

CARROZZERIA BERTONE 1912-2002

Convegno coordinato da Lorenzo Boscarelli
con Alberto Bersani, Lilli Bertone, Fulvio Cinti, Giorgio De Ferrari,
Giorgetto Giugiaro, Luciano Greggio, Lorenza Pininfarina, Ezio Tino
Museo dell'Automobile di Torino, 30 ottobre 2002

LORENZO BOSCARELLI

Oggi celebriamo un evento importante perché novant'anni di storia per qualsiasi azienda sono un periodo molto lungo. Poche aziende possono vantare una storia così lunga e brillante come la Carrozzeria Bertone, e fa particolarmente piacere constatare che questo traguardo è stato raggiunto da una delle aziende italiane che meglio hanno illustrato la capacità creativa della nostra nazione per un così lungo periodo di tempo.

Quella di oggi è un'occasione particolare perché non solo avremo delle relazioni che ci narreranno la storia dell'azienda, o ci daranno un'interpretazione dello stile Bertone, ma avremo anche delle testimonianze personali su come la Bertone è stata vissuta da chi vi ha lavorato o da chi si è trovato a competere con lei, come la Pininfarina.

LORENZA PININFARINA

E' emozionante parlare qui oggi, perché non parlerò solo come Lorenza Pininfarina (anche se lo farò soprattutto in questa veste), ma come presidente del Gruppo Carrozzeri. Ritrovarmi a ricordare i 90 anni di Bertone è qualcosa di commovente: da un lato lo faccio con grande umiltà, come è giusto, e d'altro lato anche con un orgoglio di categoria che mi piacerebbe oggi emergesse appieno, visti anche i momenti che viviamo.

Del resto, come trovare le parole giuste senza annoiare troppo tutti e soprattutto la Signora Bertone (che saluto con grande affetto) per parlare della più antica Carrozzeria italiana che ha novant'anni di storia (Pininfarina ne ha solo settantadue; speriamo di arrivare anche noi a novanta ...), che ha costruito ben 78 prototipi di ricerca dagli anni '50 e che, dagli anni '60, cioè da quando ha iniziato la produzione di serie, ha portato al successo ben 60 modelli.

Nata per opera di Giovanni Bertone, in Borgo San Paolo, oggi l'azienda è un gruppo industriale con quattro società operative, 580 milioni di euro di fatturato consolidato e circa 2250 dipendenti.

Stiamo parlando di una realtà di enorme importanza, non solo dal punto di vista dello stile per il quale è giustamente famosa nel mondo, ma

anche da un punto di vista economico e industriale, in Italia e a livello internazionale.

Mi sono chiesta: che cosa può dire Lorenza, che tanto poco ha vissuto - però ha vissuto, qualcosa lo racconterà - e che tanto ha ammirato Nuccio (Giovanni non l'ho potuto conoscere) e che tanto ammira Lilli e tutti i suoi familiari che sono qui, che cosa può dire di diverso e di interessante rispetto a uno storico come Greggio, a un designer come Giorgetto Giugiaro che esiste (me l'ha detto lui pochi minuti fa) perché è stato da Bertone, rispetto agli altri relatori?

Mi sono detta che ho una sola possibilità, sviluppare il filone della continuità delle due aziende. Non è più il presidente del Gruppo Carrozzeri, ma è Lorenza che parla a Lilli.

Conoscevo un po' di storia della Bertone. L'ho guardata di nuovo con più cura e ho messo insieme anche alcuni ricordi personali; così ho trovato delle assonanze, dei percorsi paralleli di vie evolutive tra i processi, i prodotti e le famiglie che mi sono parsi veramente incredibili.

Nel 1912 Giovanni si installa in Borgo San Paolo, in Via Villarbasse. Giovanni ha una moglie, Carolina, che gli sarà compagna tutta la vita, solidale, fedele, rassicurante, una spalla fantastica! Mio nonno Pinin, nel 1911, un anno prima, a 17 anni, disegnò il radiatore della torpedo Fiat Zero, e poi l'intera vettura; quindi, Giovanni Bertone e Pinin Farina quasi incominciano in parallelo, anche se mio nonno si metterà in proprio solo nel 1930.

Non sono anni facili, Giovanni costruisce carrozze. Su quel periodo non c'è una grande documentazione, ma mi è parso di capire che fossero carrozze che avevano già una grandissima voglia di diventare delle carrozzerie di automobili. Però nel frattempo la Bertone deve superare il primo trauma (la nostra vita è costellata di problemi): nientemeno che la prima guerra mondiale.

Giovanni Bertone cosa fa? Deve tornare a lavorare come dipendente alla Diatto, deve per forza farlo, però alla sua attività riserva le notti e i giorni di festa. Direi che, in quanto a determinazione non era secondo a nessuno. Passa la guerra, la ripresa è piuttosto dura, si arriva agli anni '20 e costruisce le prime automobili. La prima è la torpedo SPA 23S, però quella che mi ha colpito di più è la Fiat 501 Sport Siluro Corsa. Perché? Perché si vede già il filone sportivo su cui Bertone costruirà molta della sua importanza nel prosieguo dell'attività.

In seguito inizia la fabbricazione di carrozzerie che qualcuno definisce di "lusso". A me non piace tanto la parola "lusso", la definirei eleganza, raffinatezza delle grandi automobili di razza, di lignaggio. Giovanni Bertone costruisce un gran numero di limousine su autotelai Fiat, Itala, Lancia Lambda 8ª serie, Lancia Artena. Ora emerge un'altra assonanza: l'amicizia con Vincenzo Lancia, importantissima per Bertone, più che mai per Pinin Farina: Pininfarina esiste perché Vincenzo Lancia è stato

azionista dell'azienda quando siamo nati nel '30 (senza di lui non esisteremmo).

Pinin fonda la sua azienda nel '30, con sede in Corso Trapani. Ho un disegno dello stabilimento Pinin Farina in Corso Trapani del '30; quando ho visto la pubblicazione per i novant'anni di Bertone m'è venuto un colpo al cuore, perché vi appare una illustrazione dello stabilimento del '34, di Bertone, in Corso Peschiera (si era nel frattempo già trasferito da Via Monginevro) che è molto simile a quello di Pinin Farina in Corso Trapani. Se vedete gli alberi, le vetture, lo spirito, la prospettiva, il panorama, ... c'è proprio la stessa idea di come sviluppare, fare l'azienda.

L'ho trovato abbastanza impressionante, ed è anche bello.

Del rapporto tra Giovanni e Pinin non si sa moltissimo, se non una cosa banale, ambedue amavano giocare a bocce - erano dei boccisti eccezionali - ma si sa di più di un'altra passione comune, di mio nonno Pinin e di Nuccio: la passione per le corse. Mi risulta che sia stata vissuta da Nuccio quasi di nascosto, contro il volere della famiglia, e lo stesso dicasi per mio nonno per gli ovvi motivi che possiamo immaginare.

Nuccio entra in fabbrica nel 1933, a 19 anni, sta studiando economia e commercio, darà anche degli esami durante la guerra e poi il lavoro lo travolgerà e il lavoro travolgerà anche la sua partecipazione alle corse. Forse gli è dispiaciuto smettere di correre. Credo che il suo amore per il prodotto fosse superiore all'amore per le corse. Però una lacerazione ci dev'essere stata anche perché ha vinto tanto, con la Stanguellini: record nazionali, record di categoria. Nel '47 si batteva contro la Cisitalia, contro la Ferrari. Era veramente bravo.

Nel 1934 Nuccio Bertone disegna e realizza la sua prima automobile, la "Balilla della signora", una vettura originale, in cui la pedaliera era avanzata, cosicché i sedili posteriori potevano essere messi sull'assale, anziché dietro di esso. E' una soluzione interessante. Nello stesso periodo, Nuccio realizzò una Fiat 1500 Cabriolet che mi ha colpito molto per la sua eleganza e perché aveva - nel 1938! - la capote a scomparsa e le maniglie a filo. Oggi parliamo tutti di capote, di sistemi tetto avanzato, di profili, ma qualcuno nel 1938 queste cose già le faceva.

Arriva la Seconda Guerra Mondiale e i poveri carrozzieri devono fare di tutto per sopravvivere. Dall'ambulanza, agli autocarri, alle cucine da campo, alle pentole (diciamolo, non c'è niente di male). Sia Pinin che Nuccio dovevano sopravvivere. A tutti i costi! Nuccio è anche riuscito in pieno 1943 a sfornare una fuoriserie fantastica, una Fiat 2800 Cabriolet passo corto, che, soprattutto pensando che è stata costruita in pieno tempo di guerra, colpisce.

Erano uomini con delle idee e, difatti, alla fine degli anni '40 le mettono in mostra! Ho un po' di pudore a citare Pinin Farina perché non voglio dire niente che suoni a mio vantaggio, ma quando Pinin Farina presentò

la berlina Cisitalia 202, Bertone costruì vetture fantastiche: il coupé Alfa Romeo 2500 (gran macchina!), la Fiat 1100 cabriolet, e due altre particolarmente innovative: la Lancia Aprilia cabriolet e soprattutto la Fiat 1100 coupé Stanguellini, l'auto che Nuccio si preparò per le corse e con la quale vinse alla grande.

Sono rimasta colpita da quante corse Nuccio abbia vinto, da quanto fosse bravo e immagino quanto sua madre fosse terrorizzata! So anche che una volta, durante una corsa, il padre credette di vederlo coinvolto in un incidente ed ebbe un malore. Insomma, riuscirono a farlo smettere di correre. Dev'essere stato difficile ma ce l'hanno fatta.

Negli anni Cinquanta per Bertone cominciano le grandi collaborazioni in Italia, la prima con l'Alfa Romeo, per la Giulietta Sprint. Proseguendo con le storie parallele di Bertone e Pinin Farina, non si possono non ricordare le due grandi Alfa, la Giulietta Sprint e la Giulietta Spider. E' il '54, le due aziende procedono in parallelo, sono due grandi disegni e due grandi produzioni. Incidentalmente, un'altra assonanza fra il '53 e il '55, le tre BAT: la 5, la 7 e la 9 mettono in evidenza anche l'amore per l'aerodinamica perché anche questo abbiamo avuto in comune, fin dagli inizi, prima intuitiva, poi scientifica.

Si arriva nella fine degli anni '50 e, guarda caso, Pinin Farina e Bertone vanno a finire tutti e due a Grugliasco, dove ancora hanno le loro sedi (non tanto distanti!). Questo spostamento segna anche il passaggio di testimone ufficiale dei padri ai figli e cioè da Giovanni a Nuccio e da Pinin a Sergio. Da allora i percorsi di evoluzione delle due aziende sono stati sempre più paralleli, nello stile, nella ricerca (i famosi prototipi marcianti di cui poi velocemente parlerò e che erano giustamente un vanto di Nuccio), nella progettazione e nella produzione di nicchia.

Mio padre mi ha detto che per la scelta di porre le sedi a Grugliasco ci fu un accordo tra le due aziende, per una questione di acquisto di terreni. Così come vi fu un accordo per l'istituto "La Salle". Parliamo sempre di formazione professionale però i nostri la formazione professionale l'hanno fatta coi soldi loro, finanziando l'istituto per i ragazzi che dovevano imparare il lavoro; essendo arrivati dalla gavetta, ne hanno capito l'importanza e hanno collaborato.

Ora ricordo l'esordio di Giugiaro in Bertone, con una vettura splendida, l'Alfa Romeo 2000 Sprint, nel 1960. E' una macchina che toglie il fiato ancora oggi perché abbina la rottura con schemi formali molto forti a un equilibrio che non è facile da raggiungere quando si sia così provocatori per i tempi: complimenti a tutt'e due!

Un'importante collaborazione internazionale di Bertone fu con l'Aston Martin, che tra l'altro generò la DB4 GT Jet del '61 che, se non sbaglia, era la vettura personale di Nuccio. Questa vettura ha vinto il concorso di Eleganza a Villa d'Este nel 2001, quindi ancora oggi si riconosce il valore di questi oggetti.

Voglio ricordare anche il rapporto con Maserati, le GT degli anni '60, i veri coupé sportivi all'italiana, di cui sentiamo forse un po' la mancanza. E poi i grandi prototipi di ricerca. Molto velocemente: la Testudo. Un altro disegno di Giugiaro, non devo dire io quanto fosse rivoluzionaria e anticonformista anche nell'impostazione meccanica. La Canguro, su base Alfa Romeo Giulia TZ. L'Alfa Romeo Montreal, che non ebbe fortuna solo perché ritardò lo sviluppo della produzione della vettura. L'Alfa Romeo 33 Carabo. Come fa Lorenza Pininfarina a commentare la Carabo? Era un saggio di stile, tale è, e tale resterà sempre.

Poi due grandi collaborazioni, parliamo anche di un argomento un pochino spinoso: Ferrari-Lamborghini. Ho una testimonianza di Nuccio Bertone del 1988 che Lilli ci concesse gentilmente di pubblicare in occasione dei nostri settant'anni. Nuccio in questa conversazione a tutto campo diceva, con un misto di rispetto e di invidia (invidia in senso sicuramente buono perché se c'era un gentiluomo era Nuccio Bertone): «Ho sempre invidiato il rapporto della Pininfarina con la Ferrari, che si è consolidato nel tempo e che ha portato a benefici reciproci. Noi abbiamo instaurato una collaborazione del genere con Lamborghini ma siamo stati meno fortunati: quella fabbrica ha sempre sofferto mille traversie e così non abbiamo avuto la medesima costanza di rapporti ma brevi alti e bassi, spesso troppo lunghi».

Per fortuna ci sono stati i "bassi" perché il rapporto di Bertone con Lamborghini ha prodotto vetture che ancora oggi suscitano la massima ammirazione. Non è un ordine di importanza (la Miura è quella che mi sta più a cuore), ma ricordo la Marzal, la Espada, la Jarama, la Urraco, la Countach, se si tratta di alti e bassi ...

La Miura fu presentata nel 1966; data la mia ammirazione per questa vettura ... mi concederete un aneddoto di vita personale. Mio padre una domenica ci porta, noi tre bambini - nel '66 ero piccolissima, avevo quattordici anni e i miei fratelli ne avevano otto e sette - ci porta a Ginevra, ci fa fare un giro del Salone un po' sui generis (perché i ragazzini, si sa, sono attratti dalle vetture sportive, i carrozzieri, dalle creazioni). Dopo questo accurato giro del salone chiede: «Quale vi è piaciuta di più?». Io, a quattordici anni, ero già un minimo più scalfata, Andrea allora era abbastanza timido, oggi un po' meno, e stavamo tutti un po' zitti e io pensavo a quale delle due Ferrari potessi scegliere, se la 330 che era nello stand della Ferrari, oppure la California, la cabriolet che era nel nostro come pezzo unico, e mi dico: "chissà quale gli fa più piacere?". Mentre io pensavo e pensavo, così come probabilmente anche mio fratello Andrea, Paolo salta fuori e fa: "la Cartone". Mio padre dice: «La Cartone? Vuoi dire la Bertone?». «Sì, la Cartone Miura».

Ecco, ... la Cartone Miura! Io mi ricorderò sempre la faccia di mio padre. Da un lato era contentissimo perché riteneva, giustamente, la Miura "Lunare", dall'altro pativa un po' perché non riusciva ad esprimere una

vettura di produzione Ferrari a motore centrale, quindi quelle cose che vedeva nella Miura e che pensava di poter fare - qualcosa aveva germinato l'anno prima con la Dino - non le vedeva realizzate dalla Pininfarina. Così, per tutto il viaggio di ritorno ci ha inflitto questa terribile storia di non potersi esprimere sul motore centrale. La Miura effettivamente era lunare, ha fatto invecchiare le altre automobili di almeno dieci anni, e mio fratello Paolo ci ha preso, aveva ragione.

Sempre nel '66, a marzo, Nuccio sposa Lilli e nasce un'altra storia parallela di rapporto forte fra le persone: mio padre con mia madre Giorgia, Nuccio con Lilli, coppie di ferro. Dietro persone di valore ci sono persone di valore, più che mai di fianco; oggi Lilli è presidente, io non so che tipo di sentimenti religiosi abbiate, io sono credente quindi penso che Nuccio la veda. Secondo me ne è fiero, per chi non è credente se la vedesse lo sarebbe. Decidete voi che cosa preferite.

Nel '67 altri due grandi disegni e produzioni parallele: la Fiat Dino coupé e la Fiat Dino spider. Si commentano da sole.

Sorvolerei un po' sugli anni, ahimè, di morte: nel '66 muore mio nonno, nel '72 muore Giovanni. A proposito del rapporto fra di lui e mio nonno, di cui si è parlato poco e niente, ho ritrovato nelle memorie di mio nonno un brano dedicato al rapporto con Giovanni, riferito al 1951, quando mio nonno andò negli Stati Uniti per lanciare la Nash. Dice: «Fra coloro che mi fecero gli auguri ricordo Giovanni Bertone. Caro Pinin - scriveva - nell'augurarti buon viaggio e ottimi affari in America, mi compiaccio dei nostri buonissimi rapporti materiali e soprattutto morali ...» e per mezza pagina Bertone continuava il suo cordiale messaggio. Lo stesso rapporto che c'era fra Giovanni e Pinin ci fu poi sempre fra Sergio e Nuccio. Se mio padre oggi fosse qui, e mi ha detto di dirlo per lui, lo confermerebbe con certezza di causa.

Un paio di vetture veramente importanti di quell'epoca. Una che avrei voluto avere io, la Stratos, che uscì nel '70. Sì, me ne innamorai; nel '70 ero neo-patentata e tutto mi avrebbero dato meno che una macchina come la Stratos; devo dire che ci lascio ancora il cuore adesso, ma il proprio cuore, cioè la vorrei, se riuscissi ad averne una francamente me la comprerei persino d'epoca. Poi, la X1/9. Chi non ricorda la X1/9 a motore centrale, l'auto italiana in America, lo sport, un'idea che veniva da lontano, veniva dalla Runabout, del '69, l'erede della Fiat 850 spider (grande vettura), un'idea attuata poi anche con la Punto Cabrio, successivamente venduta con marchio Bertone. Cosa che si è verificata anche in Pininfarina con la Fiat 124 Spider. Quindi, altre assonanze.

Poi i due centri stile. Nel '72 Bertone a Caprie, nell'82 Pininfarina a Cambiano (altri percorsi paralleli).

Voglio ora ricordare i rapporti con Citroën, che hanno prodotto vetture come la BX, la XM, la ZX, la Xantia e poi quelli con Opel, per la Kadett, la Astra coupé e cabriolet - che fanno parte anche dell'attualità -, i

rapporti con Volvo. Con Volvo Bertone diventa costruttore completo, alla fine degli anni '70, così come noi negli anni '80 con l'Alfa Romeo. E' una evoluzione industriale.

Scrivo una cosa giusta Fulvio Cinti nell'introduzione al libro sui novant'anni di Bertone: "Bertone e Pininfarina hanno saputo evolvere industrialmente mantenendo viva la vocazione allo stile, creativa che è quella loro originaria". E' vero!

Ora entro un po' più nell'attualità e parlo dei grandi prototipi che hanno colpito me, me Lorenza, anche se qualcuno dirà: ma perché ricorda il coupé Delfino? Ricordo il coupé Delfino su meccanica Alfa 6 perché è un modello che restò senza seguito mentre poteva essere una grande Alfa Romeo; per questo lo ricordo. Mi colpì la Ramarro, bellissima con quella linea a cuneo - ero ancora ragazzina - bella! Ricordo la Zabrus, ma soprattutto ricordo una vettura veramente futuristica per l'epoca, monovolume, la Genesis. Ne abbiamo visti poi dopo di studi sui monovolumi!

Ricordo anche la Nivola, in onore di Nuvolari, un coupé convertibile in spider con il motore - Chevrolet Corvette - posteriore centrale, per la quale Bertone aveva studiato sia il telaio sia la carrozzeria, un prodotto innovativo da tutti i punti di vista. Poi, le vetture elettriche, la Blitz, la Z.E.R., la Slim, anche qui in parallelo con i nuovi progetti Ethos, Metrocubo, di Pininfarina.

La Karisma: chi non avrebbe voluto vedere una Porsche by Bertone? La Karisma era bella. E poi una macchina che mi ha colpito quando sono entrata al Salone di Ginevra, nel 1995, su base Lancia K, la Kayak.

Ho letto ieri un'intervista di Giugiaro a "La Repubblica" in cui parla del ruolo dei Concept car, di come stia cambiando il ruolo dei carrozzieri, non tutto in meglio. Mi è venuto in mente che un'altra bella occasione perduta è stata la Kayak, una vettura di eccezionale equilibrio, compostezza, bellezza, pulizia. Intelligente era anche la Sportutility nel '97, anche lei anticipava temi divenuti poi di attualità.

Nel '97 purtroppo manca Nuccio. Di lui ricordo un'espressione dell'intervista che ho citato. "I Pininfarina? Gente perbene e leali concorrenti". Questo è ampiamente contraccambiato, noi pensiamo che i Bertone, tutti, siano gente perbene e siano leali concorrenti; lui è stato il mio primo maestro in ANFIA, mi ha insegnato molto da un punto di vista professionale, la passione per il prodotto, da un punto di vista di comportamento, la signorilità e, posso dirlo, era anche affettuoso: forse avendo due figlie vedeva una figlia che arrivava a lavorare con un po' di istinto protettivo. Io gli ho voluto bene, e Lilli lo sa, non è per dire un "sciancacoEUR". Lo ammiriamo tutti, per me era qualcosa di più.

Arriviamo alla 90. La 90 deriva dalla Filo, che anticipa il Drive-by-wire, che bene illustra la capacità di Bertone di rinnovarsi, di innovare, di pensare, di creare, di progettare, di porre le basi per il futuro. Nuccio ha

lasciato una bella azienda, che ha Lilli presidente, le figlie con i generi che lavorano in azienda, un team manageriale di prim'ordine, ... non faccio il parallelo con Pininfarina perché non posso farmi le lodi da sola, preferisco farle alla Bertone!

A proposito dei rapporti che ci sono tra di noi ancora oggi, col permesso di Lilli vi leggo due righe che mi ha scritto di recente dopo l'inaugurazione del nostro Centro di Engineering (tralascio l'inizio perché è un complimento eccessivo per noi, e prendo una frase che trovo bellissima): "L'ottimismo e la determinazione non possono che essere premianti e io sono certa che le soddisfazioni saranno sicuramente superiori ai sacrifici. Un saluto affettuoso a te, fratelli e genitori".

Allora, siamo in tempi di sfide, vero? Guardando la storia di Bertone dico che Bertone con le sfide dev'essere a proprio agio perché ne ha già superate tante e le supererà tutte, la determinazione non manca ...

Ripeto, Bertone ha le idee e la determinazione. Mi sono scritta una frase che mi piace, è l'unica che voglio leggere, concludendo il mio intervento: "Non ha solo la capacità di preservare i suoi sogni e le sue aspirazioni, ma anche quella di rinnovarli e quindi non ha bisogno di auguri, ha bisogno solo di un grande applauso e di infiniti complimenti".

LORENZO BOSCARELLI

Ringrazio molto la signora Lorenza Pininfarina perché ha saputo associare tre cose molto importanti: l'emozione, il sentimento e un parallelo intelligente tra gli aspetti di design e quelli industriali. Il fatto che in Italia tra le carrozzerie "storiche" siano sopravvissute solo Bertone e Pininfarina non è dissociato dal fatto che queste due aziende a metà degli anni '50 hanno avuto due commesse fondamentali, cioè la berlinetta Giulietta Sprint, la Bertone, e la Giulietta Spider, la Pinin Farina.

Un'altra considerazione. E' stata ricordata la Kayak. E' un peccato, lo sottolineo anch'io, che queste idee oggi non siano accolte dalle Case automobilistiche, mentre in passato lo erano. Qualcuno di voi ricorderà che la linea della Lancia Flaminia è derivata da quella della Aurelia Florida di Pinin Farina, che era un prototipo; allora c'era la capacità dei costruttori di accogliere le idee innovative e di tradurle in prodotti industriali. Ci auguriamo che ciò possa ancora avvenire perché da questo nascono frutti molto ricchi.

Dopo la panoramica che ci ha fatto la signora Lorenza Pininfarina, invito a parlare il professor Giorgio De Ferrari che affronterà gli aspetti più inerenti all'estetica e al design.

GIORGIO DE FERRARI

Lorenza Pininfarina ha iniziato questo bellissimo racconto dicendo di essere emozionata per aver l'occasione di parlare di automobili, di storia

delle automobili, di fronte ad un uditorio così preparato sull'argomento, di fronte a nomi fra i più significativi del mondo in questo settore. Cosa dovrei essere io che dell'automobile so molto poco e sono solo un povero architetto? Cosa potrei dire? Non certamente dei commenti da esperto, da persona che sa la storia dell'automobile perché la conosco veramente molto poco. Quando però mi è stato proposto dagli organizzatori di essere con voi oggi ho accettato con preoccupazione, ma anche con grande gioia, perché avendo avuto a che fare in modo un po' tangenziale con questo mondo l'ho trovato, rispetto ai mondi che maggiormente frequento, quelli dell'architettura e del design in generale, veramente straordinario. Straordinario per i personaggi che lo compongono, per il rapporto che c'è tra di loro.

Quanto è stato presentato da Lorenza io l'ho sentito vivissimo, forse perché è un mondo più piccolo, forse perché è raccolto molto in una città, ma certamente la lealtà, la concorrenza positiva, il rapporto che c'è fra i grandi nomi dell'automobile altrove assolutamente non è nemmeno pensabile.

Questa è una situazione, secondo me, estremamente favorevole; io la trovo eccezionale. Non so se è presente solo in Italia o se veramente è un carattere del mondo dell'automobile, ma certamente è molto presente. Io penso che in parte possa essere proprio legata al settore perché chi lo frequenta non è soltanto un creativo con i suoi isterismi, con le sue voglie di esibizioni, ma questa grande creatività viene applicata a cose estremamente concrete, che devono fare i conti con le realtà economiche funzionali, produttive. E' una creatività applicata che richiede doti straordinarie in due settori, come non si trova in nessun'altra situazione: un abbinamento del creativo che diventa industriale, produttore di se stesso. Io credo che questo abbinamento, questa eccezionalità sia fatta da uomini eccezionali, forse questa particolare umanità esiste perché è fatta da uomini eccezionali.

Detto questo, cosa vi racconterò sull'argomento? E perché un architetto può essere presente con qualche ragione a questo incontro? Credo che il mondo dell'architettura e il mondo del design, e il mondo del design in particolare, abbiano sempre avuto, fin dai primi tempi, un rapporto molto strano, che ha avuto un unico tipo di sviluppo.

E' un rapporto un po' a corrente alternata, talora sembrerebbe che il mondo dell'automobile tenda ad avvicinarsi al mondo dell'abitare, talora è viceversa. La comunione e gli scambi potrebbero essere abbastanza ragionevoli; in fondo l'uomo vive o in costruzioni fatte da architetti, o in costruzioni fatte da designer d'automobili. Sappiamo che è sempre più lungo il tempo che si passa seduti o comunque all'interno di questi tipi di abitato.

Talora gli architetti hanno preso l'automobile a modello; per esempio Le Corbusier, questo grande nome dell'architettura, aveva a modello delle

sue abitazioni l'automobile e si è anche sperimentato nella configurazione di oggetti di questo tipo, con scarsi risultati. La sua abitazione la chiamava proprio "machine à habiter", macchina per abitare, aveva questo tipo di riferimento.

Questi interessi degli architetti hanno sempre dato risultati abbastanza scadenti, abbastanza relativi. Forse migliore è, anche se molto raro, il caso contrario, quello di designer di automobili che hanno affrontato, in forme diverse, i problemi, magari parzialmente, dell'abitare.

Credo che ciò consegua da un altro aspetto che differenzia i due settori: la serialità. L'architetto ha sempre affrontato problemi specifici, che riguardano una situazione particolare, mentre il designer di automobili, anche quando concepisce il prodotto specifico, il modello, ha sempre in mente i problemi della produzione seriale, che comportano non solo aspetti tecnici di produzione, ma anche espressivi particolari, deve andare incontro a un certo numero di utenti che sono diversi, diversamente collocati rispetto all'utente del prodotto architettonico.

Un altro aspetto che differenzia ancora i due approcci è il rapporto con l'ambiente. L'architetto progetta considerando anche la relazione dell'oggetto con l'ambiente in cui è collocato, invece il design delle automobili, almeno in modo espressivo, di questo non ha bisogno di tener conto.

Credo anche che il designer di automobili abbia seguito la sua strada, la sua vocazione, in modo piuttosto indipendente dall'architettura. Luciano Greggio nell'introduzione al secondo volume fa un riferimento al mondo espressivo dell'architettura dicendo che certe forme arrotondate nascono quando l'architettura razionale scopre forme che si allontanano da quelle rette; allora l'automobile da forme che possiamo definire scatolari passa a forme pure. In entrambi i casi ritengo che ciò sia dovuto anche allo sviluppo tecnologico, che ha consentito forme prima impossibili.

Altre citazioni, altri agganci, non ne ho trovati e secondo me è abbastanza difficile trovarli.

Ho trovato un'attenzione al rapporto fra il progetto automobilistico e l'architettura in un volume abbastanza curioso pubblicato un paio d'anni fa in Inghilterra. L'autore si pone proprio il problema del rapporto tra questi due mondi. Il titolo del libro è "Le automobili degli architetti" e racconta situazioni particolari, il rapporto fra l'espressione architettonica e il mondo dell'automobile, con alcuni esempi abbastanza curiosi.

Per esempio, cita un certo architetto Bob Berger, di Chicago, che in due celebri edifici, prospicienti il lago Michigan, specie di piccoli grattacieli, ha posto in alcuni piani i parcheggi per gli abitanti dei piani superiori, delimitati verso l'esterno da reti, in modo che tutte le macchine parcheggiate siano visibili dall'esterno. L'edificio ha una finestratura che forma una sorta di pannocchia, dove le finestre hanno un'assonanza con la forma delle reti delle automobili.

L'effetto è straordinario perché non si capisce bene se questo grattacielo sia fatto tutto di finestre o tutto di automobili; è uno dei pochi casi in cui l'automobile è stata utilizzata dall'architetto come fatto veramente espressivo.

Interessanti sono anche i tentativi degli architetti di progettare automobili. Viene sempre citato il lavoro di Mario Bellini per la mostra, tenuta a New York, "Italian Landscape"; Bellini ha progettato soprattutto l'interno di un'automobile, cercando di renderlo funzionale non al movimento, ma alla fermata; un'automobile in cui "il punto forte è quando mi fermo, il punto debole è quando vado".

Sembra un'idea peregrina, assoluta e straordinaria, in senso negativo, però quando quasi un anno fa sono stato invitato in Bertone per vedere la Filo, ricordo che chi me l'ha illustrata diceva: "Guardi, all'interno, abbiamo cercato di fare come un salottino, abbiamo messo un divanetto, non un sedile di automobile". C'è questa voglia di abitazione nell'automobile.

L'automobile nel futuro probabilmente sarà una via di mezzo fra l'abitare e l'automobile, come la casa del futuro sarà probabilmente qualcosa di diverso da oggi.

Un'altra cosa curiosa che racconta questo libro è perché gli architetti scelgono un'automobile per sé anziché un'altra e come interpretano l'automobile.

Nel 1955 lo studio di architettura di Giò Ponti, Fornaroli e Rosselli aveva appena ultimato il grattacielo Pirelli, quello che tutti conosciamo di fronte alla stazione centrale di Milano. Di questo grattacielo la parte più straordinaria è la sezione, ad ellisse allungata, una forma molto "da Ponti", particolare, che non è architettonica, è fatta da un segno molto netto e, allora si diceva, molto elegante. In quell'anno è uscita sul mercato la Citroën DS 19 e, guarda caso, ognuno di quei tre architetti ne ha comprata una, perché in sezione longitudinale questa automobile ha la forma del grattacielo che avevano appena creato.

Le Corbusier usava solo macchine rosse perché è il colore più lontano dalla natura e noi sappiamo che la poetica architettonica di Le Corbusier è sempre estremamente contrastante con la natura, le si impone, non cerca mai nessun mimetismo. Frank Lloyd Wright, qualunque macchina comprasse, anche perché aveva disturbi di vista, ne faceva ricoprire tutti i vetri di un adesivo azzurrino nel quale ricavava degli oblò rotondi da cui entrava la luce e vedeva l'esterno. In molte sue architetture vi sono oblò, ma in particolare in Marina City, sopra San Francisco, l'ultimo suo edificio, finito dopo la sua scomparsa, vi è una parete con oblò distribuiti diversamente. E' un altro esempio di richiamo tra una cosa e l'altra.

Questi esempi potrebbero continuare, ma devo parlare anche della Bertone prima di concludere. Colpisce il numero straordinario di vetture costruite, la creatività; sembra che Bertone non abbia mezze misure. Ha

una produzione che deve rispondere a certe esigenze di mercato, ma quando fa una macchina a triangolo, è a triangolo e basta! Quando la fa a ellisse, è a ellisse e basta!

Questo mi ha veramente colpito, la capacità di essere radicale, direi un po' al di fuori della ragionevolezza. Questo dimostra, secondo me, una convinzione straordinaria in quello che faceva. Mi ha colpito in questo senso, per esempio, la Fiat 1100E Corsa del 1948, dove la forma ellittica del fianco è totale, non c'è nient'altro che questa forma. Probabilmente c'erano state prima la Cisitalia o qualcosa del genere, ma nessuno aveva voluto questa radicalizzazione delle idee.

La stessa cosa l'ho trovata in molti altri casi. Talora certe automobili sono ridondanti; ricordo che mi piaceva moltissimo la bellissima X1/9, la trovavo già intrigante, in qualche modo stupefacente, con quella forma a cuneo e questa abbondanza di segni, ricordo che mi stupiva. Mentre altre vetture coeve cercavano la purezza questa non la cerca, cerca un messaggio ridondante - più segni di quelli che servissero - e nel bel testo di Greggio leggo che Bertone si lamentava un po' dicendo «Ho fatto, volevo fare una vettura per non so bene chi e invece la comprano le segretarie e i giovani».

E' vero, ha percorso i tempi. Pensate, oggi il modo dei giovani è pieno di segni sopra segni. Pensate cos'è una scarpa Nike, che i giovani amano tanto, rispetto all'esigenza del camminare o del calzare una calzatura. Il segno, la forma, non è più soltanto dettata dalla funzione, c'è il totale superamento di questo concetto: la forma vive di per se stessa.

Io probabilmente sono più influenzato dalla forma che dalla funzione. Questa è una norma di mercato che scambussola leggermente noi di una certa età, però devo dire che è vera e certamente Bertone l'ha anticipata sin dal 1972. Questa auto era per i giovani perché, in effetti, ne anticipava l'evoluzione del gusto.

Questa straordinaria ricchezza la si trova in mille altri casi e, per esempio, la trovo assolutamente vicina al barocco espressivo delle scarpe nella Pickster Bmw del '98, emblematica, che penso disegnata da quel tipo di poetica. Guardando oltre, sono colpito da questa innovazione tipologica, nemmeno tecnologica, tipologica. E' facile citare questa automobile-motocicletta Bmw, o la Slim, forme veramente fuori dai canoni dell'automobile.

Mi sembra ancora, per ultimo, necessario citare come grande attenzione e possibile legame con il mondo dell'architettura, dell'espressione architettonica, le ultime vetture, sia la Filo che la 90, che hanno una specificità difficile da afferrare; in qualche modo questa aggressione e questo voluto allontanamento dei canoni normali, io non so se è bella o brutta.

E' affascinante, intriga per queste forme rotte, che non sai bene come prendere, questo muso fatto veramente con un linguaggio differente. Lo

vedo molto vicino al linguaggio che adesso va per la maggiore nell'élite architettonica, nell'architettura destrutturata, dove le forme si allontanano dai riferimenti classici normali dell'architettura, vanno verso strade diverse. Credo che sia un modo molto sensibile e molto attento, anche un po' inconscio; fare le cose giuste in modo inconscio è straordinario, ci fa vivere in una atmosfera davvero stimolante.

Avevo promesso che avrei chiuso il cerchio; parlando da architetto devo ricordare Nuccio Bertone per motivi diversi. Anzitutto, sono stato il relatore di laurea della figlia Marianna, che è qui oggi. Nuccio Bertone venne alla seduta di laurea, poi aveva un impegno e andò via prima che finisse; poco tempo dopo, non so se all'insaputa dei familiari, mi fece una telefonata che ricordo ancora. Credo sia un luogo comune, ma è proprio vero che Nuccio Bertone era signorile, non posso trovare un aggettivo più corretto di questo.

Forse l'unico difettuccio del libro di Greggio è che non cita la laurea honoris causa che il Politecnico di Torino conferì a Nuccio Bertone, un riconoscimento al mondo del design che era già stato attribuito in passato a Pininfarina (il terzo deve un po' aspettare, è troppo giovane). Voglio concludere leggendo la mozione che il Consiglio di Facoltà approvò.

"Il Consiglio di Facoltà della Facoltà di Architettura del Politecnico di Torino, viste le leggi vigenti, riconosciuto che il Cavaliere del Lavoro Nuccio Bertone è universalmente noto quale autorità mondiale nel campo del design dell'automobile, come documentano le vetture da lui concepite e prodotte dal 1950 ad oggi, nonché i prototipi costruiti in tale periodo, vetture innovative non solo nel design ma anche nell'impostazione tecnica del veicolo e che sovente hanno rappresentato il simbolo di un'epoca, per esempio la Giulietta Sprint, la Lancia Stratos, la Miura, ecc., constatato che Bertone riassume in sé la personalità del creatore di carrozzerie e di produttore che felicemente si fondono in una partecipazione all'intero processo di ricerca, ideazione e realizzazione e che per questo è stato anche maestro nel fare scuola, come testimoniano numerosi suoi allievi a loro volta di riconosciuto valore e personalità, prende atto che nell'attività di Nuccio Bertone si riconoscono con assoluta evidenza quelle doti di creatività ed espressività che caratterizzano gli aspetti più significativi della figura dell'architetto. Delibera con l'unanimità dei voti di conferire al Cavaliere del Lavoro Nuccio Bertone la laurea honoris causa in architettura. La presente delibera è assunta all'unanimità".

LORENZO BOSCARELLI

Un breve commento a quanto detto dal professor De Ferrari. E' stato interessante il tentativo di istituire un parallelo tra l'attività degli architetti dediti agli edifici, oltre che al design, e l'attività dei designer di

automobili. Ci sono stati pochissimi contatti tra questi due mondi, di solito non di successo, evidentemente sono completamente diversi. Questa diversità dimostra anche la forza creativa dei designer di automobili che, dagli anni Trenta, cioè da quando le automobili hanno smesso di essere carrozze con davanti un motore, sono riusciti a imporre uno stile automobilistico, ideando forme originali.

LUCIANO GREGGIO

Ringrazio Lorenza Pininfarina per la pazienza e l'attenzione che ha dedicato alle mie pagine, probabilmente non avrò mai un lettore più rigoroso!

Il volume "Bertone 90" è nato nel giro di pochi mesi, circa un anno fa, ed è stato terminato ad aprile-maggio di quest'anno, ma molto materiale fu raccolto quando negli anni '90-'91 scrissi la prima storia di Bertone, dedicata all'azienda e agli uomini che l'hanno condotta. Molto di questo materiale consiste in registrazioni di interviste con Nuccio Bertone, raccolte in un certo numero di giornate passate a Grugliasco.

Novanta anni rappresentano un tempo lunghissimo, se si rapportano agli ultimi due secoli di storia nei quali si sono registrate le più sensazionali scoperte della scienza e una miriade di realizzazioni della tecnica che hanno rivoluzionato il corso dell'umanità. Per restare nel campo dell'automobile, che ci trova qui accomunati dagli stessi interessi, dalla stessa passione, vale solo la pena ricordare che or sono novant'anni Henry Ford escogitò un ingegnoso sistema per costruire il modello "T" in tempi e costi ridotti, dando vita nel 1913 alla prima catena di montaggio della storia.

In quegli stessi mesi in cui sull'altra sponda dell'Atlantico nasceva la produzione in grande serie e prendeva avvio quel gigantesco processo di democratizzazione del veicolo a motore, Giovanni Bertone, affrancatosi dalla coltivazione della terra alla periferia di Mondovì, aprì la sua prima bottega artigiana in Borgo San Paolo a Torino. Non vi costruiva automobili, bensì carri e carrozze. Aveva acquisito notevole talento nell'arte difficile di comporre le ruote in quel mestiere, raro anche in quei tempi, che rispondeva al nome di "carradore". Fu quasi per caso che nel '21 si cimentò per la prima volta ad allestire la carrozzeria di una vettura senza cavalli, una Spa 23S torpedo destinata a chi sa quale potente, ricca famiglia del tempo.

Sostenuto e spronato dallo stesso Vincenzo Lancia, che fin dall'inizio aveva creduto nelle sue capacità, il giovane carradore vide schiudersi orizzonti nuovi e insperati; prese animo nel dedicarsi a quell'attività per molti versi ancora inesplorata, e divenne in pochi anni uno degli esponenti più in vista nella giovanissima, ma già combattuta categoria dei carrozzieri.

Nel decennio '20-'30 allestì vetture di lusso, realizzò centinaia di baloon

con cui le torpedo dell'epoca venivano convertite in auto a guida interna, predispose carrozzerie per autocarri e autobus e nel '34 lanciò le prime Balilla fuori serie. Passò dalle scocche in legno a quelle semi metalliche e a quelle metalliche. Interpretò con eleganza, forse un po' opulenta, le Fiat 1500 e le Lancia Aprilia, facendosi affiancare spesso da quell'illuminato stilista, vero freelance ante litteram, che rispondeva al nome di Mario Revelli di Beaumont.

Gli anni del dopoguerra videro Nuccio Bertone, figlio di Giovanni, svolgere un ruolo di protagonista in seno all'azienda. Fu imprenditore audace, propositivo, pronto a tutte le sfide.

Ricordo come lo sguardo gli brillasse di orgoglio e di entusiasmo quando mi raccontava le difficoltà che dovette affrontare nello stabilimento di Corso Peschiera per far fronte alla domanda del tutto inattesa di Giulietta Sprint, che l'Alfa Romeo aveva lanciato come "vettura tampona", e molti ricordano perché, al Salone di Torino del '54. Mi spiegò che per far fronte a quei momenti di autentica emergenza aveva appaltato la battitura dei pannelli di carrozzeria a un folto gruppo di piccoli artigiani e che in decine di cortili torinesi risuonava il martello incessante dei battilastra: chi modellava le porte, chi i cofani, chi i lamierati interni. Alla fine di ogni giornata un furgone girava per i quartieri della città ritirando le parti semilavorate che all'indomani sarebbero state assemblate presso la Bertone.

Gli anni Cinquanta sono stati fantastici; li ricordo, il mio stato anagrafico me lo permette. Fra gli stilisti italiani e quelli americani ho moltissima ammirazione per Raymond Loewy e per Virgil Exner, che disegnava per conto di Chrysler. Ricordo che Nuccio Bertone, sempre con quella signorilità tutta sua, a proposito di come fosse nata la linea della Giulietta Sprint, diceva: «Beh, ci abbiamo messo le mani in molti ...».

Nuccio fu un cultore e uno scopritore di talenti fra coloro che negli anni Cinquanta non venivano ancora identificati, come accade oggi, con il nome di designer. Si trattava di bravi illustratori, di figurinisti creativi, ma certo alle prime armi con un piano di forma e privi di quell'intuito esercitato che viene con gli anni e che conduce a trasformare un felice tratto di matita in una bella automobile.

Del contributo dei propri collaboratori e del successo della sua impresa Nuccio non ha mai fatto mistero, anzi ne ha sempre esternato i valori con intenzione, convinto com'era che questo mettesse in risalto il nome e le affermazioni della Bertone come gruppo di lavoro. Al suo fianco crebbero professionalmente Giovanni Michelotti, Franco Scaglione (autore di affascinanti bozzetti dalle improbabili prospettive, siglati Frasca). Maturarono e fecero fortuna Giorgetto Giugiaro, Marcello Gandini, Marc Deschamps, per citare alcuni fra i più noti e che contribuirono con le loro proposte, a volte azzardate e provocatorie, a identificare una vettura Bertone, così ricca di personalità.

Come non ricordare le tre BAT della metà degli anni Cinquanta? La Miura, la Marzal del '66-'67, la prima Stratos del '70, la X1/9 del '72, la Athon dell'81?

Il rapporto di Nuccio Bertone con la Fiat non fu sempre stimolante e costruttivo, lui così proteso verso soluzioni formali e costruttive d'avanguardia e invece così imbrigliato, a Corso Marconi e a Mirafiori, dalle estenuanti lungaggini di corridoio e dai macchinosi giochi di potere fra opposti gruppi di funzionari.

Ricordo a questo proposito quando nel lungo periodo di gestazione della X1/9 lui mi diceva: «Ogni volta che vado in Fiat incontro Montabone, che mi guarda e dice: "Ma lei, Bertone, deve finirla di voler fare a tutti i costi una piccola Miura!"». La sua tenacia la sua determinazione però sono state premiate. Il progetto della X1/9 a motore centrale è passato, sia pure con molte difficoltà e poi si è visto all'atto pratico quale successo abbia avuto.

Con uno dei suoi colpi d'intuito, Nuccio aveva intessuto nei primi anni '60 uno stretto rapporto di collaborazione con la BMW di Monaco. Un giorno me ne fece partecipe, raccontandomi come lo stesso signor Quandt, principale azionista della fabbrica tedesca, avesse molto a cuore a presenziare direttamente alla delibera di stile dei nuovi modelli. Privo quasi della vista per una grave affezione agli occhi, l'anziano industriale si compiaceva di sfiorare con le dita la calandra, cercando di intuire come Bertone avesse interpretato il disegno di due celebri reni centrali, ai quale il tedesco attribuiva un'importanza fondamentale per conferire personalità a una BMW.

Fu proprio in quel periodo, così ricco di nuovi fermenti, che da parte tedesca si chiese al carrozziere torinese di tentare un approccio con la Lancia per un'eventuale collaborazione fra le due aziende. La casa di Torino navigava, com'è noto, in cattive acque, nonostante o forse proprio a causa dell'alta qualità dei suoi prodotti che lamentavano un rovinoso rapporto costi-ricavi.

A Monaco si nutriva invece l'ambizione di mettere in cantiere una nuova berlina di classe superiore da realizzarsi con investimenti contenuti e in tempi molto brevi. Forse, la Lancia avrebbe potuto considerare l'eventualità di modificare l'intero frontale della Flaminia a quattro porte e riproporre quella vettura dotata di meccanica BMW sul mercato internazionale.

Serbo ancora il vivido ricordo dell'entusiasmo con cui Nuccio Bertone ricostruiva nella sua memoria questo episodio e poi il disappunto con cui commentò che i tecnici e i funzionari commerciali della Lancia fecero fronte comune contro quella proposta che parve molto più indecorosa sul piano del prestigio di marca che sotto il profilo di una pur difficile fattibilità sul piano pratico.

Sono trascorsi da allora circa quarant'anni e si può sorridere di

quell'episodio. Va preso comunque atto che nel '69 la Lancia è finita malamente nella grande galassia della Fiat, mentre la BMW è oggi una delle marche di maggior successo sulla scena internazionale.

Sempre attento nella ricerca e nella promozione incessante di idee, lavoro, buon gusto, Bertone condusse le sue prime esperienze internazionali con l'americano Arnolt, ma operò assiduamente negli anni con NSU, Simca, BMW, Aston Martin, Volvo, Citroën, con i giapponesi della Mazda e i tedeschi dell'Audi e della Opel, e non ha perduto l'occasione nel '94 di provocare i grandi costruttori mondiali con un'auto a trazione elettrica che conquistò un record di velocità e uno di durata.

Nei novant'anni che celebrano la fondazione dell'azienda di famiglia, sono moltissime le testimonianze di questa sua ansia di innovazione, di sfida sempre aperta con se stesso e verso gli altri. Un'eredità enorme e un impegno stimolante per coloro che continuano la sua opera.

LORENZO BOSCARELLI

Grazie a Luciano Greggio, per averci dato una testimonianza diretta della persona Nuccio Bertone, una storia vivida delle sue sensazioni, delle sue convinzioni e delle sue emozioni.

FULVIO CINTI

Non ho preparato nulla perché non voglio ripercorrere l'opera di Bertone - della Bertone - l'ho già ripercorsa tante volte anche con i miei allievi all'Istituto Europeo di Design. La mia testimonianza vuol essere soprattutto nei confronti dell'uomo, di Nuccio Bertone.

Qui ho sentito tante bellissime cose di Nuccio Bertone e devo dire che nel lungo periodo durante il quale l'ho frequentato - mi occupo di carrozzeria dagli anni Cinquanta - ho sempre trovato, oltre alla sua signorilità innata (tra l'altro era sempre molto elegante), che aveva la capacità di scindersi in due personaggi che avevano egualmente influenza e successo nella sua azienda: l'imprenditore e il carrozziere.

Ho partecipato a molti convegni, ho parlato di Bertone, ne abbiamo spesso parlato, ma se si dovesse oggi dare un giudizio su Bertone, l'unico che si può dare è che era il carrozziere puro nel senso etimologico della parola. Il carrozziere illuminato, che oltre la preoccupazione di mandare avanti un'azienda aveva ancor più forte la preoccupazione di creare qualcosa di nuovo. Ricordo che, dopo la creazione del Centro Stile di Caprie, mi diceva spesso: «Ah, se voglio distendermi, non pensare a creare qualcosa, vado a Caprie, vicino ai miei stilisti, agli uomini che fanno le mie creazioni, le mie realizzazioni e allora mi sento bene. In quel momento mi sento bene».

Bertone ha sempre partecipato allo sviluppo di tutte le sue creazioni, sia le showcar che quelle di produzione.

C'è la tendenza a suddividere in periodi la storia di Bertone creatore di

carrozzerie e di stile, ma è veramente offensivo nei confronti di Bertone. Si parla del periodo Giugiaro, prima ancora di quello di Scaglione - il creatore dei BAT, per quanto non avesse avuto grande influenza - poi sono venuti Gandini e Deschamps, quindi si suddivide tutto ciò che ha fatto Bertone tramite gli uomini che hanno disegnato per lui. Lui questo lo ha permesso, e ha permesso soprattutto di far venire alla luce il nome dei suoi designer, perché aveva una profonda convinzione del rispetto dovuto a chi lavorava con lui.

Nuccio Bertone va visto in questa luce, come un direttore d'orchestra, un grande direttore d'orchestra. Se il direttore d'orchestra dirige, l'orchestra suona, ma se il direttore d'orchestra non c'è, l'orchestra non suona; questo era Bertone, credete a me.

Ci sono altri aspetti che ho maturato in questi anni di amicizia, mi chiamava "amico" ogni volta che mi vedeva, ma era anche molto duro, e diventava poi comprensivo. Ricordo che su "Auto&Design" una volta pubblicammo un'intervista che non gli piacque per niente; mi mandò una lettera di fuoco. Pur essendoci visti tre giorni prima, mi disse: «Passo la pratica al legale». Gli risposi con un biglietto: "Caro Nuccio, non credi che queste cose possiamo risolverle tra noi una sera a cena da buoni amici?". Due ore dopo mi arrivò la telefonata: «Andiamo a cena» e risolvemmo le cose. Quindi era anche molto intelligente, conosceva molto bene il suo mestiere e il suo ambiente e soprattutto sapeva valorizzare gli uomini che aveva con sé: abbiamo qui Giugiaro, ma permettetemi di ricordare Gandini e Deschamps. Li ha sempre rispettati e li ha considerati propri collaboratori, mai dipendenti.

LORENZO BOSCARELLI

Oggi la figura di Nuccio Bertone sta uscendo a tutto tondo! Mi permetto di sottolineare un aspetto, che è già stato accennato, ma che è cruciale per qualsiasi imprenditore, cioè la capacità di individuare i talenti, di valorizzarli, di inserirli in un filone di sviluppo coerente.

Trovo che la Bertone si sia sempre distinta per una grande creatività, una grande originalità. Nuccio Bertone, a mio parere, è riuscito a individuare un gruppo di designer, che si sono succeduti nella sua azienda tra gli anni Cinquanta e gli anni Novanta, tutti contraddistinti da questa grande creatività e capacità innovativa. Quindi era un direttore d'orchestra molto bravo, dotato di grandissimo intuito e di grandissimo gusto.

GIORGETTO GIUGIARO

Ringrazio anzitutto Lorenza Pininfarina, nostro presidente del Gruppo Carrozzeri dell'ANFIA, che nel suo intervento ha dimostrato di essere veramente una degna rappresentante dei carrozzieri. Complimenti! Parlare della Bertone per me è ricordare una parte della mia vita, forse il

periodo più bello. Devo la mia professionalità, la mia realtà di designer, al fatto di aver conosciuto Bertone. Sono stato educato in un indirizzo artistico, dalla Fiat, come tutti sanno, dove incominciai a capire cos'è un'automobile, ma l'incontro con Bertone è stato determinante, perché vedendo i miei disegni mi disse: «Tu potrai vedere realizzate le tue idee, potrai vedere quello che è impossibile anche solo immaginare in una grande struttura». Mi convinse così a entrare alla Carrozzeria Bertone.

Vorrei parlare anche dei personaggi che erano a fianco di Nuccio Bertone. Quando l'ho conosciuto e mi ha fatto, come si dice oggi, il test, era presente l'ingegner Gracco, suo cognato, come nel mio caso lo è Mantovani. L'ingegner Gracco rendeva possibile mettere in produzione quelle idee fantastiche, per cui è importante per me ricordarlo. Ricordo anche una persona forse non tanto nota, Cingolani, che era capo della costruzione prototipi. Ci vogliono uomini che sappiano interpretare e seguire le direttive di chi vuole un risultato che è ancora nell'aria, ma che si deve concretizzare. Lo si raggiunge attraverso la fiducia del responsabile, Bertone, ma poi c'è il personaggio straordinario che deve cogliere le idee e materializzarle e in qualche modo far sì che l'idea diventi realtà tangibile, che poi corre per le strade. Penso sia doveroso ricordare anche molti uomini che hanno fatto grande la Bertone, come fanno grandi tutte le carrozzerie.

Detto questo, ovviamente il capo azienda è il responsabile vero del risultato perché noi possiamo inventare mille disegni, mille sfumature, ... ma poi qualcuno deve dire: «Va bene quello lì».

Per me Nuccio Bertone è stato come un padre perché mi ha considerato non un dipendente qualsiasi, ma parte della sua famiglia. Quello che ricordo con molta simpatia è la sua semplicità. Lui era semplice, pragmatico, non lasciava perdere le cose, era concreto, era determinato, era attento anche dal punto di vista economico perché il successo di un'azienda è anche saper gestire bene il contesto, che può essere dispendiosissimo.

A volte Nuccio mostrava, direi, una certa incoscienza, come quando, finito il prototipo, uscivamo dalla carrozzeria e lo guidavamo su strada fino a Ginevra per esporlo al Salone. Ero strabiliato: dava un prototipo a me che avevo 22, 23 anni, e uno lo guidava lui!

Per rispettare l'appuntamento era attentissimo ai tempi in cui si doveva fare il progetto, e a quelli in cui si doveva concretizzare l'idea. Un imprenditore ha questo di straordinario, la capacità di fare accadere le cose tramite non importa chi, potevo essere io o un altro, come è accaduto in seguito. Quindi attentissimo a non perdere tempo. E' una cosa straordinaria perché quando un'idea viene maneggiata, rimaneggiata, alla fine perde qualcosa, non si realizza o non riesce con la freschezza voluta. Nel periodo in cui sono stato da Nuccio, in tre mesi si passava dal disegno alla vettura! Oggi, neanche per sogno ... Ho

un'agenda del '63, dove ho annotato che lui mi dà l'incarico ai primi di gennaio e il 13 marzo andiamo a Ginevra con la vettura!

Nuccio era così ben organizzato, così determinato in tutto da non sprecare neanche due secondi. Addirittura mi rimproverava se alla sera facevo i bozzetti e arrivavo mezz'ora in ritardo. Mi diceva: «Ma perché sei arrivato in ritardo? C'è da fare questo e questo». Era veramente ordinato nell'abbigliamento, nel comportamento, nelle scelte, nel far progredire l'azienda in modo strabiliante. Sono entrato alla Bertone a novembre del '59 e sono andato via con molto dispiacere; ho sognato la Carrozzeria per tre quattro anni dopo, continuavo a sognare di essere alla Carrozzeria. Là ho vissuto anche la fase di passaggio a modalità industriali di progetto e di sviluppo, con il coupé Simca 1000, quindi ho vissuto momenti veramente incredibili, di consolidamento di un'attività di grande prestigio.

Ricordo che quando ero militare veniva a trovarmi a Brà perché stavamo facendo un modellino e si preoccupava che io finissi in tempo, che non fossi distratto, mi seguiva come un figlio protetto. Cenavamo, era talmente attento a tutto quello che avveniva che non gli sfuggiva nulla, dal progetto alla produzione. Quindi, un uomo straordinario, nella scelta di chi doveva concretizzare le sue idee, nella grande attenzione al risultato, e soprattutto un uomo di grande umiltà.

Non si dava arie, come si dice oggi; non aveva nessun timore a presentarmi in pubblico come suo stilista, con lui ho capito che i personaggi importanti non si mettono in evidenza più di tanto. Bertone mi incaricò di concepire la grafica per la copertina della rivista "Style Auto" di Fulvio Cinti, il quale ha seguito il mio percorso forse più di ogni altro. Quindi Nuccio Bertone era attento anche al mondo esterno alla sua azienda.

Aveva una grande intuizione, una grande voglia di sperimentare forme, senza fermarsi di fronte a nessuna difficoltà. A volte ero un po' in imbarazzo perché spingeva talmente ad andare oltre che senza la sua fiducia, senza la sua vicinanza era impossibile creare, fare delle cose.

Il mondo dei carrozzieri è importante perché la qualità del design delle automobili aiuta a venderle. Il dramma che stiamo vivendo non è dovuto a problemi tecnologici o a inadeguata qualità del prodotto, è un problema di stile. In questo periodo sto cercando di capire; se si chiede a un concessionario di un paese qualsiasi del Piemonte perché un'automobile non si venda, la risposta è: «Non piace, non mi piace...».

I carrozzieri a volte non sono stati utilizzati, ricordo che molte idee proposte da Bertone non venivano accettate dalle case automobilistiche.

I carrozzieri, con poche lire piegavano le lamiere, facevano cose semplici, lo stile è nato dalla semplicità, dall'artigianalità, dal buongusto. Sono state fatte cose grandi, poi tutti hanno copiato questa creatività e le case sono diventate nostri grandi concorrenti quando ci impegnamo in

un progetto di ricerca per un prototipo, con difficoltà finanziarie evidenti rispetto a una grande casa. Si fanno tre, quattro, cinque prototipi e noi poveretti portiamo la nostra idea e a volte riusciamo anche a capovolgere la situazione. Il patrimonio di una carrozzeria come Bertone, che ha compiuto novant'anni, è incredibile, come quello di Pininfarina, e dei molti che purtroppo sono scomparsi.

Il mondo delle piccole carrozzerie, che costruiscono prototipi, non esiste più. Perché? Li abbiamo lasciati morire. Da cosa è dipesa la scomparsa di questi grandi personaggi? Da tanti motivi. Le carrozzerie sono un patrimonio importante, che va sostenuto, soprattutto dalla stampa. Posso testimoniare che il periodo più bello della mia vita l'ho vissuto in Bertone, perché quando si inizia a operare in proprio, come è accaduto nel mio caso, aumentano i problemi. Quando ero da Bertone se sbagliavo non mi turbavo per nulla, lo stipendio l'avevo comunque ... Poi quando maturi dici: «Però, adesso sono io che devo rendermi conto ...» e allora non è così facile, uno può avere mille idee, ma vi assicuro che il fatto di essere solo a decidere e a rispondere anche economicamente delle proprie decisioni per me ha posto fine agli anni felici.

Ho questo ricordo bellissimo di un personaggio straordinario. Ho conosciuto anche il papà di Nuccio, che veniva a vedere quello che il figlio faceva, come accade a tutti, e ne era orgoglioso, vedeva che quella piccola carrozzeria era diventata di un'importanza incredibile, si leggeva sul suo viso la soddisfazione. Nuccio aveva qualcosa di particolare che riusciva a convincere e a dare risultati straordinari. Comunque la Bertone ha anche oggi grandi opportunità, anche se non c'è lui, perché ha lasciato testimoni, ha lasciato una scuola, ha lasciato un modo di vedere. Non posso che ringraziare questa struttura, questo personaggio che ha reso possibile la mia crescita e anche la mia carriera, quindi non dirò mai a sufficienza grazie.

Nuccio è stato un grand'uomo, dobbiamo ricordarlo, la Bertone è una grande organizzazione che dà importanza al paese, dobbiamo essere grati alla Pininfarina, alla Bertone e ad altri che non sono qui rappresentati. Come dice sempre Sergio Pininfarina il successo di un carrozziere, di un designer è il successo di tutti e ciò deve stimolarci a un sempre maggiore impegno. Auguro alla Bertone altri cento anni.

LORENZO BOSCARELLI

Grazie tante a Giorgetto Giugiaro per questa ulteriore testimonianza molto sentita. Giugiaro ha accennato a una caratteristica cruciale dell'ambiente dei carrozzieri italiani, cioè la fertilità di questo mondo, che ha prodotto il grande numero di carrozzieri che ci sono stati e che ancora in qualche misura ci sono perché, come voi sapete, a Torino non solo sopravvivono aziende molto note, ma ci sono anche realtà più piccole, ma molto vivaci. Questo ambiente non è nato per caso, e ora

Alberto Bersani ci racconterà da che cosa è sorto e gli antefatti che hanno reso possibile il suo grande sviluppo.

ALBERTO BERSANI

Intanto, in battuta una sottolineatura, relativa a questi personaggi, Pininfarina, Bertone e Giugiaro e a questo grande spirito di corpo che li contraddistingue e li unisce. L'ho sperimentato nella mia carriera pregressa, nella vita dell'ANFIA. Per Pininfarina, la convinzione dell'importanza dell'associazionismo industriale è come una malattia. Nuccio Bertone, Giugiaro stesso, hanno condiviso questo senso di appartenenza ad un corpo vivo, vitale, che bisogna sorreggere, far vivere e al quale ciascuno può dare un contributo importante ed essenziale.

Dopo tutte ciò che è stato detto in merito agli aspetti stilistici, del design, dell'industria, della persona, è difficile aggiungere qualche cosa, però ho cercato di aggirare questo presumibile ostacolo ricorrendo alla tecnica del flashback.

Sapete, ci sono film nei quali, giunti ormai alla fine - noi siamo alla fine del nostro incontro odierno, è stato detto quasi tutto - il regista introduce un episodio che spiega i comportamenti del protagonista, spiega perché la vicenda ha preso quell'indirizzo: l'assalto alla carovana da parte dei pellirossa, un amore infelice, giovanile, del protagonista, ... Ricorro a questo espediente per portarmi indietro nel tempo e cercare di dare delle nozioni - pur note e risapute - ma ripensarle un momento tutti insieme può essere opportuno, perché descrivono l'ambiente nel quale la Bertone è nate, insieme a tante altre aziende dell'industria torinese e piemontese.

Dobbiamo riportarci alla Torino di fine '800 e all'intera regione, che sta cercando di risollevarsi dalla crisi gravissima che l'ha investita dopo che la vicenda risorgimentale si è conclusa col trasferimento della capitale a Roma. Occorre un intervallo di quasi una generazione perché la ripresa accenni a partire dal drammatico, per Torino, anno 1865. E' una crisi politica, amministrativa, ma anche economica, finanziaria e culturale. C'è un dato assai curioso. Nel 1864, in Italia esistevano 75 quotidiani e di questi ben 23 erano a Torino; pensate una città che non arrivava ai trecentomila abitanti e aveva 23 quotidiani che, immediatamente, naturalmente, si riducono a pochissimi.

Ora si accenna, appunto, ad una rinascita; questa rinascita ha un nome, è "industria". L'Italia - divisa, debole, dominata dallo straniero e che, assorbita nella spinta risorgimentale, aveva trascurato il fenomeno che già a fine '700 era nato nei principali stati europei, la "rivoluzione industriale" - era rimasta indietro. Nello scorcio del XIX secolo c'è il ricupero, la rivoluzione industriale comincia a mettere radici in diverse parti d'Italia, ma ha il suo epicentro sicuramente a Torino.

Questo evento ha ragioni precise, che hanno la loro radice nei tre secoli precedenti, quando si concentrarono in Torino e dintorni, in Piemonte, tante risorse che trovarono il loro sbocco naturale - sottolineo la parola naturale - nella vicenda industriale. Sono risorse umane e materiali, ma le risorse umane hanno l'importanza maggiore.

In brevissima sintesi: la scienza, che a Torino ha particolari radici e si sviluppa, per la ragion di Stato. Nel 1659 nacque il Regio Arsenale, che venne rinnovato ed ampliato nel 1736 da Carlo Emanuele III. L'edificio centrale è quello che vediamo ancora, sono sparite le dependances.

Nel 1739 nasce la Regia Scuola di Artiglieria. Il connubio tra arsenale e scuola di artiglieria genera delle generazioni di scienziati, alcuni dei quali raggiungono fama e importanza europea, Ci sono nomi di strade a Torino che evocano questi personaggi. Oggi dicono poco o niente, ma ad esempio Via Vittorio Papacino, traversa di Corso Matteotti, è dedicata all'autore di un trattato sulle polveri che fece scuola: fu adottato in Francia, in Prussia, da tutte le accademie militari.

Nasce così l'Accademia Reale delle Scienze per iniziativa di Papacino, di Cigna, di Saluzzo e di altri scienziati, poi nascono l'Università e il Politecnico.

In questo ambiente si sviluppano anche attività produttive, si creano tecnici e manodopera di alta qualità. Che non sia una manodopera da poco - voglio scherzarci un poco sopra - lo illustra la tabella delle misure piemontesi per il lavoro di meccanica fine. Non credo ci fossero strumenti di misurazione allora, ma gente che sapeva distinguere tra *'na frisa* che voleva dire millimetri 0,001 e la *berlicà* che erano millimetri 0,01. Poi c'era il *cicinin* che era 0,015, poi *'na barbisa* 0,035 e poi c'era il *decimòt* 0,075 , *'n'ideja* era uno 0,1 e poi *'na lacrima*, 0,2. Fino al massimo dei massimi che era *'na flapà*, millimetri 3.

Tutto questo fa pensare alla capacità, alla sensibilità di queste persone, di questi tecnici, di questi operai. Accanto alle risorse umane ci sono le risorse materiali, un apparato produttivo anch'esso nato e sviluppato seguendo la ragion di Stato. Dalla Val d'Aosta al Canavese giù fino al Cuneese, estrazione di minerali, metallurgia, fabbriche d'armi. Gli equipaggiamenti, la costruzione delle fortezze che presidiavano le varie valli e gli sbocchi verso la Francia.

Ci fu anche una connessione con l'agricoltura, come a Carmagnola, famosa per la canapa. La canapa serviva per le vele delle navi e per altro, ma aveva generato anche una fabbrica famosa e importante di micce che fornì il Regio esercito fin quando le micce vennero usate per far sparare i fucili, i cannoni e per far esplodere le mine. Il tutto, retto da una mentalità, da una cultura che appare tagliata proprio su misura per l'industria che, come sappiamo, è organizzazione, è disciplina e anche gerarchia.

Lo Stato sabauda era fortemente centralizzato, organizzato, disciplinato,

il suo modo di essere era assimilato dalle varie categorie sociali - dall'aristocrazia abituata al servizio della corona, alla borghesia, fino alle classi popolari - che trovano naturale (riprendo l'aggettivo già usato) lo sbocco nell'industria. Merito delle classi borghese e popolare è di aggiungere alla disciplina - che può anche essere ragione di appiattimento, al momento della prova industriale - creatività, senso e spirito imprenditoriale, che si manifesta nella scelta industriale, ma non soltanto, bensì anche nella scelta dell'industria innovativa, che è l'altro fattore importante. Settori innovativi erano il cotoniero, il metalmeccanico, il chimico, la gomma, l'elettricità che dava la fonte di energia nuova e a basso costo, e l'automobile.

Si investe, si mobilitano capitali e, fatto molto sintomatico per una società bloccata oramai da secoli su determinate impostazioni economiche, si trasferiscono capitali dalle campagne all'industria.

Conta molto l'esempio europeo. Alcuni storici hanno scritto e detto che lo Stato sabauda dall'epoca era più europeo che non italiano, e in effetti le connessioni con Parigi, con Londra, con Ginevra, basti pensare a Cavour, erano estremamente intense.

Questo modello europeo viene assimilato, trasferito nell'industria e nell'ambito dell'industria emerge l'automobile. Il riferimento è la Francia, vicina: mille connessioni, a partire da quelle linguistiche, *le pays de l'automobile* per antonomasia.

Dalla campagna non giungono solo i capitali, ma anche manodopera, arrivano contadini, arrivano artigiani che diventano operai, tecnici, imprenditori. Cito solo tre nomi: Farina, origini nel Monferrato, Ceirano, i veri fondatori dell'industria automobilistica italiana, che erano orologiai a Cuneo, si trasferiscono a Torino e cominciano a fare biciclette, le Welleyes, il nome che danno anche alla prima automobile. Piccola sottigliezza cuneese, lo dico a Giugiaro soprattutto, perché questo nome inglese? Perché *as vend mej*, il concetto era quello già allora di dare una parvenza esotica e un nome inglese a biciclette costruite in Corso Vittorio 9, forse dove tra l'altro inquilino era Lancia. La carriera di Lancia comincia perché il padrone della casa, che era il papà di Vincenzo Lancia, affitta l'edificio ai Ceirano che lì incominciano, aprono la bottega automobilistica e dicono: "*l'è un fieo, fumi fee chelcosa*", e Vincenzo Lancia viene assunto come contabile. Sul piccolo organigramma della Ceirano figura "Vincenzo Lancia, contabile".

Allora, ecco, i Farina, i Ceirano, i Bertone, che provengono dalle case dei "Berton" vicino, proprio alle porte di Mondovì, ma Giovanni si era già staccato andando ad apprendere il mestiere di carradore presso una bottega *ferrua* di Mondovì, comincia l'avventura che è già stata evocata.

LORENZO BOSCARELLI

Grazie di questa comunicazione, un excursus storico utile per capire che

tutte le storie derivano da qualcosa, non nascono dal nulla. Ora lascio la parola alla signora Lilli Bertone, che ringrazio anticipatamente del suo intervento.

LILLI BERTONE

Grazie al Museo dell'Auto che ha messo a disposizione questa sede, ma soprattutto grazie a tutti coloro che sono intervenuti con la loro testimonianza che va al di là della valutazione storica perché hanno arricchito il loro discorso con una carica emotiva che è caratteristica del ricordo personale. Ricordi, sensazioni ed esperienze, percorsi umani e professionali che si intrecciano e dei quali oggi, come da un racconto a più voci, è emerso il ritratto completo di Nuccio.

Questa sera ci siamo avventurati in quel piano intermedio dell'esistere, sospeso tra la fisicità del reale e l'astrazione della memoria dove si condensano i riflessi della vita interiore di ognuno di noi, dei nostri vissuti singoli che, uniti in un racconto, diventano vissuti di un altro, in questo caso di Nuccio. Nel seguire i vostri interventi mi sono tornati in mente tanti episodi personali legati ad una vita intera trascorsa al fianco di Nuccio. Quarant'anni, pensate, che tengo in me come le tessere di un mosaico infinito; tuttavia in chiusura di questo convegno, vorrei lasciare da parte i ricordi personali e cercare di dire due parole oggettive, per quanto mi sia possibile, perché è ovvio che un briciolino io possa essere condizionata dal sentimento, su Nuccio e la sua opera.

Nuccio era un carrozziere, conosceva molto profondamente il suo mestiere, ma era soprattutto stilista, ovvero un esteta in tutti i sensi; l'ho sentito stasera, lo avete ricordato, non solo nell'auto, sempre in cerca di realizzazioni nuove, coerenti con il suo modo di essere, ma anche nella vita, ogni giorno.

Viveva comunque una specie di antitesi tra la vita di ogni giorno e quella del suo lavoro. Amava vestire in modo rigoroso, sceglieva con molta cura gli accostamenti di colore, sempre con gusto, ma mai appariscenti; non amava esibirsi, né ricevere ringraziamenti. Evidentemente, ho sempre pensato, ciò che sentiva riusciva a trasmetterlo nelle sue auto che, tutto sommato, hanno saputo stupire, perciò si vedevano da lontano, ed erano appariscenti, proprio all'opposto di quanto fosse lui come carattere.

Aveva un carattere forte e sincero ed era estremamente generoso. Più volte, l'ho sentito anche questa sera, è stato paragonato ad un direttore d'orchestra che sapeva dirigere i giovani stilisti che avevano l'avventura di lavorare per lui. Sotto le sue ali imparavano a volare alto e a diventare famosi e indipendenti (e qui ne abbiamo un esempio, che mi sembra dica già tutto da solo).

Aveva un'acuta sensibilità per coltivare talenti eccezionali, ma soprattutto era imprenditore, con il coraggio e il gusto per la sfida.

Affrontava la vita con ottimismo e una grande forza d'animo. La storia industriale della Bertone, come oggi è stato detto, è fatta sicuramente di tante vetture indimenticabili, ma non sarebbe esistita, nessuno l'avrebbe mai scritta, se le grandi intuizioni di design non fossero state supportate dal coraggio e dalla tenacia dell'imprenditore che in più di un'occasione dovette battersi contro tutto e tutti. Mi soffermo a ricordare la X1/9 che proprio è venuta fuori con tanta, tanta difficoltà e poi, visto che la Fiat non la voleva, ne abbiamo fatte 150 mila, per cui un certo successo l'ha avuto... E qui mi fermo. Dal mio mosaico di ricordi comunque stacco due tessere, hanno i colori dell'ottimismo e della forza, un ottimismo e una forza che in tanti anni vissuti insieme Nuccio ha trasmesso a me, alle figlie, alla grande famiglia nostra della Bertone. Io lo sento sempre vicino a me, presente nelle ore delle decisioni difficili e anche nei momenti lieti come appunto stasera. Sono sicura che è qui da qualche parte che ci guarda per cui, insieme a lui, io vi dico grazie. Grazie tantissime.

LORENZO BOSCARELLI

Grazie a lei signora, grazie del messaggio con cui ha chiuso il suo intervento. Questo richiamo all'ottimismo e alla forza, in momenti non facilissimi, come quelli che stiamo vivendo, incita a guardare avanti. Occorre avere ottimismo e forza, e percepirla come testimonianza vissuta credo sia importante per tutti noi. Mi permetto di augurare alla Bertone e a lei stessa che ottimismo e forza vi aiutino anche nel futuro, così come vi hanno aiutato in passato. Abbiamo chiuso gli interventi in programma, ma c'è l'assessore alla Cultura del Comune di Mondovì che ha una comunicazione da farci.

EZIO TINO

Il convegno è stato molto interessante; io vi porto la testimonianza del ricordo, dell'affetto e della stima che il sindaco Aldo Rabbia e l'Amministrazione che rappresento stasera e la città tutta di Mondovì intendono dare alla famiglia Bertone.

Tanto più da parte mia, dato che provengo da una famiglia di origini carradore ... Siamo naturalmente orgogliosi di aver dato i natali a un personaggio eccezionale come Giovanni Bertone, che vorremmo considerare un po' come testimonial delle grandi capacità di inventiva che hanno gli uomini del basso Piemonte.

Ringrazio e saluto tutti.

LORENZO BOSCARELLI

Grazie a tutti i presenti, ai relatori e tanti auguri ancora per il futuro della Bertone.