spessa", cioè dell'inglobamento progressivo degli elementi che nell'anteguerra erano sporgenti e modellati su forme separate, cioè i parafanghi, gli stessi fari, tutti gli elementi che nell'arco degli anni '30, anche verso la fine degli anni '30, tendevano ad integrarsi, ma ancora non erano decisi a farlo. I tempi sono maturi nel dopoguerra quando si comincia a capire che effettivamente la modellazione tende a diventare un tutt'uno e che quindi la configurazione plastica, volumetrica della carrozzeria è inevitabilmente destinata ad essere una forma la più continua possibile.

Ma questo tema, che può essere anche una tendenza verso la quale altri vanno, Pinin Farina l'affronta in maniera singolare. Forte dell'esperienza dell'aereodinamica, con la suggestione che spesso l'aereodinamica oltre ai motivi cosiddetti funzionali evoca un'idea della velocità, l'idea di una forma della velocità, nella Berlinetta cisitalia esprime bene questo primo approccio importante, che poi diventa un fatto fondamentale e ha un'importante influenza sulle forme successive non solo della Pininfarina.

L'abbassamento del cofano rispetto ai parafanghi, questa famosa calandra che un po' boccheggia e che è stata definita a fanoni dagli elementi verticali che sono ancora un motivo che tiene conto di certe suggestioni della scuola americana, il faro che diventa tutt'uno nella linea di avvolgenza del parafango, con la borchia ellittica che lo rende più importante a filo della carrozzeria, l'estrema pulizia del vetro, l'abolizione del montante e il raccordo continuo della parte posteriore della coda che diventa un elemento plastico modellante, sono elementi fortemente innovatori.

Se si va a vedere come il padiglione della vettura è risolto nella continuità o nel corpo della vettura, il modo non è, al di là dell'esito formale, diverso, per la stessa filosofia e la stessa scuola, di quello delle Aprilia aereodinamiche.

I volumi sono diversi perché è diversa l'abilità, diversa la destinazione, diverso l'uso ed il segmento al quale questa macchina si rivolge. La Cisitalia viene costruita in qualche centinaio di esemplari, se ricordo bene, e poi ha

un buon impatto, anche perché l'uso sportivo e le affermazioni sportive ne divulgano la conoscenza.

Quindi questo lancio, questa prima presentazione della famosa Berlinetta, certamente è un atto di fondamentale importanza, dove le forme, che anche altri carrozzieri in quel momento stavano risolvendo su una filosofia simile, trovano in questa esercitazione perfettamente riuscita, in questa proposta, un esito di equilibrio perfetto.

Ricordiamo il modellato che mostra un basso rilievo del parafrangente posteriore sulla fiancata, che dà scatto, rotondità. Non tanto la mancanza di coraggio di arrivare a quella soluzione che troviamo poi nell'Aurelia della fiancata completamente liscia, quanto il fatto che, probabilmente, il pubblico non poteva ingoiare un passaggio troppo traumatico. Come si sa bene, l'innovazione va dosata.

L'innovazione può essere fondamentale, forte, potente, decisa, molto tagliente ma bisogna anche considerare che il prodotto è da impattare sul mercato e il pubblico può essere anche meno preparato di come si pensa, quindi l'abilità di chi disegna, di chi crea, di chi progetta è proprio quella di saper dosare l'innovazione.

In questo senso credo che nel caso della Cisitalia il dosare l'innovazione sia veramente una proposta coraggiosa. Il dosare ha una funzione di fondo: nel senso che le persone vanno sorprese, non scioccante, bisogna metterle in condizione di accettare l'innovazione. Uno dei passaggi successivi, di cui abbiamo già detto, che si considera, secondo me, un passaggio fondamentale, è proprio quello dell'Aurelia.

Nell'Aurelia c'è il passaggio più coraggioso, l'Aurelia ha questo disegno molto più lineare, molto più chiaro, dove la plastica è molto più rigorosa, un modellato dove proprio questa estrema continuità della superficie, che per esempio non ammette più il salto, il famoso scatto del parafrangente posteriore che tantissimo movimento da alla carrozzeria di quel periodo.

Bisogna arrivare poi all'Aurelia B24 per ritrovare ancora questo tema. L'Aurelia B24 proponendo un'immagine più sportiva, più aggressiva, più scattante a questo punto necessita di un ritorno. Allora questo scatto che noi vediamo, questo salto, che poi ritroveremo dopo nella Giulietta Spider, ha quella famosa caratteristica.

Quel salto caratteristico dal passaruota è perfetto, in quanto la Giulietta Spider è tra le automobili in cui nessuno potrebbe cambiare una virgola. Alla Giulietta Spider è impossibile immaginare che si possa modificare di un

millimetro l'andamento della calandra, che si possa aumentare o diminuire di un millimetro la dimensione del faro. La Giulietta Spider fa parte di quelle automobili "definitive", di cui quando nasce il modello effettivamente nessuno può dire niente, e nessuno può aggiungere qualcosa.

Tra l'altro ieri stavamo valutando questi modelli, e ci si chiedeva come oggi (una volta sarebbe stato più difficile) sarebbe molto divertente, avvalendosi della computer grafica, (con l'aiuto della quale si possono creare delle forme e ci si può divertire a deformarle), cercare di capire quali siano i limiti di deformabilità di alcune grandi creazioni del passato, al di sopra e al di sotto dei quali potrebbero assumere sembianze squilibrate o addirittura non riconoscibili.

Questo esperimento sarebbe divertente farlo, ma io credo che se si dovesse fare con la Giulietta Spider, francamente non ammetterebbe nessuna cattiveria di deformazione.

Devo dire che dopo l'Aurelia B20 c'è l'esempio molto importante della Nash Healey, dove Pininfarina si cimenta su un tema difficile perché in qualche modo deve riuscire a dare una dimostrazione del suo stile anche agli Americani, che sono fermi a forme che tutti conoscono, (la scuola americana ha sempre proposto macchine monumentali, pesanti con grandi profondità).

Ora le grandi profondità del dopoguerra erano date da un'esigenza tecnico-tecnologica. Tutti sanno che le scocche portanti in ragione delle lamiere di cui si poteva disporre a quell'epoca non consentivano, come si volesse, pieghe, angoli al di sotto di un certo raggio; allora l'imbottitura, la modellazione nell'effetto della lamiera, era molto facilitata da questa modellazione ampia delle superfici con imbottiture non tanto profonde e con raccordi molto ampi.

Questo spiega anche il design di molte automobili. Per esempio quando Giacosa viene mandato a Detroit a vedere come si facevano le Ford, torna e fa la 1400. La 1400 è una piccola Ford, tutta un po' pesantuccia, però è una piccola automobile americana costruita in Italia. E tra l'altro, non avevo detto una cosa importante, che proprio per questo motivo, se si pensa la modellazione della stessa Cisitalia, delle macchine che seguono, al di là della forte innovazione della proposta dirompente che fanno nascere, tengono anche conto di questa possibilità.

Cioè la grande innovazione stilistica è anche perfettamente allineata con quella che la tecnologia, i processi produttivi di allora, consentirebbero di fare, senza problemi. Quindi questa coincidenza, non casuale,

evidentemente, che fa sì che nelle prime proposizioni del dopoguerra la linea e il design della Pininfarina siano perfettamente in grado di poter seguire uno sviluppo, un seguito produttivo industriale che è esattamente integrato e al passo con ciò che la tecnologia consente di fare. Una conferma di questa possibilità di adattare le soluzioni stilistiche con le esigenze della produzione, si vede proprio nelle prime unità prodotte in serie, appunto come la Giulietta Spider, dove c'è la grande coincidenza fra la forza del modellato e del disegno e le forme che l'industria può tranquillamente realizzare.

Per tornare alla Nash Healey, pensate in quegli anni cosa poteva significare vedere un'auto americana, risolta con una forma, una plastica, un modellato così filante, così scattante, così chiaro, con il segno forte della mano di un carrozziere che interpreta una linea italiana e che bene esprime un'auto americana con una linea italiana. Questa è una cosa importante che aumenta subito e divulga la conoscenza di Pini Farina all'estero. Tra l'altro, Pinin Farina è sempre stato molto sensibile, è sempre stato molto attento a seguire quelle indicazioni che gli venivano dalla conoscenza e dalla lettura ragionata dal tatto dell'arte a livello mondiale. Questo gli consente meglio degli altri di interpretare con motivi molto personali anche temi anche stilistici di altri, ma rivisti e rivisitati e rilanciati attraverso il proprio linguaggio.

Questa caratteristica, che poi vedremo in tanti altri modelli successivi, è anche il tema per il quale molti costruttori chiamano Pinin Farina a cimentarsi con proprie proposte, dove il segno forte di Pini te che gli altri richiedevano; ma rispettando al tempo stesso le caratteristiche del prodotto di altri, pur con una firma, con un'impronta molto forte della Pininfarina.

Casi successivi negli anni, la Flaminia, della quale si farà un discorso a parte, oppure la 130 Fiat e la stessa Camargue, società, firme molto diverse tra di loro, che richiedono alla Pininfarina un'interpretazione di alcuni loro modelli, dove però la mano, il carattere di Pininfarina debbe essere fortemente evidenziato.

Qualche anno più tardi, appunto, a parte ad esempio la Ferrari 212 Inter Cabriolet del '52, dove il tema della carrozzeria ad ala spessa continua, trova già una prima applicazione importante dove comincia il lavoro con la Ferrari che poi risulterà una produzione proficua e fondamentale.

Pochi anni dopo però, attraverso i primi esperimenti della Flaminia, colui che aveva bene interpretato meglio di altri in maniera efficacissima questa volumetria plastica continua del modellato, perfettamente integrato, sovverte la regola e propone, inaspettatamente, un nuovo linguaggio delle linee tese su superfici a piccola bombatura, convesse; il tema della Florida che rivedremo nelle varie Floride, fino ad arrivare alla Flaminia, esercitazioni, interpretazioni che precedono la Flaminia e che trovano nella Flaminia una inversione di tendenza.

La Flaminia è un esempio di fondamentale importanza per il design mondiale, proprio perché c'è questa individuazione, quasi una scissione, però relazionata da un linguaggio unitario, che rende evidenziate le linee tese, tirate, su volumi ancora plastici, ma con una differenziazione fra volume del padiglione e corpo vettura, che snellisce, che rende elegante lo stacco di una vettura di dimensioni non indifferenti, quale può essere appunto la Flaminia.

La Flaminia nasce a 4 porte, poi nella versione coupé evidentemente fortemente avvantaggiata, perché come tutti sanno il volume di una coupé trova subito vantaggio rispetto a un 4 porte, il tema in particolare della Flaminia coupé, che è una macchina forse più equilibrate, più importanti di quegli anni, che poi ha tanto seguito in tutta la produzione mondiale, dimostra ancora meglio come il sovvertire la regola della modellazione plastica continua fino a renderla quasi discontinua, separata da linee di rottura, di sottolineamento del corpo vettura dal padiglione, proponga un motivo stilistico importante, plastico che rinnova completamente il linguaggio della linea italiana.

Devo dire che dopo questo fatto assolutamente fondamentale, ad un certo punto ci sono poi degli episodi importanti sempre nel modellato continuo. Basti pensare ad una delle automobili, secondo me più equilibrate e più importanti e che hanno un quoziente estetico incredibilmente alto, quale può essere la Berlinetta Ferrari 250 GT.

Questa è, evidentemente, una delle vetture – come si diceva per la Giulietta Spider – alla quale non si può trovare un difetto, ma è anche uno degli esempi dove l'equilibrio della carrozzeria esprime meglio di altre il tema dell'automobile sportiva ad alta prestazione e raggiunge l'espressione più alta in assoluto. Quindi sul 250 GT non solo non c'è niente da dire, ma ci sarebbe da fare una lettura, si dovrebbe scomodare lo studio scientifico dei segni, la semiologia, per fare un'analisi semiologica di quali sono gli elementi, le valenze, i rapporti, la forza che i vari elementi del modellato

hanno nell'esprimere una forma che è snella, potente, aggressiva, imponente nell'importanza della vettura, non imponente nelle dimensioni, come erano le vecchie Isotta Fraschini.

Questa imponentza è data dal rapporto fra potenza, addirittura allo stato potenziale, cioè dotata di una dinamica importante da ferma, che esprime la velocità anche stando ferma: una forma dinamica mentre sta in quiete.

Questo lo ha in particolare l'Aurelia B24. L'Aurelia B24 è una macchina che si muove stando ferma, chiunque guardi bene un'Aurelia B24 la vede muoversi stando ferma. Direi che nella Flaminia, secondo il mio punto di vista, già si possono intravedere alcuni seggerimenti, facendo un salto di scala molto clamoroso, in quello che poi sarà un periodo di sperimentazione molto importante della Pininfarina, quelle delle famose linee tese a cuneo.

Le linee a cuneo c'entrano perché traggono i loro elementi di forza da questa convergenza delle linee tese, dritte. Effettivamente le origini nascono dall'aver saputo porre queste linee a fronte delle linee modellate plastiche della carrozzeria a queste linee tese, poi maturando nel tempo, arrivano ad esprimere la linea a cuneo.

Direi che i passaggi fondamentali che io vedo in questa vicenda sono proprio questi: l'esistenza di alcuni modelli fondamentali, rispetto ai quali gli altri non sono tanto modelli derivati, ma sono tutti sviluppi organici di una idea originaria primaria che valutato l'equilibrio e la perfezione del disegno e della plastica di questi modelli.

Si può anche intuire quale sia stato il momento successivo di evoluzione e di diversità di soluzioni perché, a seconda dei telai, si deve tenere conto di tutto un insieme di esigenze diverse, per cui le soluzioni si figurano in maniera diversa una dall'altra. Però in alcuni casi, dove questo equilibrio si raggiunge in maniera perfetta, questo dà la misura di come, anche partendo da una condizione di base determinata, si possano raggiungere risultati eccezionali.

Direi che un equilibrio perfetto si potrebbe leggere anche in alcuni dei prototipi che la Pininfarina ha realizzato nel corso della collaborazione con il CNR.

Io ho sempre sostenuto, questa forse può essere una mia impressione, che purtroppo, devo dire purtroppo, a fronte dell'interesse di questi studi, le linee che nascono dalle esigenze dell'aerodinamica e degli alti rendimenti sono troppo suggerite dalla macchina, dalla logica della ricerca della condizione di massima efficienza, e molto meno dalla volontà del designer.

E questo è il limite inevitabile. Questo, l'avesse fatto Pininfarina o chiunque altro, sarebbe accaduto.

Quindi questa "maggiore freddezza", astaticità del linguaggio delle forme, solo dettate da ragioni tecnico-funzionali di rendimento, evidentemente in una certa misura, non fa più ritrovare quella mano, quella volontà, quella sapienza che c'era invece nei modelli che erano legati più alla volontà del singolo o comunque del gruppo di progettazione e che avevano un'anima diversa. Quindi ben venga l'estrema maestria delle persone capaci, che sanno appunto disegnare l'automobile. Questa è la conclusione, grazie.

ING. BIANCHI ANDERLONI

Quando un po' di mesi fa Klun mi ha telefonato, pregandomi di partecipare a questa Tavola Rotonda, sono rimasto piuttosto impressionato dal fatto di dovermi trovare a parlare insieme a persone che sono, come ha dimostrato il prof. Segoni e come ha fatto Ramaciotti prima, non solo profundissime dell'argomento ma estremamente abili nell'esporre le loro idee.

Mi sono preoccupato un po', ho messo da parte l'argomento e non ci ho pensato più. Qualche tempo fa, due o tre settimane fa, mi è capitato, ritornando dalle vacanze, di sfogliare un vecchio album di famiglia, quei vecchi album ormai ingialliti, che hanno delle fotografie che si vedono e non si vedono, oggi la tecnica fotografica è cambiata, ma una volta era inevitabile che si sbiadissero.

In questo album di famiglia cosa c'era? Un gruppetto di fotografie prese 50 anni fa, dove erano presenti un gruppo di carrozzieri amici, perché a quell'epoca i carrozzieri erano carrozzieri, erano concorrenti, erano tutto quello che si vuole ma soprattutto erano amici, erano delle brave persone che avevano il piacere di incontrarsi.

In quell'occasione c'era Bruno Pezzaglia, con la moglie. Pezzaglia è da lungo tempo il titolare di una delle più vecchie carrozzerie di Milano: la Carrozzeria Boneschi. C'era Sergio Pininfarina, c'era Giovan Battista Pininfarina, c'era mio padre, il sottoscritto e mia moglie naturalmente e c'era Orlandi, che aveva organizzato l'incontro invitando tutti in una sua tenuta vicino a Modena, per avere una giornata diversa, e soprattutto con la scusa di fare una bella mangiata, di chiacchierare di stare insieme e divertirsi.

Ora arrivo al punto sul perché ho raccontato tutto questo. Ho pensato: è vero che l'incontro di oggi riguarda i 20 capolavori della Pininfarina, visti da ecc. ma io traformerò un attimo il titolo in: Pininfarina. Tolgo la carrozzeria



e rimangono le persone. Persone con le quali io ho avuto rapporti estremamente simpatici.

Partirò da Pini, che era una persona che indubbiamente dava soggezione, persona con un carattere estremamente forte, ma come tutti i forti era un burbero benefico. Con Pinifarina, io che ero notevolmente più giovane, non ho mai avuto difficoltà di rapporti, ci siamo trovati in mille occasioni, quelle che sono le più comuni, i saloni dell'automobile, le presentazioni di vetture nuove, i congressi come in altre occasioni di carattere ufficiale, ma poi c'erano gli incontri di cui ho parlato ed altri. Ne voglio ricordare solo uno che finora, forse è stato tenuto segreto, ma passati 50 anni si può raccontare.

A quell'epoca, '46-'47-'48, ripresa del lavoro, ripresa della carrozzeria, ripresa dell'automobile, momenti in cui chiunque avrebbe speso qualunque cifra pur di avere una macchina, perché naturalmente durante la guerra molti avevano fatto soldi, ma non potevano farli vedere, finalmente era venuto il momento di esplodere e c'erano queste possibilità.

Noi, Touring Superleggera e Pininfarina a quell'epoca lavoravamo molto per l'Alfa Romeo, i modelli che si facevano erano sulla 2500 SS. Noi eravamo specializzati nelle vetture chiuse, coupé e berlina, Pinifarina era specializzato nelle vetture aperte. Però queste vetture più o meno avevano lo stesso valore, stesso valore di carrozzeria, stesso valore di mercato a vettura finita.

Cosa succedeva? Quando si dovevano rinnovare dei contratti non si andava alla cieca, ma ci si incontrava con Pinifarina a metà strada, fra Milano e Torino, ci si metteva d'accordo, si ritoccavano un po' le cifre in modo da non avere degli squilibri che potessero disturbare e poi ognuno per conto suo andava all'Alfa Romeo. Si sono messe un bel gruppetto di vetture speciali davanti all'ingresso del salone, il pubblico prima di vedere il Salone vedeva le macchine italiane. L'anno dopo hanno dovuto ammettere gli italiani.

In quell'occasione, io dico, ho conosciuto Sergio. Mi ricordo benissimo un certo marciapiede dei Champs Elisés. Mia moglie dice no, l'hai conosciuto prima in quell'incontro in casa Olrandi. Comunque sia è un ricordo di 50 anni fa, posso avere la mente leggermente sbiadita, fosse solo per quello è sbiadita per molte, molte altre cose.

Questa comparsa di Sergio ha creato un nuovo rapporto tra lui e me. Noi abbiamo 10 anni di differenza, io sono 10 anni più vecchio di Sergio, quanto

basta per poter essere coetanei, e i rapporti con lui sono sempre stati estremamente cortesi, proprio non da concorrenti, da allora fino ad oggi non è cambiato niente.

Ci sono stati tre periodi che io ho fatto con Pininfarina. Quando eravamo colleghi, quando, cessata l'attività della Touring, io invece di essere collega ero diventato un suo fornitore in quanto Alfa Romeo era quello che gli passava gli ordini. Io mi occupavo dello stile dell'Alfa Romeo e quindi i contatti li avevo con lui. E il terzo quando io sono andato in pensione e siamo rimasti solo amici, e non c'erano altre ragioni di rapporti.

Con lui ci sono tantissimi episodi da raccontare. Una delle prime volte che mi ha incontrato, quando fra noi è subentrata un po' di maggiore confidenza, mi ha detto: "Sai che io ero molto preoccupato, ero un giovane ingegnere che doveva affrontare la carrozzeria ecc. Avevo davanti la vostra carrozzeria che veramente mi tarpava le ali, perché voi eravate specializzati nella leggerezza, eravate specializzati nell'aerodinamica, e io cosa avrei potuto fare, il vostro motto: "Il peso è il nemico. La resistenza dell'aria l'ostacolo.", veramente mi preoccupava, però abbiamo superato tutto."

In un'altra occasione è stato tre anni fa in America, a Pebble Beach, dove c'è il famoso concorso di eleganza, eravamo tutti e due membri della giuria. Però membri della giuria a Pebble Beach, vuol dire membri onorari, cioè gente che non conta niente. I veri giudici sono quei professionisti, 10 o 123, che fanno tutto. In ogni modo noi abbiamo giudicato, ognuno di noi, il nostro gruppetto di vetture e poi chiacchierato in attesa della premiazione del Best in Show, Sergio mi dice: Guarda che io ho già in mente chi è che vince"; io dico, Guarda che se è per quello ho in mente anch'io chi è che vince".

Naturalmente avvenuta la proclamazione, ha vinto un trombone americano che ci faceva veramente un po' inorridire. Allora gli ho detto: "Sai io pensavo alla tua Ferrari, quella lì così, così..." "Sai, io pensavo alla tua Pegaso" che era quest'altra macchina: tutti e due avrebbero meritato abbondantemente il Best in Show, ma non l'hanno vinto.

Vediamo altri ricordi. Quando noi abbiamo costruito il nuovo stabilimento della Touring, lasciando Milano dove non si poteva ingrandire, la Pininfarina aveva già in piena funzione il proprio, da qualche anno. Io mi sono rivolto a Sergio e gli ho detto: "Ascolta sto guardando un po' di stabilimenti intorno, di carrozzeria e non, se non ti dispiace verrei a farti visita". La visita ha significato stare là un'intera giornata, mi ha fatto vedere tutto, mi ha

consigliato tutto, è stato veramente molto, molto carino anche in questa occasione.

Quindi io devo ripetere che con Sergio ho dei rapporti che non si spegneranno mai. Poi un bel momento di fianco a Sergio sono comparse altre persone, perché con delicatezza, tranquillità, con la stessa mano leggera che Pini aveva usato per immettere Sergio, Sergio l'ha usata per immettere Paolo, Andrea e Lorenza, i suoi tre figli, ben distribuiti con gli incarichi in Pininfarina, e devo dire per quanto io li abbia incontrati molto meno, sia perché ho smesso di seguire queste cose, sia per differenza di età, non ho trovato nessuna differenza di stile fra il nonno, il padre e i nipoti. Tutta una generazione impostata veramente sulla cortesia, sull'educazione.

Non ho molto da dire di Paolo e di Andrea perché li ho incontrati meno, mentre Lorenza ho avuto parecchie occasioni di incontrarla, e devo dire che è una donna affascinante, al punto che penso che quando Sergio l'ha concepita pensava alla sua carrozzeria.

Un ultimo ricordo: quando io sono andato in pensione dall'Alfa Romeo, dopo aver fatto lì 15 anni più un periodo di consulenza, ho avvertito Sergio, siccome era un periodo che ci incontravamo molto spesso proprio per ragioni di lavoro, gli ho scritto "Guarda da domani cesso..", mi ha scritto una lettera che conservo ancora perché è una lettera da non poter buttare via, nella quale esprimeva il dispiacere per aver perso, da parte sua un appoggio come potevo essere io nel lavoro, ma poi soprattutto un'amicizia che durava da tempo.

Questo è tutto quello che rappresenta la parte non tecnica di Pininfarina. Sulla tecnica io non potrei parlarne così nei dettagli come hanno fatto coloro che mi hanno preceduto e come farà chi segue, perché io sono stato un progettista e quindi non mi sono ma applicato particolarmente alla critica, al giudizio. Soprattutto avendo poca memoria, ho sempre fatto delle cose nuove perché dimenticavo quelle del passato. Questo nel mio lavoro è stato importante, adesso però in questa raccolta di ricordi è un po' meno importante.

Voglio chiudere, però, ricordando anche altre persone, perché la Pininfarina si è fatta dai Pininfarina, ma è fatta anche da chi li ha aiutati. L'Ing. Ramaciotti prima ha fatto una rapida sventagliata. Forse non ha nominato uno dei primi, Martinengo. Martinengo era un pittore che ha fatto lo stilista della Pininfarina, poi Fioravanti, Ramaciotti stesso, poi non si può

dimenticare Carli. Era il genero di Pininfarina, persona squisitissima, toscaniccio, ma particolarmente cortese, particolarmente simpatico. Questo è il mio apporto alla "Pininfarina vista da..." avrei molte cose da raccontare, ma siccome la mattinata è corta e altri devono parlare ancora e hanno tante cose belle da dirci, io concludo e vi ringrazio di avermi ascoltato.

ING. PIATTI

Buongiorno a tutti. Vorrei iniziare ricordando che il mio primo contatto con la Pininfarina risale al 1970. Avevo 9 anni e dopo aver a lungo insistito, riuscii a farmi comprare un modellino in scala 1:43 della Modulo, un prototipo particolarmente significativo. E' curioso ricordare come in un'età in cui non avevo ancora assolutamente sviluppato il senso dell'amicizia per le ragazzine, ero già caduto in preda al fascino per una vettura Pininfarina.

Partendo da questo ricordo vorrei fare alcune considerazioni sul significato dei prototipi, di quelli che oggi si chiamano Concept Cars, che all'epoca si chiamavano Show cars, che in ogni caso hanno sempre avuto il ruolo di mostrare, agli addetti ai lavori, in prima battuta e al grande pubblico in seconda, la capacità di sviluppo, la capacità creativa e la capacità costruttiva in termini di prototipi dei carrozzieri e dei centri stili più recenti.

A proposito, la considerazione più immediata è quella di quanto sia cambiato proprio il ruolo di questi prototipi. Continuiamo tutti a fare prototipi per i saloni, gli investimenti sono sempre più elevati.

Ma proprio pochi giorni or sono, tornato da Francoforte mi chiedevo quanto molto meno significativi siano oggi questi veicoli ai saloni. Il modulo, collocandolo nel tempo in cui venne presentato all'inizio degli anni '70 va collocato in quello che era il panorama automobilistico dell'epoca e automaticamente emerge come questa vettura fosse un vero pugno nello stomaco a chi la osservava in un Salone o ancor di più quando la si poteva vedere in alcune prove su strada.

Ma oggi sembra un po' uno spreco di risorse fare degli oggetti sempre più complicati, sempre più costosi che poi vengono pubblicizzati dalle riviste specializzate nei pochi mesi che seguono il salone, ma vengono presto dimenticati.

Io penso che per tutti noi sia molto più facile ricordare i prototipi di una ventina di anni fa piuttosto che quelli dell'ultimo salone di Tokyo o di Ginevra. E questo lo ritengo un fatto significativo.

Agganciandomi a quello che dicevo prima, cioè l'importanza di collocare un'automobile nel suo tempo, arrivo al discorso Cisitalia, che è già stato ampiamente trattato da chi mi ha preceduto, ma che in ogni caso ha ancora più rilievo se viene relazionato all'anno, cioè al 1947. Se pensiamo a quelle che erano le vetture circolanti sulle strade nel 1947, a quanto ornato, a quante sovrastrutture erano applicate sopra, la pulizia e l'essenzialità della linea Cisitalia emergono con maggiore forza.

Io penso che fra quanti vedono, anche in tempi recenti, la Cisitalia al Museo di Arte Moderna di New York, pochi riescono a collocare questa vettura, la sua innovazione relazionata nel contesto dell'epoca.

La Cisitalia è forse la prima vettura che abbassa il cofano rispetto ai parafranghi anteriori, quindi stravolge quello che era sempre stato il concetto delle vetture fino a quel momento, quello di avere il cofano contenitore del motore, contenitore della forza della vettura, dei muscoli della vettura, che doveva prevalere su tutto, fin dall'origine dell'automobile, da quando il cofano, questo contenitore del motore, veniva a sostituire quello che era il cavallo, come elemento fiore dei cocchi e delle diligenze.

Altri punti chiave della Cisitalia le maniglie incassate: le vetture di oggi continuano, non hanno avviato questi temi, vetri laterali senza guarnizioni cromate e privi di montante centrale, un dettaglio che ancora oggi caratterizza tutti i coupé di elevata classe e di elevato rango. I paraurti erano in colore vettura, e dovranno passare molti anni prima che le auto di tutti i giorni comprendono la forza di una simile integrazione cromatica.

Come già detto, la Cisitalia si colloca anche come spartiacque oltre che nella produzione automobilistica, anche fra Pininfarina, sarto "haute couture" in un periodo in cui le condizioni al contorno poste dal cliente erano abbastanza libere, e la fase industriale, nel suo cammino verso il nuovo concetto di Design House, dove invece i vincoli sono sempre più stretti e i clienti costruttori di auto sempre meno disposti a lasciare campo libero. Ovvero in sostanza quello che è il moderno modo di disegnare automobili.

Dalla Cisitalia un salto rapido alla Florida, che è una delle prime vetture a piegare le lamiere di fiancata su un diedro che rompe la tradizione di fiancate modellate ma comunque lisce, e ancora oggi ogni qualvolta si disegna il fianco di una nuova automobile, di alta tiratura, da grandi numeri, proprio sul decidere come deve essere questa piega, questo nervo sulla fiancata si giocano in maniera preponderante tutte le scelte di stile.

Altro elemento che mi pare bene riassumere è il perseguire il concetto di una linea Pininfarina, come segno inequivocabile e come griffe che si è sempre conservata nel tempo, pur ovviamente cambiando e rinnovandosi continuamente. Il fatto che oggi quando si vede una nuova autovettura si riconosca una linea Pininfarina, è un grosso riconoscimento alla lucidità nella gestione del design, proprio perché in pochissimi altri casi si può ravvisare una situazione di questo genere.

Questo concetto di rimanere fedeli alle proprie idee, ai propri stilemi, è sempre più vago oggi in un contesto di mercato mondiale. E' un concetto sempre più difficile da difendere anche per gli stessi costruttori. Spesso anche i grandi costruttori in tempi recenti entrano in crisi di identità cercando di capire quali siano gli elementi giusti da conservare e gli elementi da dimenticare. In molti casi, molti costruttori non hanno saputo nel tempo costruire degli elementi da conservare, degli elementi da difendere.

Questa penso sia una buona occasione per dire due parole su come i mutamenti del mercato, ovvero delle richieste del mercato, influiscano sulle richieste fatte agli stilisti, e come questi cambiamenti del mercato cambiano fondamentalmente il ruolo degli stilisti.

Negli anni '50, andando a cercare un periodo già industriale ma comunque un periodo con situazioni molto diverse da quelle di oggi, le case europee; intese nel senso di costruttori e produttori di automobili, non di carrozzieri, miravano a conservare una filosofia estetica e progettuale per non deludere le aspettative dei clienti e per portarli ad acquisire una sorta di fedeltà al marchio.

Questo cosa voleva dire? Che quando si disegna Citroen, si preoccupava fondamentalmente di disegnare una nuova Citroen, non si preoccupava di cosa faceva la Mercedes o di cosa faceva la Lancia, ma si cercava soprattutto di sviluppare un prodotto che fosse fedele a quello che i clienti Citroen volevano dalla Citroen. Quando un utente si poneva il problema di cambiare un'auto, se nella sua vita aveva riconosciuto negli elementi Citroen degli elementi vincenti, automaticamente il pensiero andava alla nuova Citroen che c'era sul mercato.

Dopo di che una seconda epoca venne quando negli Stati Uniti si comprese l'importanza dello styling nella competizione del mercato dei grandi numeri, quindi non più solo negli oggetti fuori serie.

Una fase ancora successiva è stata invece l'avvento dello sviluppo giapponese, quando, soprattutto per i giapponesi in mancanza di una tradizione consolidata, il mantenere una coerenza di progettazione nel tempo era molto meno importante che il tenere il passo con i concorrenti; questo è stato forse il primo momento nello sviluppo di una nuova automobile di cui diventava preponderante non tanto perseguire i propri ideali, la fedeltà al proprio marchio, quanto andare a vedere cosa faceva la concorrenza, e se c'era un elemento stilistico forte in una vettura di successo della concorrenza questo elemento veniva richiesto allo stilista, quindi iniziavano tutti una serie di condizionamenti che talvolta hanno anche penalizzato molti prodotti.

Quindi instabilità di concetto prodotto, instabilità di gusto della clientela dove il fatto prioritario era cercare di attrarre con tutto quello che poteva apparire nuovo o comunque attraente al grande pubblico. Quindi mercato molto più dinamico, concorrenze intense e veloce ricambio dei modelli.

Questo ha portato alla situazione attuale, dove il timore di guastare l'equilibrio è forse il grande vincitore nel car Design degli anni recenti. Il timore principale è quello di rovinare un equilibrio, e questo è un grosso freno al lavoro di tutti noi, di tutti quelli che si occupano di design automobilistico, proprio perché è il cliente stesso a chiedere e temere al tempo stesso una forte innovazione, una forte rottura dell'equilibrio. Proprio perché la forte innovazione e la forte rottura dell'equilibrio, può anche creare scompensi e anche crisi di rigetto nell'utenza.

Ecco perché la forza e la capacità che ha avuto la Pininfarina nel difendere la sua linea è l'esempio di una cultura dell'automobile difficilmente ripetibile. Perché questo significa non omogeneizzare le proprie creazioni, ma sapere conservare in essere un certo modo di trattare le superfici, di muovere le forme, di mantenere un tratto distintivo.

In questo senso viene altrettanto automatico il parallelo con il lavoro di Nuccio Bertone, dove si è sempre cercato di difendere certe caratteristiche, anche se ovviamente caratteristiche antagoniste a quelle di Pininfarina. Direi che le interpretazioni che si ritrovano delle due carrozzerie erano un po' correnti di pensieri differenti, un po' come come in epoche passate i letterati si scambiavano al caffè concetti profondamente diversi i talvolta anche argomenti di discussione.

Questo è per dire come oggi, talvolta, le condizioni del contorno chiedono di far tacere una certa cultura dell'automobile, una certa libertà espressiva, e

vorrei a questo punto concludere con una domanda a tutti noi e a tutti i presenti: quale deve essere il ruolo educativo del design? Cioè: oggi come oggi il design deve avere un ruolo educativo oppure deve agire semplicemente da esecutore e da realizzatore dei desideri della committenza?

Ovvero: se domani scopriremo che sul mercato piace moltissimo un'auto con i sedili a pelle di leopardo, con i centrini sul sedile come si usa su i taxi giapponesi, questo dovrebbe diventare un nuovo trend degli interni, noi dovremmo in qualità di stilisti risolvere al meglio questo tema oppure dovremmo saperci salvaguardare e guidare l'evoluzione del design, guidando di conseguenza il gusto del pubblico?

Io penso che la professionalità di ogni mestiere vada salvaguardata e protetta, nonostante che in Italia tutti vogliano fare gli allenatori di calcio della nazionale o fare gli stilisti e abbiano continuamente da ridire. Il problema è che lo stile come, forse, un po' come fare gli allenatori della nazionale, dà la suggestione ad un grande numero di persone di poter dire la propria opinione, quindi di poter intervenire.

Io penso che il design sia anche la sensibilità di anticipare la naturale evoluzione delle cose anche provocandola o ribellandosi ad essa; in questo spero che il design torinese, italiano in genere, sappia mantenere questo ruolo guida. Grazie.

MARCHIANO'

Non è tanto un messaggio scritto; ieri sera mi ha telefonato il Dott. Elio per incaricarmi di salutarvi, faceva fatica a parlare, mi ha comunque trasmesso il suo pensiero che adesso cercherò di comunicarvi, servendomi degli appunti che ho preso.

"Ricordo con affetto papà Pinin; dico papà perché lo collego all'immagine di mio padre Ugo Zagato e dico papà anche per aver avuto da lui molte testimonianze d'affetto e molti consigli; capitava qualche volta che mi prendesse da parte per darmi suggerimenti aiutandomi a capire il perché di certe linee. Una volta ad un concorso, da ragazzo, mi disse: "Vedi il parafrangente di quella vettura, vedi quella luce tortuosa che non definisce la linea del parafrangente, ecco il motivo è che quel parafrangente non è stato disegnato bene, il disegno non è curato, lo stilista non è stato attento ad una cosa molto importante. Ricorda, cura molto il gioco delle luci, è molto importante come si riflettono sulla vettura".

Con Sergio Pininfarina ho sempre avuto rapporti di amicizia ed abbiamo anche collaborato. Per esempio la Beta Spider è un disegno Pininfarina che



noi abbiamo modificato insieme per costruire la carrozzeria in versione spider per la Lancia.

Ho avuto anche rapporti di simpatia notevole con la figlia Lorenza, che stimo moltissimo, e verso la quale nutro un affetto paterno. Comunque nella mia lunga vita di carrozziere ho sempre stimato Pininfarina, la sua qualità le sue carrozzerie. Anche se non siamo stati mai in diretta concorrenza, per cui non si fanno mai confronti, grazie a Dio per noi.

Da parte mia volevo aggiungere solo una cosa che forse mi compete, di cui non si è parlato. Pininfarina è stato anche un grande stilista dell'editoria, forse sarebbe stato un ottimo direttore o un ottimo editore, di fatto ha dato poi un contributo diretto alla nostra comune passione, è stato infatti uno dei fondatori della "Manovella", quando la Manovella non era la Manovella e quando l'ASI non era l'ASI. E' stato sempre vicino al nostro mondo e bisogna dargli atto di questa sua grande passione che ci ha trasmesso con le sue opere, perché in fin dei conti se non ci fossero state certe macchine, noi forse non saremmo qui a parlarne. Grazie.

Grazie all'amico Marchianò. Per chiudere abbiamo detto che uno dei grandi meriti della carrozzeria Pininfarina è stato quello di superare brillantemente il passaggio da una formazione di tipo artigianale ad una struttura di tipo industriale. Naturalmente al di là dello stile, della qualità dei prodotti che hanno permesso questo passo, c'è dietro anche tutta una situazione di carattere economico che ha dovuto essere affrontata. Su questo aspetto ci parlerà l'Ing. Boscarelli.

#### LORENZO BOSCARELLI

Sono molto appassionato di automobili; quindi parlare della vecchia vicenda industriale della Pininfarina, cioè di qualcosa che rischia di essere un po' freddo, non mi entusiasma appieno. Cercherò di dire alcune parole su questo aspetto che ritengo comunque importantissimo, perché senza l'abilità imprenditoriale della famiglia Pininfarina, noi non avremmo la Pininfarina; ma cercherò anche di mettere un po' in libertà la mia passione.

C'è una frase di Sergio Pininfarina che ritengo emblematica, è la seguente:

" Mio padre diceva che non gli importava fare una bella auto per un ricco signore, ma tante per dare a più persone la gioia di possederla".

Credo che questa frase sia veramente importante per capire l'approccio di Pinin Farina al proprio mestiere, al proprio modo di essere industriale e creatore. Non capita facilmente che una intenzione, sia pure espressa così

chiaramente, abbia tanto successo. Nel caso di Pinin Farina però questo è accaduto, perché all'inizio della sua attività l'azienda ha prodotto circa 800.000 automobili, che portano questo marchio che tutti amiamo, quindi l'aspirazione del fondatore si è realizzata e continua a realizzarsi.

Vediamo quali sono i momenti fondamentali di questa vicenda. Innanzitutto ricordiamo che la Pininfarina nasce "grande", perché nel 1930 produce "solo" 42 automobili, ma ha già 90 dipendenti, nell'anno della fondazione. Ma Pinin veniva da una stirpe illustre e da un'azienda molto importante, quindi portava con sé un patrimonio di conoscenze e di collaboratori di primo ordine.

Gli anni trenta sono il primo momento dell'azienda, è il momento dell'artigianalità eccelsa; le tre Astura e la Rolls Royce presenti ieri a Miramare ci hanno consentito di apprezzarla al meglio. Io, pur conoscendo le automobili, pur appassionandomi da tempo ad esse, sono rimasto colpito nel vedere alcuni dei particolari che si trovano su queste vetture.

Nel '39 come già ha ricordato l'Ing. Ramaciotti, la Pininfarina è una grande realtà, ha 500 dipendenti e produce 800 automobili; già allora si era usciti dalla fase puramente artigianale, cioè dalla concezione di oggetti diversi gli uni dagli altri. Di certo c'erano già delle piccole serie, di diverse decine di esemplari, altrimenti non si spiegherebbe come 500 persone possano costruire 800 automobili.

Comunque gli anni Trenta sono quelli della grande affermazione di un'attività ancora basata sui principi produttivi e su una committenza che promuovevano, esaltavano la capacità artigianale.

I primi anni del dopoguerra rappresentano una svolta: la Cisitalia è a una svolta dal punto di vista stilistico, come tutti coloro che sono intervenuti stamattina hanno sottolineato, ma si verifica una svolta anche dal punto di vista industriale. Di quella vettura la Pininfarina realizza circa 170 esemplari, quindi un numero rispettabile. Purtroppo però la Cisitalia soccombe, per problemi di gestione industriale, e quindi le promesse molto importanti che questa nuova marca aveva suscitato non si realizzano. La Pininfarina quindi va in altra direzione, fino alla prima metà degli anni Cinquanta, cioè fino all'esplosione delle cosiddette piccole serie; Pininfarina produce circa 3.000 esemplari dell'Aurelia B 20, e circa 1.000 esemplari della B 24, sono già produzioni importanti che presuppongono una discreta razionalizzazione dei metodi produttivi.

La svolta però, sia per Pininfarina che per Bertone, avviene con la Giulietta. E' un momento emblematico nella storia della carrozzeria italiana, perché chi sale sul treno della Giulietta diventa grande, diventa un'azienda industriale. Infatti oggi, l'ha ricordato l'Ing. Piatti, esistono due grandi carrozzerie italiane, a mio parere non è casuale che siano quelle che hanno realizzato, una la Giulietta Spider, la Pininfarina, l'altra la Giulietta Sprint, la Bertone.

In quel momento nascono i grandi volumi produttivi che consentono a chi ha avuto la visione sufficiente di fare il passaggio ai metodi industriali, alla grande scala. Grugliasco, il nuovo stabilimento Pininfarina, nasce nel '58, nel pieno della produzione della Giulietta Spider che raggiungerà i 27.000 esemplari.

Gli anni Cinquanta sono molto importanti per la Pininfarina, anche perché inizia il rapporto strutturale con alcuni grandi costruttori, innanzi tutto con la Peugeot, con la 403, una macchina che non è stata citata questa mattina, ma che io trovo molto bella ed elegante. Era originariamente un prototipo su telaio Fiat 1400, come probabilmente tutti voi sapete, ma arriva poi sul mercato come Peugeot 403 nel '55. Da lì nasce una collaborazione che continua ancora oggi, e che viene realizzata ai giorni nostri con la produzione del cabriolet 306 e del coupé 406, il quale ultimo è stato anche industrializzato dalla Pininfarina.

Quindi nello sviluppo della Pininfarina la prima fase è l'anteguerra, la seconda coincide con l'inizio delle serie consistenti fino a metà degli anni Cinquanta; la terza fase è la vera e propria industrializzazione, che trova il suo culmine negli anni Sessanta, con la 124 Spider, di cui verranno costruiti 200.000 esemplari, e con l'Alfa Romeo Spider inizialmente chiamata Duetto, della quale si produrranno fino all'inizio degli anni Novanta ben 170.000 esemplari. La Pininfarina in quegli anni si è trasformata a tutti gli effetti in azienda industriale.

L'ultima fase, che stiamo vivendo, è quella in cui la Pininfarina non solo costruisce carrozzerie ma veicoli completi. Questo è forse meno noto a tutti noi, ma dalla metà degli anni Settanta, e in particolare dal 1981 quando viene avviata la produzione della Fiat Campagnola, e poi dell'Alfa Romeo 33 Sport Wagon 4x4 la Pininfarina monta il veicolo completo, non si limita a realizzare la carrozzeria che poi viene trasferita al costruttore che installa gli organi meccanici. La Pininfarina monta anche gli organi meccanici.

Oggi l'azienda, come accennava l'Ing. Ramaciotti, è presente sui diversissimi fronti della produzione automobilistica. Si occupa di stile, fa prototipi, è in grado di ingegnerizzare completamente un veicolo e di produrlo.

L'accordo stipulato quest'anno con Mitsubishi prevede che a partire dal '99 la Pininfarina produca nei suoi stabilimenti un veicolo completo che i giapponesi avrebbero potuto fabbricare in uno stabilimento che possiedono in Olanda, dove viene costruita la Eclipse. Quindi la Pininfarina è un interlocutore credibile per una grande azienda, in alternativa alla fabbricazione che essa è in grado di fare in casa propria.

L'evoluzione è perciò stata profondissima, dalla concezione dello stile, dalla creazione della forma si è giunti alla realizzazione completa del veicolo: Pininfarina è a tutti gli effetti ormai un produttore di automobili.

Colpisce la compresenza – all'interno delle attività e dei servizi che la Pininfarina offre al mercato – di una capacità di produttore industriale e di una orientata alla creatività e all'innovazione stilistica che è meglio rappresentata dalla Pininfarina Studie Ricerche di cui abbiamo il responsabile, l'Ing. Ramaciotti.

Questa è sicuramente una storia di successo, ma da cosa deriva questo successo? Mi sono chiesto come mai questa azienda sia riuscita ad interpretare diversi momenti della storia dell'automobile e della domanda del mercato, rappresentata dai privati e dalle case automobilistiche, riuscendo per quasi 70 anni a mantenersi sempre tra i leader, e poi a diventare il leader mondiale.

Ecco le risposte che mi sono dato. Prima di tutto c'è ovviamente la genialità estetica, il gusto del fondatore, di Pinin Farina. Qualcuno diceva ieri che Pinin Farina era in grado di suggerire ai propri battilastra uno spostamento verticale di un millimetro su una lunghezza di un metro e mezzo di superficie carrozzeria, perché riteneva che questa variazione apportasse una modifica significativa alla qualità estetica dell'oggetto. Quindi era una persona dotata di una sensibilità e un gusto assolutamente straordinario.

Secondo aspetto rilevante è l'eccezionale qualità della realizzazione. I restauratori, e qui ce ne sono molti, sanno bene che una carrozzeria Pininfarina, è di grande classe, costruita con estrema cura e attenzione alla qualità in tutti i suoi dettagli. Quindi esite questa attenzione assoluta a fare bene le cose, a realizzare tutto con il meglio di se stessi.

Terzo aspetto, che ritengo cruciale, è la capacità imprenditoriale. Una capacità che, se non esite in una vicenda economica, non può essere surrogata da niente. Capacità imprenditoriale vuol dire saper comprendere il mercato, saper dare delle risposte positive e saper sempre conciliare la creatività, l'innovazione con l'equilibrio economico e con l'obiettivo della sopravvivenza dell'azienda.

Tanti creatori, tante persone di valore sono esitite nel mondo dell'automobile, ma pochi hanno dato vita ad un'azienda che continua a esistere: sicuramente Pinin Farina, Sergio e i suoi figli sono degli ottimi imprenditori. Il successo è quindi stato dovuto al gusto di Pinin e alla sua capacità imprenditoriale. Non credo che Pinin Farina abbia mai pensato a sé come a un ideatore di forme. Immagino che avesse una grande attenzione a creare un'azienda, a far sviluppare un'azienda.

Da cosa lo possiamo dedurre? Dal fatto che è sempre stato attento a produrre delle serie: lo scopo non era inventare, realizzare l'esemplare unico, c'era l'attenzione a fare dei prodotti belli ma riproducibili. Ricordiamo la frase detta inizialmente, in cui Pini afferma di voler dare la gioia a tanti di avere una bella macchina.

Altro dato che può avvalorare la mia affermazione, il fatto di essere sempre stati attenti a creare rapporti continuativi con grandi case. Ho citato Peugeot, non possiamo dimenticare B M C, l'Alfa Romeo, Lancia ecc..

Ulteriore elemento che spiega il successo di Pininfarina è l'attenzione ad espandere continuamente le aree di intervento dell'azienda. Dopo la creazione della forma si affaccia il tema del progetto, poi lo sviluppo completo di tutto il veicolo e infine la produzione. E' un continuo ampliamento delle aree di attività: non siamo di fronte a uno specialista che fa una cosa sola.

Inizia come carrozziere "tradizionale" che fa stile, che fa macchine in piccolissima serie, poi l'azienda cresce ed impara a progettare il veicolo completo e successivamente diventa credibile come produttore del veicolo completo; evolve e segue l'evoluzione del mondo dell'automobile e della domanda dei grandi produttori.

Quindi riassumendo all'inizio c'è la personalità del carrozziere e la sua capacità imprenditoriale, poi si manifesta la visione industriale, in terzo luogo emerge l'attenzione a saper progettare e costruire su scala industriale. Quali sono gli spunti che ci possono dire che esiste questa grande attenzione al progetto, non alla pura ideazione, all'idea brillante, ma alla traduzione della creatività in qualche cosa di valido industrialmente, e al

tempo stesso di innovativo per tutti coloro che acquistano servizi dall'azienda?

La Pininfarina ha fatto evolvere in maniera continuativa le attività rivolte all'innovazione e al progetto. Un tempo c'era il reparto Esperienze, nel '66 nasce il Centro Studi e Ricerche; nell'82 viene costituita una società a parte, la Pininfarina Studi e Ricerche, che fa desing di mezzi di trasporto automobilistici e non. E' una struttura a sé stante che si occupa di innovazione e progetto all'interno dell'azienda.

Questo testimonia l'importanza che l'azienda annette all'innovazione testimoniata anche dalle ricerche e realizzazioni su temi di frontiera; le Aprilia aereodinamiche del '37 erano molto innovative ed esprimevano l'attenzione alle forme dettate dall'aereodinamica.

Ci diceva il prof. Segoni come queste vetture abbiano facilitato il passaggio alle forme della Cisitalia: la ricerca avanzata sull'aereodinamica dieci anni dopo diventa forma nuova per l'aereomobile a disposizione di numeri significativi di clienti.

Altro tema di ricerca è la sicurezza; negli anni Sessanta pochi si occupavano di sicurezza, eppure la Pininfarina nel '63 presentò la Sigma, una vettura concepita solo in funzione della sicurezza, ma che poteva marciare su strada come qualsiasi altra.

Altri temi di ricerca e applicazione innovativa, più vicini a noi, i nuovi materiali, la silenziosità ecc. emerge ancora la capacità dell'azienda di guardare avanti e di sviluppare nuove frontiere, perché queste alimentano la creatività e offrono ai clienti qualcosa di sempre interessante per vivacizzare l'offerta.

Quindi ecco l'ultimo aspetto che spiega a mio parere il successo della Pininfarina, l'orientamento all'innovazione. Ho appena citato la ricerca su temi nuovi, l'aereodinamica, la sicurezza i nuovi materiali ecc. l'orientamento all'innovazione non ha però riguardato solo il prodotto ma anche gli strumenti del progetto. L'azienda ha adottato strumenti automatizzati per il progetto tra la fine degli anni 60 e i primi anni 70, in seguito nuove tecnologie di produzione, nuovi sistemi organizzativi.

Si nota una grande attenzione ad essere innovativi non solo dal punto di vista delle forme, ma anche degli strumenti di produzione e di progetto. E' un'azienda che si propone come promotrice dell'innovazione, un'azienda che sta al passo dell'innovazione ovunque si manifesti nel proprio campo d'azione.

Qual è il risultato di tutto ciò? Esattamente quello che Pinin Farina voleva darci: tanti di noi hanno la gioia di possedere una bella macchina.