

Pier Ugo e Ugo Gobbaro

Due vite per l'automobile

AISA - Associazione Italiana per la Storia dell'Automobile
con il patrocinio del
Comune di Volpago del Montello



Pier Ugo e Ugo Gobbato

Due vite per l'automobile

AISA - Associazione Italiana per la Storia dell'Automobile
con il patrocinio del
Comune di Volpago del Montello

-
- 2 Prefazione
Roberto Toffoletto
- 3 Ugo e Pier Ugo Gobbato, attori di un'epoca
Lorenzo Boscarelli
- 4 90 anni nella vita di Pier Ugo Gobbato
(curriculum vitae e decorazioni al valor militare)
- 6 Pier Ugo Gobbato. A futura memoria
Intervista di Lorenzo Boscarelli e Angelo Ruffini, Torino 4 marzo 2008
- 13 Lancia Stratos. Auto vincente contro tutto e contro tutti
Pier Ugo Gobbato
- 17 Ricordo di Ugo Gobbato a 50 anni dalla morte
Duccio Bigazzi
- 23 I Gobbato. Storia e valori ritrovati a Volpago del Montello
Marino Parolin
- 26 Volpago del Montello

MONOGRAFIA AISA 86



Prefazione

Lorenzo Boscarelli

E'per me un grande onore presentare questo documento in ricordo di due grandi uomini, Pier Ugo e Ugo Gobbato.

Il Comune di Volpago del Montello rende omaggio oramai da tempo all'ingegner Ugo Gobbato con l'intitolazione della sala consiliare in suo onore, quale illustre cittadino distintosi nel mondo automobilistico italiano e internazionale per le sue capacità professionali e umane.

Alla sua memoria sono inoltre dedicati i premi di studio comunali per gli studenti meritevoli.

Nel novembre dell'anno 2007, è stata conferita la cittadinanza onoraria al figlio dell'ingegner Gobbato, Pier Ugo, il quale, pur essendo nato a Firenze, aveva mantenuto un solido legame con la terra natale del padre. La commozione reciproca e la gioia che in quel giorno l'ingegner Pier Ugo è riuscito a portare a Volpago, ringraziando commosso quando l'unico a essere ringraziato doveva essere lui, hanno segnato profondamente il nostro Comune, determinato a far sì che

quello non fosse altro che il primo di tanti omaggi rivolti a una così importante figura. Indipendente e dinamico, la sua spiccata intelligenza gli ha consentito, seguendo la tradizione del padre, di distinguersi come uno dei massimi dirigenti industriali del settore automobilistico, non solo grazie alla sua dedizione totale al lavoro, ma anche grazie a una concezione moderna della produzione, che lo rese aperto alle novità e rivolto costantemente al futuro. Quello che, però, più mi ha colpito di quest'uomo è stata la commozione che lo invadeva ogni volta che si parlava di Suo padre, nonostante fossero passati oltre 60 anni da quei tragici eventi, segno questo di grande sensibilità d'animo e dei grandi valori morali che lo hanno guidato nella vita.

Per questo motivo, ringrazio l'Aisa che ha fortemente voluto questa pubblicazione che ha dato modo, non solo a me, ma a tutti noi di ricordare con orgoglio il costante e silenzioso impegno di un uomo per un'azienda, per un ideale.

Ugo e Pier Ugo Gobbato

Attori di un'epoca

Lorenzo Boscarelli

L'automobile è uno degli oggetti simbolo del Novecento, per il suo portato di rivoluzionaria innovazione nel modo di concepire le distanze, quindi le relazioni con i luoghi della vita, del lavoro, dello svago; per i suoi effetti sull'ambiente naturale e urbanizzato; per la crescita economica che dall'automobile ha tratto grande e rinnovato impulso; per lo sviluppo di nuove tecnologie di produzione e forme organizzative della fabbrica e delle aziende; per la sua carica simbolica, che si amplia ai protagonisti: capitani di industria, campioni sportivi, tecnici, designer.

Un fenomeno di così vasta portata attira grandi talenti, per le sfide che pone e per le prospettive che offre: realizzazione personale e partecipazione a eventi che condizionano il presente e il futuro. Non è quindi un caso che grandi personalità si siano manifestate nello sviluppo della motorizzazione e abbiano dato un contributo decisivo. La storia dell'industria è una disciplina affermata, ma non tutti i protagonisti hanno finora avuto un adeguato riconoscimento.

L'Aisa, con questa pubblicazione, intende contribuire a diffondere la conoscenza e il valore di due figure di grande portata nello sviluppo della motorizzazione in Italia, gli ingegneri Ugo Gobbato e suo figlio, Pier Ugo: protagonisti di epoche diverse, entrambi con ruoli di primo piano, entrambi legati a Volpago del Montello, dove la famiglia era tra quelle più in vista.

Siamo particolarmente onorati di avere avuto il patrocinio del Comune di Volpago del Montello.

Le pagine che seguono presentano un documento finora inedito, che pensiamo abbia un notevole significato nell'inquadrare la personalità e i tempi di Pier Ugo Gobbato: una lunga intervista avvenuta nella sua casa di Torino il 4 marzo 2008, tra le 11 e le 13, nonostante l'indebolirsi della sua salute. Comprendono la riedizione dei testi di due conferenze Aisa: quella che Duccio Bigazzi dedicò a Ugo Gobbato nel 1995 e la storia della nascita della Stratos raccontata dal protagonista, Pier Ugo Gobbato (socio Aisa dalle origini dell'Associazione) nel 2000. Il forte legame dei Gobbato con Volpago del Montello è focalizzato nella

prefazione del sindaco, avvocato Roberto Toffoletto, e nel testo del dottor Marino Parolin, al cui impegno si deve la continuazione del ricordo dei Gobbato, non solo a Volpago.

Ugo Gobbato fu una figura centrale dello sviluppo dell'automobile (e della meccanica) tra le due guerre mondiali. Fu il periodo, in Europa, delle grandi realizzazioni industriali, delle enormi fabbriche e dell'introduzione delle nuove tecniche organizzative e gestionali, necessarie al governo di organizzazioni vaste, multilocalizzate e complesse. Ugo Gobbato, prima alla Fiat, poi alla Riv, per la quale fu trasferito in Unione Sovietica a creare una nuova, gigantesca fabbrica di cuscinetti a sfere, infine all'Alfa Romeo, ebbe un ruolo cruciale per la crescita delle aziende che si trovò a dirigere, manifestando in tutte queste vicende non solo grandi capacità professionali, ma anche un senso del proprio dovere di guida e di responsabilità verso la collettività che ne caratterizzano in modo insigne e peculiare la figura di uomo e capitano di industria. L'assassinio che troncò la sua vita appena dopo la Liberazione fu un episodio odioso, al termine di un periodo tragico per tutta l'umanità, e privò l'Italia di una persona che avrebbe di certo dato un contributo di grandissimo valore alla ripresa post-bellica.

Pier Ugo Gobbato fu pilota di aerei da caccia nella seconda guerra mondiale, pluridecorato. Negli anni successivi, assunse responsabilità sempre più rilevanti in diverse imprese industriali, fino a diventare direttore generale della Ferrari, nel delicato periodo precedente l'ingresso della Fiat nell'azienda di Maranello.

Ebbe poi la responsabilità gestionale, con la mansione di direttore generale, della Lancia, glorioso marchio che stava vivendo un momento di problematico passaggio verso un nuovo posizionamento. Persona di grande equilibrio e tatto, gestì brillantemente entrambe le aziende, e concluse la sua permanenza in Lancia nel periodo in cui un modello di grande successo sportivo, la Stratos, da lui voluto contro tutte le difficoltà e gli ostacoli, riportò la Casa torinese a una grande notorietà mondiale.

90 anni nella vita di Pier Ugo Gobbato

Andrea Curami

- 1918** Il 12 giugno nasce a Firenze da Ugo e Dianella Mairsaj.
- 1919** La famiglia si trasferisce a Torino: Ugo Gobbato entra in Fiat.
- 1924** Frequenta la scuola elementare a Torino e le superiori quale convittore al Real Collegio Carlo Alberto, Moncalieri.
- 1936** Si iscrive al Politecnico di Milano.
- 1937** Partecipa alla Mille Miglia con Mario Camellini su Fiat 508 CS Balilla Sport n. 42 (Categoria Turismo 701-1.100 cc), messa a disposizione dalla Scuderia Ferrari. Ritirato dopo Firenze.
- 1938** Partecipa alla Mille Miglia con Enrico Nardi su Lancia Aprilia speciale n. 75 (Categoria Sport Nazionale 1.100-1.500 cc), messa a disposizione dalla Scuderia Ferrari. 37° assoluto e 7° di Categoria.
- 1939** Partecipa al Volante d'Argento su Alfa Romeo 6C 2500 Berlina. Ritirato per guasto meccanico. Partecipa (15 agosto) alla 7° Targa Abruzzo-Coppa F.A.S.I., durata 8 ore, con il marchese

Gino Cornaggia Medici su Alfa Romeo 6C 2500 Corsa n. 18. 4° assoluto con km 872,740.

- 1941** Ottiene la laurea in Ingegneria Industriale, Sottosezione Meccanica, a Milano. Prende il Brevetto di Pilota Civile 1° Grado alla scuola di volo della Breda a Bresso (Milano). Arruolato (luglio) nella Regia Aeronautica: alle scuole di volo di Falconara, Pistoia e Fano per il 1° Periodo e poi a Gorizia e Campo-formido per la Scuola Caccia.
- 1943** Assegnato a maggio al 4° Stormo-9° Gruppo-73° Squadriglia con il grado di sottotenente pilota. Vola su Macchi 202 e 205. Il 15 agosto, viene abbattuto in combattimento. L'8 settembre è all'aeroporto di Gioia del Colle con il proprio reparto che viene trasferito a Brindisi e poi a Lecce e inquadrato nella Balkan Air Force dell'Aeronautica Cobelligerante, sottocomando inglese.
- 1944** Il 4° Stormo viene dotato dei Bell P-39 Airacobra con i quali effettua numerose missioni di guerra sui Balcani.
- 1945** In congedo illimitato da luglio.
- 1946** Entra alla Motori Marini G. Carraro di Milano come assistente del direttore di produzione. 1949 Nominato direttore generale, Motori Marini G. Carraro.
- 1952** Partecipa alla Mille Miglia con Baroni su Lancia Aurelia B21 n. 211. Ritirato a pochi km dall'arrivo per guasto meccanico.
- 1955** Entra alla Fiat Grandi Motori, Torino come assistente del direttore generale.
- 1957-1958** Su incarico dell'ingegner Gaudenzio Bono, direttore generale Fiat, tiene i contatti con la Osca per l'utilizzo di un loro motore 1,5 litri su di una nuova vettura spyder che dovrebbe costruire Pininfarina. Dirige le prove per l'installazione di freni a disco Girling sui prototipi.
- 1958** Nominato vice-direttore della Sezione SPA della Fiat: autoveicoli industriali, trattori ruotati e cingolati.
- 1962** Nominato direttore generale della Società Motori Marini G. Carraro, acquisita nel 1961 dalla OM-Gruppo Fiat.
- 1965** In aprile, entra alla Ferrari con la mansione di direttore generale.
- 1966** A novembre, rientra in Fiat come assistente del direttore della Divisione Servizi di Produzione. Partecipa alla definizione degli accordi di col-

Decorazioni al valor militare

Medaglia d'argento "Generoso pilota da caccia in numerose azioni di guerra e aspri combattimenti dava prova di aggressività e audacia conseguendo brillanti risultati individuali e collaborando alle vittorie del proprio reparto. Portatosi in territorio sul quale si era già pronunciata l'offesa di truppe paracadutiste nemiche, con sprezzo del pericolo, riusciva a trarre in salvo prezioso materiale. Fronte siculocalabro-pugliese, 21 giugno 1943-8 settembre 1943. Cielo dei Balcani 9 settembre 1943-1 ottobre 1944" (*Bollettino Ufficiale 1946 disp. 21a pag. 1393*)

Croce di guerra "Audace pilota da caccia, già distintosi in precedenza, partecipava a rischiose azioni offensive contro un nemico agguerrito e tenace, superando le difficoltà del sorvolo di lunghi tratti di mare a bordo di velivoli di menomata efficienza. Cielo dei Balcani 31 ottobre 1944-29 dicembre 1944" (*Bollettino Ufficiale 1946 disp. 19a pag. 1064*)

laborazione e acquisizione della Allis Chalmers (USA) e di partecipazione maggioritaria Fiat nel capitale della Ferrari Automobili.

1969 Nominato vice-direttore generale Lancia Automobili, a seguito dell'acquisizione da parte della Fiat.

1970 In aprile, nominato direttore generale Lancia.

1976 Lascia la direzione generale Lancia per divergenze di vedute sulla conduzione e strategia Lancia nei confronti dell'azionista Fiat. In qualità di consulente dell'amministratore delegato Fiat, collabora all'impostazione della Fiat Panda.

1977 Conclude la consulenza Fiat e lascia definitivamente il settore automobilistico. Diventa consigliere delegato della Favretto (macchine utensili), incarico che tiene fino al 1980.

1993 Assume l'incarico di presidente della Edoardo Lossa di Cesano Boscone (Milano). Si dimette nel 2002.

2008 Il 20 dicembre si spegne nella sua casa di Torino.

Pier Ugo Gobbato

A futura memoria

Intervista di Lorenzo Boscarelli e Angelo Ruffini

“*A*vrei molto altro da raccontare su Valletta” ci disse. Anel salutarci Pier Ugo Gobbato quel sabato 1 dicembre 2007 al Centro Congressi del Lingotto, al termine della Conferenza organizzata dall’Aisa in collaborazione con Fiat Group sul tema “Vittorio Valletta e la Fiat”.

Nel suo breve intervento aveva solo tratteggiato un ricordo del “professore” che, amico di suo padre, aveva potuto conoscere personalmente.

Ci ripromettemmo di incontrarci a breve scadenza per raccogliere una più completa e preziosa testimonianza per arricchire la consueta monografia sull’evento.

Poi subentrarono suoi problemi di salute e riuscimmo ad incontrarci solo il 4 marzo 2008, quando fu in grado di riceverci, come aveva promesso, nella sua bella casa di Torino, al di là del Po, a pochi passi dal Ponte Umberto I. Gentile e cordiale come sempre, si era messo a nostra disposizione accomodato nella poltrona preferita del suo accogliente salotto pieno di fotografie e di cimeli di famiglia, con due grossi libri di aeronautica e il telefono a portata di mano. “*Allora, ingegnere, cosa ci può dire di Valletta?*” gli chiedemmo per rompere il ghiaccio.

“*Ho un particolare legame con Valletta – cominciò lui – dal quale mia madre mi mandò quando rientrai dal servizio militare*”.

E a questo punto, con gli occhi chiari che si illuminavano mentre parlava e la voce talvolta rotta dall’emozione, lasciò scorrere liberamente per un paio d’ore il flusso dei ricordi.

Pilota di guerra

Mio padre è stato ammazzato prima che io rientrassi dal Sud, dove ero distaccato con il mio Stormo dell’Aeronautica Militare. Non ho più rivisto mio padre dal settembre 1943, quando mi recai a Lonate Pozzolo per ritirare un nuovo aereo. Siccome non era ancora pronto, ho passato un paio di giorni con mio padre e ho avuto l’involontaria cattiveria di dirgli: “Credo sia l’ultima volta che ci vediamo”. Lo dicevo per me che, abbattuto pochi giorni prima, ero ben consapevole dei rischi del combattimento aereo. Lui si mise a piangere e io provo ancora oggi questo rimorso: non volevo certo farlo piangere, ero io che avevo ragione di piangere! Era il 6 settembre 1943 quando lo salutai. Il giorno dopo, partii da Lonate con un Macchi 205 insieme ad altri tre piloti del 4° Stormo, accompagnati dal mag-

giore Ruspoli, che allora faceva da collegamento con lo Stato Maggiore. L’8 settembre mattina dal campo base di Pescara raggiunsi il mio Stormo a Gioia del Colle in Puglia. Qui, nel pomeriggio, ci giunse la notizia dell’armistizio: venne annunciato, con gioia, che la guerra era finita. Per noi la notizia fu lacerante: non capivamo come si potesse essere contenti che la guerra fosse finita visto che ci trovavamo nello stesso campo con i tedeschi con i quali dividevamo anche la mensa.

Quella sera, ci trovammo con i piloti tedeschi, noi da una parte e loro dall’altra, ci salutammo e ci abbracciammo augurandoci reciprocamente di non trovarci mai in volo insieme. Non ci rendevamo conto di come fosse possibile che Badoglio, in quel momento Capo di Stato Maggiore e del Governo, non avesse dato disposizioni sul da farsi almeno ai capi. Alla sera del 9 settembre eravamo ancora a Gioia del Colle senza sapere cosa dovessimo fare. Per fortuna, il tenente colonnello Armando François prese le redini della situazione e ci fece trasferire a Lecce in un aeroporto abbandonato dai tedeschi e dove arrivammo senza particolari difficoltà. Lì iniziarono i contatti fra il nostro Stato Maggiore e le truppe inglesi e americane e fummo poi inquadrati nella Balkan Air Force. Non ne eravamo entusiasti, ma, egoisticamente, fu molto comodo poter eseguire degli ordini. Qualcuno di noi che avesse sentito il richiamo della famiglia più forte del dovere militare avrebbe potuto in quel momento pensare di andare al Nord, ma non ci fu quasi nessuno che lo fece. Così restammo lì ad aspettare gli eventi. Tutto il mese di settembre servì per l’inquadramento e per familiarizzare con i militari inglesi che comandavano la Balkan Air Force. Non erano simpaticissimi, ma si comportavano da signori.

In ottobre, durante le giornate della cosiddetta insurrezione di Napoli, i tedeschi, nell’evacuare la zona, occuparono lo stabilimento di Pomigliano d’Arco dell’Alfa Romeo dove venivano montati i motori AR 1000 su licenza Daimler-Benz (il DB 601 da 1000 CV) con i pezzi che arrivavano da Milano o dalla Germania. Prima di andarsene, i tedeschi rasero al suolo lo stabilimento facendo saltare tutte le macchine una per una e facendo crollare sui rottami tutto il capannone. Malgrado questo, mi incaricarono, in quanto figlio del direttore generale dell’Alfa Romeo e per di più ingegnere, di andare a cercare di recuperare fra le macerie pezzi di ricambio per i motori dei nostri aerei.

Il 13 ottobre 1943, fui distaccato a Napoli. A Pomigliano trovai un ambiente affettuoso come persone, ma assolutamente scoraggiante per il mio compito di recupero. Ci buttammo ugualmente fra le macerie riuscendo a portare via qualcosa, ma soprattutto (e fu il fatto più importante) a formare, su indicazione del colonnello François, due squadre di operai che si misero volontariamente a disposizione dell'Aeronautica Militare: una per i motori e l'altra per le apparecchiature di bordo. Con l'aiuto di questi due gruppi e con il materiale recuperato, l'Aeronautica andò avanti fino all'esaurimento delle sue forze.

Alla vigilia di Natale 1943, esaurito il mio compito a Napoli, rientrai al mio Stormo a Lecce.

Tutto sommato, preferivo tornare a volare anche se era più pericoloso.

Boscarelli– Qual era il suo grado e che aereo pilotava quando è stato abbattuto?

Gobbato– Il mio grado era Sottotenente Pilota di Complemento. Avevo 25 anni.

Sono stato abbattuto il 15 agosto 1943 mentre ero in volo di pattuglia, pieno di rabbia e di paura di non cadere in territorio italiano⁽¹⁾. Allora facevamo dei voli stupidi, perché andavamo ad intercettare la caccia inglese mentre i bombardieri inglesi ci bombardavano. Ma non potevamo fare altro.

Attaccare in volo la squadra dei bombardieri voleva dire il suicidio, visto il volume di fuoco che erano in grado di sviluppare. Quindi facevamo questi voli e quando ogni tanto trovavamo la caccia ingaggiavamo dei duelli, che se non altro mi sono serviti per capire cosa bisognava non fare quando si è attaccati. Quando sono stato abbattuto (ma è caduto anche il mio avversario) ero per fortuna sulla riva del mare a sud di Vibo Valentia: sotto di me c'era la spiaggia di Rosarno Calabria ed ero in dubbio se atterrare sulla spiaggia o sul limite dell'acqua. Il limite dell'acqua mi faceva paura perché pochi giorni prima un aereo dei nostri era arrivato lungo sulla pista che terminava in un canale, era capottato e il pilota era rimasto con la testa sott'acqua, annegando. Questo pensiero, che mi balenò in pochi istanti, mi fece decidere per la spiaggia che dall'alto sembrava anche piatta, ma che, invece, da vicino si rivelò piuttosto ondulata. Ma ormai non c'era più niente da fare: il motore era grippato, colpito al radiatore dell'acqua. Mi andò bene: l'aeroplano prese due o tre dunette di sabbia, si spaccò in due ma resistette ed io ne uscii con pochi danni. Era un Macchi 205, un grandissimo aeroplano. Purtroppo ne avevamo pochi nel 4° Stormo: forse 15, una quantità che, in precedenza, era la forza di una Squadriglia.

Dopo il periodo di Pomigliano d'Arco, dove ero ospitato nella casa di operai dell'Alfa Romeo che mi si affezionarono molto, tornai allo Stormo dove l'Intelligence Service inglese, che sapeva chi ero, mi chiamò. Il colonnello comandante, molto formalmente mi

disse: "Sappiamo che lei è il figlio del direttore generale dell'Alfa Romeo: vuole per favore darci qualche indicazione per l'inquadramento della fabbrica di Milano?"

Risposi: "Colonnello, lei sa che io ormai sono dalla vostra parte, però nella fabbrica di Milano potrebbe esserci mio padre e quindi io di informazioni non vengo. Voi tanto sapete meglio di me dove è la fabbrica". Lui mi ringraziò, mi strinse la mano e mi lasciò andare. Sono episodi che restano nella testa e nel cuore.

Tornato allo Stormo ripresi le operazioni. Avevamo fatto delle riunioni fra di noi dove avevamo deciso che nessuno avrebbe voluto combattere sul fronte italiano o contro soldati italiani. Lo facemmo presente e gli inglesi ne tennero conto e ci mandarono sempre su obiettivi nei Balcani dove tutto l'esercito tedesco era in ritirata. Le nostre azioni si concentrarono su mitragliamenti contro truppe e carriaggi. Un lavoro duro e pericoloso perché si trattava di zone impervie e montuose e perdemmo molti piloti. Fra l'altro, il comandante del nostro Stormo, il capitano Mariotti, un piemontese coraggioso che veniva dalla gavetta, cadde proprio durante una di queste azioni. Eravamo convinti che il nostro aiuto avrebbe giovato poco alla nostra causa, ma lo facevamo perché ci avevano detto di farlo. I nostri alleati accettavano ben volentieri, anche se a denti stretti, il nostro aiuto e lodavano le nostre azioni, anche se affrontate con lo spirito garibaldino italiano.

Da Lecce passammo a Brindisi e da qui nella piana di Foggia, dove erano state ricavate delle piste di fortuna non lontano da San Giovanni Rotondo. Eravamo alloggiati in tende e in baracche in questa pianura acquitrinosa piena di bufali. Una zona umida e inospitale, dove passammo tutto l'inverno del 1943 e la primavera del 1944. Poi, salimmo a Termoli, dove il nostro campo non attrezzato era stato ricavato nella zona in cui sarebbe stato costruito lo stabilimento Fiat. Eravamo arrivati alla tarda primavera 1944 e, poiché i nostri aerei erano ormai a fine vita operativa, gli inglesi decisero di fornirci i Bell P39 Airacobra.

Si trattava di un aereo dalle caratteristiche poco acrobatiche, ma spaventosamente armato: un cannone da 37 mm che sparava attraverso il mozzo dell'elica, due mitragliatrici da 12,7 mm e quattro da 7,7 mm. Il motore, un Allison da 1.500 CV, era sistemato dietro il posto di pilotaggio e l'asse dell'elica passava sotto le gambe del pilota. L'aereo non era molto manovra-

1. Il sottotenente pilota Pier Ugo Gobbato era in forza alla 73ª Squadriglia del 9° Gruppo del 4° Stormo "F. Baracca", allora decentrato sull'aeroporto avanzato di Finocchiaro (Sicilia). Le cronache lo citano quale autore del "danneggiamento" di un bombardiere quadrimotore il 6 luglio 1943.

bile in quanto il peso era concentrato sul baricentro, ma era molto stabile. Noi eravamo abituati al Macchi 205 che, quando si lasciava il comando, metteva giù il muso e prendeva una velocità che arrivava sui 1.000 km/h; che vibrava quando si superava la barriera del suono, ma con il quale si poteva fare quello che si voleva⁽²⁾. Con il P-39, invece, bisognava stare molto cauti: i primi che lo provarono con un pilotaggio all'italiana andarono a schiantarsi al termine di una vite piattarovescia, dalla quale non si riusciva più a uscire. Con questi aerei continuammo dalla base di Termoli a fare operazioni di attacco alle retrovie dei tedeschi e arrivammo fin quasi al Nord, tanto che ad un certo momento potevamo fare rifornimento sull'isola di Lissa in Jugoslavia, che era stata presa dai partigiani, per poi infiltrarci nell'entroterra jugoslavo e continuare le azioni di disturbo e mitragliamento e, quando possibile, distruzione delle colonne tedesche. Questo fino alla fine della guerra. Negli ultimi mesi, le nostre missioni diminuirono perché era ormai evidente che la guerra stava finendo.

Boscarelli— Lei ha pilotato anche qualche altro aereo inglese o americano?

Gobbato— No, ma ho provato il Messerschmitt Bf109 quando sembrava che la Regia Aeronautica dovesse prenderne un certo numero. Si è trattato solo di un breve collaudo: non è che l'aereo mi entusiasmava.

Era meglio il Macchi 205, che era all'altezza dello Spitfire, anche se quest'ultimo non l'ho mai pilotato.

Purtroppo, il Macchi 205 era molto costoso anche perché prodotto in quantità insufficienti.

Io ho preso il brevetto di pilota alla scuola della Breda, che aveva un'officina sul campo di Bresso, a nord di Milano. Alla Breda come collaudatore c'era il colonnello Masiero, che aveva fatto il raid Roma-Tokio nel 1920 con Arturo Ferrarin. Un veneto simpaticone, volavo parecchio con lui. La Regia Aeronautica mandò Francesco Agello a Bresso per i collaudi di accettazione, in quanto la Breda forniva alla Regia Aeronautica i Macchi 200 costruiti su licenza. Un disgraziato giorno (io non ero già più lì), durante una sessione di collaudi, Masiero stava decollando mentre Agello contemporaneamente stava atterrando. Agello, che era molto piccolo e non riusciva a guardare giù dal Macchi che aveva le paratie molto alte, atterrò proprio su Masiero. Morirono entrambi. Un episodio molto importante per la storia dell'aviazione italiana perché riguarda due grandi piloti, ancora oggi giustamente ricordati.

Quel tragico aprile 1945

Quando finì la guerra nell'aprile 1945, fui mandato in licenza e mi trovavo a Roma, dove mi raggiunse in maniera crudele la notizia della morte di mio padre.

Avevo già chiesto di andare al Nord per rivedere la mia famiglia, anche perché la posizione di mio padre non mi lasciava tranquillo. Ma non mi lasciarono andare.

Forse sapevano già della morte di mio padre e temevano che io potessi avere delle reazioni poco controllabili. Ma io non avrei potuto comunque far niente.

Mia madre era rimasta sola con i miei cinque fratelli non arruolati. Quando arrivai a casa trovai una donna disperata anche perché mio padre aveva una assicurazione sulla vita che però escludeva "l'insurrezione popolare": la compagnia di assicurazione si appoggiò subito a questa clausola. Con la medesima motivazione, l'Alfa Romeo non liquidò neanche una lira. Mia madre si trovò senza una lira e si arrangiò vendendo ad amici i pochi gioielli che aveva conservato. Cominciammo poi le pratiche anche legali per cercare di portare a casa almeno il risarcimento dell'assicurazione. Grazie all'ing. Einaudi dell'IRI riuscii a ottenere almeno la liquidazione maturata in dieci anni: 902.000 lire. Ma non subito: almeno sei mesi dopo la morte mentre il valore della lira precipitava.

L'IRI decise poi, 4 o 5 anni dopo, di accordare un'ulteriore liquidazione di 5 milioni di lire, in considerazione della durata del contratto di collaborazione che mio padre aveva appena firmato. I politici si mossero molto poco e con molta difficoltà: riuscimmo ad avere dopo 7/8 anni una sentenza di condanna da parte del Tribunale di Milano dell'autore riconosciuto del fatto, un ex-operaio di mio padre, che, tuttavia, venne subito amnistiato. Un particolare interessante è che questo operaio era stato collaboratore di mio padre quando aveva lavorato in URSS fra il 1929 e il 1932. Esiste una fotografia dell'inaugurazione dello stabilimento RIV di Mosca in cui si vede tutta la gerarchia dello stabilimento con in mezzo il Presidente del Primo Piano Quinquennale Sovietico. Fra i personaggi c'è Palmiro Togliatti e, seduto davanti a lui, c'è proprio l'assassino di mio padre.

Secondo me, chi ha dato l'ordine di uccidere mio padre è stato Togliatti per eliminare un potenziale pericoloso testimone di prima mano del totale fallimento del Piano Quinquennale. Del resto, Togliatti aveva fatto cose terribili in Russia, liberandosi senza scrupoli di

2. È impossibile che un aereo a elica possa superare la velocità del suono. Però, in certe condizioni di volo e dell'atmosfera, può avvicinare la fase transonica inducendo così fenomeni vibratorii, oggi ben conosciuti e chiamati "flutter". Le estremità delle pale dell'elica possono entrare in fase transonica senza che vi entri anche l'intera cellula. Non risulta che il Macchi 205 potesse raggiungere velocità dell'ordine di 1.000 km/h in picchiata e nemmeno sono stati documentati fenomeni di flutter con le eliche utilizzate con i motori della famiglia DB 601-605 utilizzati sul Macchi 205.

In assetto picchiato alla velocità massima, l'intera cellula iniziava a vibrare per effetto aerodinamico in quanto l'aereo stava per uscire dal suo inviluppo di volo e la resistenza strutturale della cellula si avvicinava ai carichi di rottura.

Forte delle esperienze e conoscenze aeronautiche posteriori al 1944, Pier Ugo Gobbato può avere citato la "barriera del suono" quale esemplificazione dei fenomeni vibratorii da lui sperimentati con il Macchi 205.

amici e conoscenti che lo adombravano o che avrebbero potuto farlo al suo ritorno in Italia.

Questa fotografia lascia perplessi: quest'individuo era un operaio comunista e stava seduto proprio davanti a lui che era il capo dei comunisti.

La mia è una argomentazione; ha cercato di dimostrarla un giornalista del Giornale, che purtroppo è morto di cancro: Dario Riva. Era addirittura riuscito a contattare l'assassino di mio padre ricavandone la sensazione che ci fosse stato questo ordine. Tuttavia non è riuscito a tirar fuori la verità. Non c'è quindi la possibilità di dimostrare questa tesi.

Il primo posto di lavoro a Milano La chiamata alla Fiat

L'1 gennaio 1946, iniziai a lavorare alla Motori Marini Carraro di Milano. Carraro era stato compagno di mio padre all'Istituto Tecnico Rossi di Vicenza, una scuola molto apprezzata all'epoca. Vi lavorai 10 anni, anche se mia madre mi aveva detto di andare alla Fiat a trovare Vittorio Valletta e l'ingegner Gaudenzio Bono (che era stato, a suo tempo, il segretario di mio padre) alla Fiat per sentire se mi avrebbero assunto. Ma io non volevo andare alla Fiat perché trovavo più formativo fare esperienza in una piccola azienda come la Carraro, dove si poteva essere coinvolti in tutte le varie attività aziendali. Nel 1956, la Carraro vinse una gara per la fornitura motori per le locomotive ferroviarie della Badoni di Lecco, in contrasto con la Fiat. Allora, il professor Valletta mi chiamò e mi disse: "Adesso sei maturato, adesso vieni da noi".

Risposi: "Adesso sono onoratissimo di venire da voi". E così fui assunto dalla Fiat. Siccome venivo dai motori marini, fui mandato alla Grandi Motori dove lavorai per qualche anno per poi passare alla SPA che faceva autocarri e trattori a cingoli e a ruote e che in quel momento era in pieno sviluppo. La fabbrica era diretta dall'ingegner Bono. Lì ho avuto molta fortuna grazie al forte sviluppo del settore agricolo. Nel frattempo, la OM aveva acquistato la Carraro dopo la morte dell'ingegner Carraro. Allora Valletta mi distaccò a Milano per mettere a posto le cose. Così nel 1961 tornai alla Carraro, dove rimasi parecchio tempo durante il quale fui ripetutamente avvicinato o chiamato ad avvicinare Enzo Ferrari.

Gli anni in Ferrari

Ferrari era un buon amico di mio padre e lo conoscevo fin da quando ero bambino. Aveva una certa simpatia per me e, in quell'epoca, non navigava in buone acque: c'era una gara fra gli americani che lo volevano comprare e gli italiani che non volevano che gli americani lo comprassero, ma non si proponevano come acquirenti. Ferrari mi chiamò e mi disse: "Perché non vieni dame?". Gli risposi che avevo un debito di riconoscenza con la Fiat e non potevo andarmene

se la Fiat stessa non fosse stata d'accordo. Allora Ferrari parlò con l'ingegner Bono, perché Valletta non aveva molta fiducia in Ferrari, che considerava come un uomo senza scrupoli e lo giudicava "un presuntuosetto".

A un certo punto, l'ingegner Bono mi disse: "Adesso tu vai alla Ferrari, stai là a nostre spese come dipendente Fiat, ma fai il direttore generale della Ferrari e poi, alla fine di un periodo di prova, stabiliremo se tu e Ferrari andate d'accordo e vedremo cosa fare". Nella primavera 1964, strinsi questo patto, che venne realizzato un anno dopo, quando fui nominato direttore generale della Ferrari, ma finanziariamente a carico della Fiat. Il periodo di prova durò fino a tutto il 1965. L'ingegner Bono chiamò Ferrari e me e ci chiese se eravamo reciprocamente contenti. Entrambi dicemmo di sì. Così io fui liquidato dalla Fiat e assunto dalla Ferrari come direttore generale. La situazione Ferrari era finanziariamente e tecnicamente difficile in quel momento, anche se avevamo vinto il Campionato Mondiale F1 1964. Il mio compito si presentava oneroso, ma con l'aiuto della Fiat tutto divenne più facile, anche se proprio questo intervento stimolò un maggiore interessamento della Ford, che tentò di acquistare la Ferrari in varie maniere, anche indirettamente tramite una società di cui facevano parte dei pezzi grossi dell'aviazione. Ferrari disse: "Io vado con gli americani". Ne parlai con l'ingegner Bono, che era il mio referente alla Fiat, mentre Valletta non era molto dell'idea. L'ingegner Bonomi chiese di dirgli cosa volesse Ferrari per dare la preferenza alla Fiat e che l'avrebbero accontentato. Parlai molto chiaramente a Ferrari: "Lei è ormai vicino ai 70 anni e deve cominciare a preoccuparsi del futuro dell'azienda; questi della Fiat le danno i soldi e le lasciano fare quello che vuole". Lui si convinse e mi disse: "A me basta che mi lascino condurre il Reparto Corse". L'accordo con la Fiat fu fatto con la cessione completa dell'attività dell'azienda tranne quella del Reparto Corse, che, seppure compreso nella cessione, restò sotto la direzione individuale da parte di Ferrari. Ferrari dettò le sue condizioni: cessione immediata alla Fiat del 50%; il 10% restava vincolato al figlio Piero Lardi; il residuo 40% in opzione alla Fiat, da esercitarsi dietro sua richiesta e comunque dopo la sua morte.

Questo avvenne nel 1969, ma non è finita così. Io ero un dipendente e quindi non ho mai parlato a Ferrari del mio interesse nella faccenda. Del resto ero più che soddisfatto dell'accordo. La Fiat mi aveva gratificato di un ringraziamento.

Ferrari regalò alle mie figlie due medaglie d'oro rappresentanti S. Cristoforo, il protettore degli automobilisti, anche se nel frattempo Papa Paolo VI aveva un po'allentato certe protezioni escludendolo dalla lista dei santi benemeriti. Ragione per cui Ferrari, donandomi le medaglie, mi scrisse: "...ti regalo per le tue

figlie le due medaglie dove c'è S. Cristoforo, da poco esautorato da Monsignor Montini, in arte Paolo VI, e quindi senza più lo stesso valore di prima." Si trattava di un classico di Ferrari.

Dimissioni dalla Ferrari Rientro in Fiat, verso la Lancia

Alla fine del 1966, diedi le dimissioni dalla Ferrari prendendo lo spunto da un piccolo sgarbo che mi aveva fatto Ferrari: su un provvedimento che io avevo preso, lui, che aveva i suoi informatori, diede un ordine contrario. Gli dissi: "Senta, se lei non ha fiducia in me io me ne vado". Lui replicò: "Ma no, guarda, c'è stata un'incomprensione. Non ci siamo capiti". "Io ho capito benissimo – replicai – che lei ha cambiato le mie direttive e quindi, in quanto direttore generale, me ne vado". Si mise a piangere perché era un artista, un commediante. "Dimmi cosa vuoi!" insisteva.

Ma io non feci marcia indietro. Rientrai in Fiat nel Servizio di Unificazione dei Sistemi di Lavoro. Avevo lasciato la Ferrari alla fine del 1966, anche perché ero pressato dall'avvocato Gianni Agnelli che intendeva assegnarmi un nuovo incarico alla Lancia, in quei mesi in corso di assorbimento da parte della Fiat. La Lancia mi interessava molto perché era una grande fabbrica disastata nella quale avrei avuto mani libere per agire. Con Ferrari andammo comunque avanti a parlarci fino al fatidico luglio 1969, quando venne a Torino per firmare l'accordo di cessione alla Fiat.

L'operazione si realizzò solo nel 1969, ma avevo preferito riavvicinarmi a Torino per essere pronto ad assumere il nuovo incarico. Non mi fidavo troppo perché temevo che, se fossi stato assente al momento del passaggio di proprietà, si sarebbe presentato qualcuno pronto a infiltrarsi.

Lancia Stratos

Nell'autunno 1969, venni nominato vice-direttore generale della Lancia e, in aprile 1970, direttore generale. Devo dire che, malgrado molti tentativi di ingerenza da parte dei quadri superiori della Fiat, mi lasciarono fare tutto quello che volevo.

Qui nacque la Stratos, in maniera piuttosto avventurosa: la Lancia non aveva più modelli che potessero battere la concorrenza nei rally mondiali, anche se riusciva a vincere ancora qualche gara contro le berlinette Alpine Renault. Mentre studiavamo cosa fare, Nuccio Bertone aveva preparato la proposta fantasiosa della Stratos, quella macchina nella quale bisognava guidare sdraiati, riprendendo così la posizione di guida delle monoposto di Formula 1. Ma era scomoda e non si poteva pensare di fare acrobazie per entrare e uscire. Comunque, io dissi a Bertone che la macchina che cercavamo era questa: gli avremmo dato il motore da montare in posizione posteriore e lui avrebbe dovuto fare la macchina che ci serviva.

Bertone, con grande abilità, realizzò la Stratos con il motore della Dino, una macchina di cui mi innamorai subito e decisi di farla così. Però, i vertici della Fiat, guidati da Umberto Agnelli (che era anche presidente della Lancia) e rappresentati da Gioia e Nicola Tufarelli, non erano d'accordo. Andai dall'Avvocato e gli dissi che se c'era qualcosa che funzionava alla Lancia era il Reparto Corse e che sarebbe stato un delitto buttarlo via dal momento che con quella macchina eravamo in condizione di vincere il Campionato Mondiale, se la Ferrari ci avesse dato i motori 6 cilindri della Dino. Lui mi disse di mettermi d'accordo direttamente con Ferrari, che, imbeccato dai vertici Fiat, rispose di no. Lo riferii all'Avvocato, che rimase piuttosto seccato: aggiunsi che, a questo punto, mi sarei arrangiato in altro modo, dato che avevo già preso contatti con la Citroën per avere il motore della Maserati Merak. Quando lo seppe, Ferrari, che nel frattempo aveva parlato con l'Avvocato, disse che mi avrebbe dato tutti i motori che volevo.

Così nacque la Lancia Stratos, una macchina che mi diede molte soddisfazioni vincendo tre campionati mondiali rally consecutivi.

L'uscita dal Gruppo Fiat e dal mondo dell'automobile

La mia indipendenza non era piaciuta molto, non perché io ne avessi approfittato, anzi. Stavo guidando il rilancio di una fabbrica e avevo vinto alcuni titoli mondiali con conseguenze positive per la marca. Però, mi vidi recapitare una lettera in bianco da firmare: doveva essere la mia lettera di dimissioni. Non ricordo da chi provenisse, se dal Consiglio di Amministrazione o da chi altro. Io non firmai e risposi che non avevo alcuna intenzione di dimettermi: se non piacevo, potevano licenziarmi. Peraltro, poiché facevo parte del Consiglio d'Amministrazione, non potevo essere licenziato, ma avrei dovuto andare avanti per altri due anni fino al termine del mio incarico. Rimaneva quella dichiarazione della mancanza di fiducia da parte del vertice aziendale dal quale dipendevo. Fatto sta che dal momento in cui restituii la lettera non firmata, fui considerato dimissionario e, nel gennaio 1976, fui sollevato dall'incarico dal vertice della Fiat Automobili, che era in mano a Tufarelli.

Mi ritirai molto amareggiato e decisi che non ne avrei voluto più sapere di automobili. Uscii completamente dal settore e andai a lavorare a Milano da un amico che aveva una fabbrica di impianti industriali di riscaldamento e raffreddamento. Assunsi la carica di presidente della società (la Lossa), facendo avanti e indietro da Torino a Milano una volta alla settimana.

Quello che mi meravigliò fu leggere un libro del giornalista Marco Travaglio che affermava come l'ingegner Vittorio Ghidella, capo della Fiat Automobili, avesse rilevato a suo nome il 40% delle opzioni della

Ferrari, con un introito valutato 90 miliardi di lire. Io non reagii perché non potevo fare nulla, anche se tutto questo non era giusto: lasciai correre dato che, all'epoca, ero al mio posto alla Lancia. Mi parve stranissimo il comportamento di Ghidella che non era mai neppure intervenuto nelle trattative tra Ferrari e Fiat. Tutte le trattative, come lo studio delle varie clausole, erano opera mia e dell'ingegner Bono.

Boscarelli— Io ho una possibile spiegazione. Alla metà degli anni Ottanta, il vertice della Fiat dichiarò che il successore di Cesare Romiti sarebbe stato l'ingegner Ghidella; questa è la notizia apparsa sulla stampa. Si dice che, da quel momento, Romiti abbia fatto una lotta spietata a Ghidella, che fu in pratica costretto ad andarsene. La voce è che Ghidella fosse stato "risarcito" con tanti soldi. Può darsi quindi che la cessione delle opzioni a Ghidella sia stata fatta per risolvere un problema tutto interno al management Fiat.

Gobbato— Accetto volentieri questa ipotesi di spiegazione, perché non posso pensare che l'avvocato Agnelli fosse impazzito di colpo, lasciando che Ghidella, quale capo della Fiat, andasse ad appropriarsi personalmente le opzioni Ferrari.

Io ormai ero fuori dall'automobile. Quando la Ferrari stava andando male anche nelle corse, mi telefonò Luca Cordero di Montezemolo (che tra l'altro era stato mio collaboratore alla Lancia). Intuii che lo fece su incarico dell'Avvocato. Mi disse: "Gobbato, lei non prenderebbe di nuovo in mano la Ferrari?". E io, anche malamente, gli risposi che non ne volevo più sapere di automobili. Lui probabilmente capì le motivazioni della mia risposta e lo riferì al suo capo. Così non feci nulla per intervenire nella questione, almeno per ottenere che mi dicessero "grazie" per una operazione che era andata in porto in gran parte per merito dell'ingegner Bono e mio.

Non ho comunque nessuna recriminazione. Mi è rimasto solo un pezzo di carta di Ferrari che mi dice: "Caro Pier Ugo... in considerazione di quanto hai fatto e farai per me, ti assegno una cifra di cinque milioni all'anno (una bella cifra visto che eravamo nel 1966) in pagamento di questa tua consulenza". Ho questa lettera, ma non la presentai al momento opportuno. Ferrari è morto, Gianni e Umberto Agnelli sono morti. A chi la potrei presentare? A Piero Ferrari? Mi sembra poco corretto, visto che Piero era stato tenuto assolutamente all'oscuro di questa vicenda. Ho questa lettera di riconoscimento del mio lavoro, quantificato in cinque milioni all'anno di allora, ma non l'ho adoperata e non intendo adoperarla perché il mio lavoro l'ho fatto perché ero stato incaricato di farlo, non perché volevo essere pagato. Mi è dispiaciuto che neanche mi avessero detto grazie. Qui finisce la mia storia Ferrari-Fiat.

Boscarelli— Nella conferenza Aisa dedicata a Giuseppe Luraghi è emerso che al momento della cessione

della Ferrari alla Fiat era stata interessata nella trattativa anche l'Alfa Romeo e che si era raggiunto un accordo verbale fra il dottor Luraghi e l'avvocato Agnelli per una acquisizione paritetica. Poi sembrerebbe che Agnelli avesse deciso di prenderla tutta lui.

Gobbato— So che nelle trattative è entrato Luraghi, che però non ha avuto, probabilmente, l'autorizzazione dell'IRI per entrare nel capitale della Ferrari.

Persone & personaggi

Eugenio Dragoni e John Surtees

Alla 24 Ore di Le Mans del 1966 volle assistere anche l'avvocato Agnelli. Partimmo insieme col suo aereo da Torino e arrivammo a Tours, dove lui aveva un castello. Io andai invece a dormire a Le Mans perché mi sembrava giusto essere vicino alla squadra la sera prima della corsa. Il giorno dopo, Agnelli arrivò in pista, accolto con tutti gli onori. Come suo solito, Agnelli si annoiava facilmente e, così, decise improvvisamente di rientrare a Torino. Io restai a Le Mans, da dove tornai per conto mio. In quella corsa, Surtees doveva correre in coppia con Bandini, che era un protetto di Eugenio Dragoni, il direttore sportivo.

Surtees mordeva il freno e voleva certe cose, ha piantato grane, tanto che Dragoni gli disse: "Va bene, tu allora non parti". E lo licenziò sui due piedi, come era nei suoi poteri. E allora corsero in coppia Scarfiotti-Parkese Bandini-Guichet. Io non volli mettere il naso nella questione e neanche Ferrari protestò. Si trattò di una questione fra Surtees e Dragoni.

Brenda Vernor, segretaria di Ferrari

È ancora a Modena; era una bravissima ragazza che insegnava l'inglese alla Ferrari. Era molto seria sul lavoro e molto attaccata all'Inghilterra anche se viveva a Modena. Era anche molto simpatica.

Vittorio Valletta

Il professor Valletta era molto legato a mio padre anche quando non era ancora al vertice della Fiat (era l'amministratore delegato, dato che era ancora in vita il senatore Giovanni Agnelli) e si tenne in contatto con lui quando andò all'IRI, chiedendogli di tenersi a disposizione. Anche la Lancia lo aveva richiesto quando morì Vincenzo Lancia.

Incontrai Valletta quando venni mandato da mia madre a ossequiare i vecchi amici di mio padre per vedere se potevano darmi una sistemazione: ero tornato dalla guerra senza nessun appoggio e non volli rivolgermi né all'Alfa Romeo né all'IRI perché mi sarebbe sembrato di cercare una carità pelosa.

Entrai in Fiat dieci anni dopo, dopo l'esperienza in Carraro. Valletta diede disposizione di assumermi e mi mandò alla Grandi Motori in qualità di esperto di motori marini. In realtà, alla Carraro facevamo motori a "giri veloci" (1.500 giri/min) mentre in Fiat si

producevano quelli giganteschi, da 100-120 giri. Ma l'esperienza mi servì e restai per un po' di tempo. Nel frattempo, a Torino il rappresentante della Osca dei fratelli Maserati era l'ex-pilota dell'Alfa Romeo Carraroli. La Fiat aveva cominciato la consegna della 1100 spider, ma gli americani si lamentavano che la macchina era troppo lenta per essere una sportiva. Si pensò di montare il motore Osca 1.600, utilizzato per le sport della Casa, per renderla più brillante. Ne parlai con l'ingegner Bono: mi disse di fare una prova e diede ai fratelli Maserati tre vetture per installare il loro motore. La macchina diede buoni risultati, in particolare nelle prove comparative con la Giulietta. Iniziò così la collaborazione tra Fiat e Osca per mettere in produzione il motore 1.600 da installare sullo spider Fiat. La Fiat finanziò l'attrezzatura necessaria dello stabilimento di San Lazzaro di Savena, accanto a Bologna, e il motore venne montato sia sulla spider, che faceva Pininfarina, sia sul coupé. Nonostante i risultati positivi, i Maserati presero paura ritenendo che l'impegno fosse superiore alle loro forze e si ritirarono chiedendo dopo pochi mesi di interrompere l'accordo. Un vero peccato perché la macchina era veramente interessante.

Boscarelli– Lei ha avuto altri contatti con il professor Valletta?

Gobbato– No, perché quando Valletta morì, non avevo più rapporti diretti con lui. Lo avevo visto ancora qualche volta e lui continuava a dirmi: “Attenzione a quell'uomo” perché non si fidava di Ferrari. Ma non mi suggerì mai una particolare condotta da tenere. Era l'ingegner Bono che portava avanti il rapporto con Maranello.

Boscarelli– Quindi Valletta non aveva stima di Ferrari.

Gobbato– Non diciamo proprio così. Lo stimava, malo

riteneva un uomo con un certo “pelo sullo stomaco”. Ferrari era un personaggio un po' avventuroso. Riusciva a farsi dare soldi da tutti, Shell, ACI, Fiat, per finanziare le sue corse e poi (è una cattiveria quella che dico) per le sue esigenze personali.

Il contributo Shell a Ferrari

Boscarelli– Ho saputo, trenta e passa anni fa, da una persona che aveva lavorato alla Shell che la Shell, negli anni Cinquanta, versava 100 milioni all'anno a Ferrari, pare su conti esteri.

Gobbato– Io non so quello che è successo. Però nel 1967, quando ero già fuori dalla Ferrari, fui invitato al famoso pranzo di fine anno dedicato ai giornalisti. Tra gli invitati c'era un mio carissimo amico e compagno di Politecnico che era l'ingegner Candini, allora vice-presidente della Shell Italiana. Capitò vicino a me a tavola e quando gli chiesi: “Cosa fai qui?”. Lui mi rispose: “Ho portato un po' di ossigeno al tuo padrone”. “A parte che non è più il mio padrone, – replicai – quanto è l'ossigeno?”. Lui mi fece segno: 100. Anche nel 1967, quindi, la Shell diede questo contributo. Poi so che Ferrari riceveva soldi dall'ACI e dalla Fiat. È sempre riuscito a farsi dare del danaro, che non sempre veniva speso per lo scopo per il quale era stato chiesto. Devo dire, però, che, pur con tutte le sue difficoltà, Ferrari aveva un intuito e capacità eccezionali. Era un profondo conoscitore delle persone e sapeva trattarle riuscendo anche a piangere e a ridere a comando. Con me, a parte il momento del dissidio e delle dimissioni, che credo gli abbiano procurato un grosso dolore, è stato sempre più che paterno. Più paterno che con suo figlio, che, finché è vissuta sua moglie, non è entrato in fabbrica perché lei lo aveva proibito.

Lancia Stratos

Auto vincente contro tutto e contro tutti

Pier Ugo Gobbato

Parlare di eventi che risalgono a trent'anni fa non è facile, anche perché trent'anni si sono aggiunti a quelli che avevo allora. Oggi ne ho 82 e può darsi che la mia esposizione non sia molto completa o precisa. Per cominciare, devo raccontare un po' di storia della Lancia perché tutto è nato da diverse situazioni. Nel 1969, venivano a chiudersi le trattative tra Lancia e Fiat per il passaggio di proprietà, trattative che erano durate parecchio tempo e che non andavano mai in porto perché all'ultimo momento c'era sempre qualche cosa in più che si voleva, da una parte o dall'altra. Credo che a determinare il passaggio definitivo della proprietà azionaria sia stata la situazione delle aziende metalmeccaniche del 1968-1969, per cui penso che l'ingegner Pesenti, finalmente, avesse deciso che era meglio lasciare perché l'ambiente non era più molto favorevole, soprattutto in Lancia, dove già si soffriva per un insieme di cose che riguardano tutto il settore automobilistico. Nell'ottobre 1969, entrai in Lancia insieme alla Fiat.

Avevo partecipato alla valutazione degli impianti e dei macchinari dei tre stabilimenti di Torino, Chivasso e Bolzano, più una piccola officina ausiliaria a Omegna. La situazione era drammatica: calo vertiginoso delle vendite, vetture buone nell'impostazione, ma ormai vecchie, nessun progetto per il futuro sia in campo automobilistico che per i veicoli industriali. Insomma, i cassetti erano vuoti. Unici valori erano la grande capacità e il grande attaccamento dei dipendenti, impiegati ed operai, all'azienda, la gran voglia di fare, anche se l'opportunità veniva offerta dalla concorrente storica presente nella stessa città. Non correva molto buon sangue fra le due aziende, però l'avvento della Fiat in Lancia era vissuto come il solo salvagente efficace per l'azienda.

La situazione mi lasciava poco tempo per sognare, quindi non mi venne immediatamente l'idea di sfruttare quanto di buono ancora, seppure a fatica, funzionava, cioè il Reparto Corse. Con mezzi ridotti, ma con grande capacità e volontà, questo reparto mandava in giro per l'Europa, raccogliendo numerosi allori, la versione sportiva della Fulvia, il famoso coupé temuto concorrente nei vari rally dell'epoca. Bisognava tener vivo il nome Lancia e capii che questa opportunità mi poteva arrivare continuando in questa specialità. I risultati alimentavano alternativamente speranze e delusioni, ma le prospettive erano sempre più pessi-

mistiche, specie se rapportate a quanto stava facendo la concorrenza che metteva in campo vetture più moderne e motori sempre più potenti. Così tutto il 1970 passò, tra un risultato soddisfacente e uno meno, ma ormai con la certezza che bisognava fare qualche cosa. Arrivammo al Salone dell'Auto di Torino, autunno 1970, dove iniziò quella che posso definire la svolta per la partecipazione della Lancia alle corse.

Come in tutte le edizioni del Salone, i carrozzieri presentavano modelli che eccitavano la fantasia, i dream cars, ma che generalmente esaurivano la loro missione nell'arco di tempo della durata del salone. Al Salone di Torino 1970, Nuccio Bertone presentò la prima versione della vettura, cui era stato dato un nome ermetico che significa tutto e nulla: Stratos. Era una macchina in cui bisognava stare sdraiati, ma ci ha acceso una scintilla: se fossimo riusciti a fare qualcosa, attirando l'attenzione visiva e ottenendo dei risultati, per noi sarebbe stato molto importante.

Su quella prima Stratos, Bertone aveva montato il gruppo motopropulsore della Fulvia, il quale era evidentemente non adatto per quella vettura perché non abbastanza potente. Nuccio Bertone era arrivato fino in Lancia con quella macchina, guidandola lui; abbiamo fatto fatica a tirarlo fuori, io ho fatto una fatica enorme a entrare. Mi sono entusiasmato e mi sono detto: questo signore che fa carrozzerie e che vuol pro-vare anche con un motore inadatto ci ha dato un'idea.

Mentre l'edizione originale veniva presentata nei successivi saloni e anche provata dalla stampa specializzata, prendeva forma un allestimento più consona alle esigenze pratiche. Bertone ha avuto un intuito formidabile passando da quella dream car alla carrozzeria della Stratos, con un'agilità mentale che ancora mi stupisce: lasciatemi dire che quella macchina è ancora moderna oggi.

La vettura era difficile, non tanto per la mancanza di potenza, quanto per la posizione di guida, completamente sdraiata e la ridottissima altezza da terra che

Questo testo è la riedizione della Monografia Aisa 45 dedicata alla conferenza tenuta da Pier Ugo Gobbato, alla presenza di Sandro Munari e altri protagonisti delle stagioni vincenti della Stratos, a Milano, Museo Nazionale della Scienza e della Tecnica, 11 marzo 2000.

costringevano il pilota a un impossibile esercizio di contorsionismo per raggiungere la sua posizione. Con Bertone raggiungemmo molto presto un accordo per creare una vettura più pratica.

Bertone aveva due vantaggi: anzitutto, aveva carrozzato la Lamborghini Miura, che aveva un motopropulsore centrale posteriore; inoltre, disponeva del gruppo motopropulsore Ferrari Dino, con il quale allestiva i coupé della Fiat Dino. Utilizzare il gruppo Ferrari Dino poteva essere un'idea per ottenere quello che volevamo, e Bertone la realizzò, creando il prototipo definitivo, cioè la Stratos definitiva. Ne parlai a Ferrari perché dovevamo avere quei gruppi motopropulsori; siccome la produzione dei coupé di Bertone e degli spider di Pininfarina che ne erano equipaggiati stava finendo, occorreva preservare delle attrezzature che si stavano esaurendo.

Ferrari mi disse subito di sì, senza particolare entusiasmo, ma il fatto di venir pagato profumatamente lo portò senz'altro a decidere che la cosa poteva essere fatta. Bertone era il più entusiasta di tutti; aveva toccato il tasto giusto per muovere tutte le nostre sensibilità, quindi partimmo con quel primo prototipo. Tutta la squadra Lancia si mise a lavorare intorno al progetto. Devo qui ricordare chi in quel momento ne faceva parte, chiedendo scusa se dimenticherò qualche nome, ma l'età è quella che è: può darsi che ci sia qualche obnubilamento. Cesare Fiorio era responsabile del Reparto Corse e ci diede tutte le precise indicazioni di quanto gli serviva per contrastare gli avversari. L'ingegner Di Virgilio, una persona deliziosa e di una modestia incredibile, che aveva a suo tempo sostanzialmente partecipato al progetto della Lancia D50, che poi era stata ceduta a Ferrari come Formula 1. L'ingegner Camuffo, che era il direttore tecnico. Gianni Tonti, responsabile tecnico del Reparto Corse. Claudio Maglioli, che fu il primo collaudatore della Stratos, e Sandro Munari che poi ha portato questa vettura alle vittorie in tutto il mondo. Oltre a questo nucleo centrale non posso dimenticare l'ingegner Dallara, che pure ha collaborato alla messa a punto della vettura, e Mike Parkes, che dalla Ferrari veniva spesso da noi e che perse la vita in uno dei trasferimenti da Maranello a Torino.

Da questa collaborazione, da questo interessamento generale è venuta fuori una macchina eccezionale. Eccezionale per il breve tempo impiegato per farla nascere e andare in strada. Partiamo dal novembre 1970, quando fu presentato il prototipo con gruppo motopropulsore Lancia Fulvia.

Lo possiamo chiamare Prototipo Zero, la macchina che evidentemente non poteva essere sfruttata per le cose che a noi servivano. Un anno dopo, nel novembre 1971, Bertone presenta al salone di Torino la Stratos con il motore Ferrari Dino 6 cilindri, con cilindrata di 2.400 cc. La presenta come veicolo statico,

perché non era stata ancora provata; però il 26 febbraio 1972, alla guida di Claudio Maglioli, la Stratos compie i primi giri sulla pista Lancia di Chivasso.

La presentazione è stata molto interessante, però si evidenziarono subito alcune anomalie alle sospensioni posteriori che poi anche Munari riscontrò durante la prima corsa che disputò con la Stratos, il Tour de Corse, dove dovette ritirarsi alla prima tappa. Tutto il 1972, da marzo a novembre, servì alla messa a punto della vettura. Il 4 novembre 1972, a un anno esatto dalla presentazione del prototipo statico al Salone di Torino, disputò il Tour de Corse alla guida di Sandro Munari. Non fu un esordio molto fortunato, perché ancora si evidenziarono anomalie alle sospensioni posteriori, ma in quella data iniziò la vita sportiva della Stratos. Leggo ora i passaggi principali di un articolo di Piero Casucci, che narra la storia della Stratos. Casucci scrive: "Dopo la fase sperimentale e promozionale, la première della Stratos avvenne al Tour de Corse del 1972, ma non fu salutata da molti applausi; non terminò la corsa per inconvenienti alle sospensioni". La Stratos rispondeva pienamente ai desideri di tutti, progettisti, piloti, navigatori e meccanici, ma all'inizio si rivelò una macchina complessa e capricciosa, perché difficile da regolare e controllare.

Su terra, si lamentava Munari, era più o meno accettabile e ci si rendeva agevolmente conto dei suoi limiti, ma sull'asfalto diventava molto impegnativa perché cambiava continuamente il modo in cui si inseriva in curva: era un po' sottosterzante, un po' sovrasterzante e fummo tutti colti dallo sconforto. Pensammo che non l'avremmo mai domata. Invece l'abbiamo domata. Comunque, al traguardo al Tour de Corse, quando Sandro scese dalla macchina, dalla sua faccia capii che eravamo in serie, serie difficoltà, però non abbiamo mollato, siamo andati avanti. Al rally della Costa del Sol, il 9 dicembre dello stesso anno, seconda uscita ufficiale della Stratos, Munari e Mannucci lamentarono la stessa anomalia. L'anomalia era preoccupante, perché derivava dalla soluzione adottata per le sospensioni che, come richiesto da Fiorio, dovevano permettere di cambiare l'altezza da terra della vettura secondo i tipi di percorso.

Finalmente riuscimmo a capire di cosa si trattava e risolvemmo il problema con l'intervento di Camuffo e della sua squadra. Il punto debole era che, per risparmiare sui costi, i fusi a snodo erano stati costruiti in lamiera stampata: si deformavano e altrettanto accadeva per gli attacchi dei bracci inferiori della sospensione posteriore. Le boccole in gomma degli attacchi dei bracci, troppo flessibili, facevano variare la convergenza delle ruote e la vettura serpeggiava. Ben presto questi difetti furono eliminati, ma ci volle un bel po' di tempo a capire da che cosa fossero generati. Gli studi relativi al telaio furono dapprima condotti con l'ausilio dell'ingegner Francesco Di Virgilio, tem-

poraneamente dirottato dalla produzione al reparto corse, poi sostituito da Francesco Faleo, specialista della materia. Quando si passò ai disegni costruttivi, in un primo tempo si pensò di impiegare sospensioni a parallelogrammi sovrapposti sulle quattro ruote. Fu la definitiva adozione del motore Dino a far cambiare le cose: l'impossibilità, anche in questo caso per non superare il budget previsto, di collocare quel motore longitudinalmente, come si sarebbe voluto, determinò il ricorso, per le sospensioni posteriori, a triangoli trasversali invertiti inferiori e montanti telescopici.

La macchina, con tutte le sue traversie e con la collaborazione di piloti e meccanici del reparto corsa, fu messa a punto, tanto che nel 1973 Munari e Mannucci colsero la prima vittoria con la Stratos al Rally Firestone. Un risultato ancor più brillante fu ottenuto alla Targa Florio, dove la Stratos si classificò seconda assoluta. Quello fu l'ultimo anno in cui la Targa venne disputata come prova di velocità pura, valevole per il Campionato Mondiale Marche. Avversari della Stratos, sul circuito delle Madonie, erano Merzario e Vaccarella e Ickx e Redman con le Ferrari 312P, Stommelen e De Adamich, Regazzoni e Facetti con l'Alfa Romeo 33 TT12, Müller e van Lennep, e Kinnunen e Haldi con la Porsche Carrera RS e numerosi altri piloti e vetture di primissimo rango. A guidare l'unica Stratos in gara furono Sandro Munari e Jean-Claude Andruet. In prova, Munari e Andruet ottennero un tempo sul giro di oltre 4 minuti superiore a quello di Merzario. Era un'indicazione della diversa natura delle due vetture, cilindrata a parte; la Ferrari, una sport prototipo pura, la Stratos, una gran turismo, sia pure non ancora omologata come tale.

Quel giorno fu Sandro Munari a far la parte del leone, non già perché il suo eccellente compagno non meritasse la massima fiducia, ma per la diversa taglia fisica dei due. Si ruppero infatti gli attacchi di fissaggio del sedile del guidatore e fu necessario ancorarlo nella posizione di massima estensione. Andruet era piccolo e Munari alto, quindi è toccato a lui fare quasi tutta la corsa. Munari guidò per nove degli undici giri, cioè per 648 Km su 792.

Al traguardo, la Stratos arrivò con poco più di sei minuti di ritardo sulla Porsche di Müller e Van Lennep, ma con oltre 12 minuti di vantaggio sull'altra Porsche, quella di Kinnunen e Haldi. In quell'occasione la Stratos salvò l'onore dello sport italiano, perché né le Ferrari 312P né le Alfa 33 TT12 terminarono la gara.

Nel 1974, la Stratos dominò in modo incontrastato il Campionato Mondiale Rally, risultato che si ripeté nel 1975 e nel 1976. Qui mi fermo, malgrado i successi siano continuati anche dopo, perché nel gennaio del 1976 lasciai la Lancia. Per il seguito non ho più elementi per continuare una esposizione di fatti vissuti in prima persona.

Fin qui la storia, che può ingenerare la sensazione di

un'avventura straordinaria vissuta senza particolari ostacoli e con molta fortuna. Non è così, la vita della Stratos è stata travagliatissima e qui forse per la prima volta ne rivelo i segreti.

La Stratos è nata per essere un prototipo, con caratteristiche che permettessero di ben figurare nelle competizioni alle quali era ammessa, per tener vivo il nome Lancia nel periodo più difficile della vita dell'azienda. Mi fu lasciata carta bianca fino a quando la Federazione Internazionale non decise che la partecipazione ai rally sarebbe stata riservata alle vetture granturismo individuate nel Gruppo 4. Ciò significava che la produzione doveva essere di almeno 500 esemplari identici e qui mi trovai davanti a un baratro. Noi avevamo l'idea di fare sette, otto, dieci macchine per correre, ma non avremmo più potuto partecipare ai rally per noi interessanti. L'impegno era troppo grande, insostenibile con le sole forze della Lancia, anche perché nel frattempo si evidenziava una certa maretta nella concorrenza di casa. Voi sapete che, in quel periodo, Lancia arrivava prima e Fiat arrivava seconda. La cosa non era gradita, anche perché loro pagavano!

Insomma, hanno fatto di tutto perché ci ritirassimo. Io sono stato oggetto di pressioni per abbandonare il progetto, ma ho tenuto duro, anche perché speravo che si capisse che in definitiva questo serviva al bene della Lancia e non al male della Fiat. La produzione di 500 esemplari era un impegno che non potevo garantire con le sole forze della Lancia, anche perché nel frattempo si evidenziavano vari ostacoli ufficiali e non ufficiali. Mi furono fatte pressioni perché abbandonassi il programma e incocciai in ostacoli che apparivano insormontabili. Il primo venne proprio da Ferrari. Il vecchio amico mi chiama e io vado da lui per dirgli: "Mi dia i 500 motori" e lui mi dice: "No, non so, non posso".

"Ma perché?". "Ma no, lascia perdere". Ho capito che aveva avuto delle pressioni; mi spiaceva perché all'inizio mi aveva aiutato e incoraggiato a fare questa cosa. Mi disse: "Sai, stiamo finendo la fornitura di questi gruppi per gli spider e i coupé sia di Pininfarina che di Bertone, c'è uno scambio di attrezzature; le attrezzature vengono smontate dalle macchine". Insomma, cercava di trovare una scusa qualsiasi, imputandola alle difficoltà di officina.

Noi così vedevamo sfumare i nostri sogni perché non vedevamo alternative a quel gruppo motopropulsore: né Lancia né Fiat avevano nulla di adatto, ci sentivamo proprio in crisi.

Nuccio Bertone mi incoraggiò a non demordere; gli devo molto, perché mi garantì con entusiasmo che lui avrebbe potuto assolvere l'impegno delle 500 vetture. Era già qualcosa, ma mancava il cuore. Mi rivolsi ancora a Enzo Ferrari, che mi fece capire che non ce la faceva. Allora chiesi di parlare con il capo in testa, l'avvocato Agnelli, che mi aveva tirato più volte in bal-

lo per il matrimonio Fiat-Ferrari e mi aveva dato l'impressione che le competizioni lo solleticassero. Andai da lui il 7 novembre 1972, l'ho scritto nei miei appunti; gli raccontai le peripezie del nostro programma, lamentando che le disposizioni negative privassero la Lancia di una grossa possibilità, di un ritorno pubblicitario che ritenevamo favorevole. Dissi che non capivo perché mi venisse negata la possibilità di utilizzare il motore Ferrari, che fin dal settembre 1969 era venuta a far parte della Fiat, e lo pregai di autorizzarmi, se fosse stata confermata la disposizione negativa, ad arrangiarmi in modo diverso.

Ci fu un moto di meraviglia dell'Avvocato, che chiese: "Cosa vuol dire arrangiarmi?" Mi fu difficile spiegarlo, perché ci trovavamo in un momento assai poco propizio. In quel periodo la Lancia, per accordi Fiat-Citroën, stava studiando una vettura due litri in collaborazione con Citroën, che avrebbe dovuto fornire l'impianto centralizzato oleodinamico che utilizzava nelle sue vetture. I colloqui erano sempre molto difficili perché tutti e due, Fiat e Citroën, erano convinti di essere i più bravi, quindi noi che eravamo in mezzo facevamo la figura del salame! Però c'erano questi accordi. Siamo andati con Camuffo a Parigi a provare queste macchine, ma la trattativa era difficile e avevamo la netta sensazione che non sarebbe andata in porto.

La Citroën aveva da poco acquistato la Maserati, che aveva la Merak, con un gruppo motopropulsore di 3.000 cc. Dissi all'Avvocato: "Questo motore può essere montato sulla Stratos". Appena l'ebbi detto pensai che alla fine della mia esposizione sarei stato invitato a lasciare non solo l'ufficio, ma anche la Lancia e che dentro di sé l'avvocato pensasse: "Questo qui è matto!" In effetti pochi giorni dopo, alla fine di novembre del 1972, la rottura delle trattative Fiat-Citroën venne ufficializzata.

I miei timori si rivelarono infondati: l'Avvocato stette a sentirmi, pensavo che mi avrebbe mandato via e invece dopo un po' disse: "Lei ci provi". Lui sapeva che ormai le cose stavano andando male, quindi quel "Ci provi", era come dire: levati la soddisfazione, tanto non potrai farne niente. Invece io lo presi subito in parola: andai subito a Modena per incontrare l'ingegner Malleret, responsabile della Citroën-Maserati, per parlargli del nostro desiderio di avere il loro gruppo motopropulsore.

Lo trovai molto interessato, ma mi disse: "Bisogna che chieda ai miei capi se sono d'accordo".

Si era verso la fine di novembre. Il 29 o il 30 di novembre venne ufficializzata la rottura dei rapporti tra Citroën e Fiat. Il che ci ha rimesso di nuovo con le gomme a terra proprio quando avevamo trovato qualcosa. Inaspettatamente, però, dopo qualche giorno, verso la fine di dicembre, l'ing. Malleret si rifece vivo e

mi disse: "I miei sarebbero d'accordo, però vorrebbero che la richiesta venisse fatta dall'avvocato Agnelli." Non fu una mossa molto abile. L'Avvocato, che ha il suo carattere, quando gli dissi questo, credevo che per la seconda volta mi invitasse a uscire, invece la prese bene, e affermò: "Ma sì, sono dei cretini!"

Morale: tutto fermo. La Maserati tuttavia dopo qualche giorno disse: "Siamo disponibili a darvi non solo il Maserati Merak 6 cilindri 3.000 cc., ma vi proponiamo in alternativa anche un motore più potente, il 4.200, montato sulla Quattroporte, per eventuali altre vostre necessità". La cosa ci apparve molto strana, comunque, ai primi di gennaio 1973, ebbi un nuovo colloquio con Malleret a Milano per vedere quali fossero le procedure possibili per avere i motori.

La notizia di questo incontro arrivò come una bomba in casa Ferrari. Ferrari sapeva sempre tutto quello che succedeva in casa di "quelli là", come li chiamava, quelli della Maserati. Mi chiamò e disse: "Ti dò i motori." Risposi: "Scusi; ma sto procedendo diversamente".

"No, ma no, scherzavamo".

Da quel momento l'atteggiamento Fiat cambiò, molto per l'intervento dell'avvocato Agnelli, ma anche per quello di Ferrari: tutti gli ostacoli furono superati e in breve avemmo l'assicurazione di ottenere 500 gruppi motopropulsori.

Credo che questa storia sia stata narrata per la prima volta; non penso di aver pestato i piedi a nessuno, ma alla mia età si può anche fare! La verità è che avremmo montato i motori Maserati se la Fiat non avesse smesso il suo atteggiamento negativo. Non so se poi la macchina avrebbe avuto lo stesso successo, ma il fatto che le vittorie della Stratos siano state legate al motore Ferrari Dino ricambiava ciò che a suo tempo era stato fatto dalla Lancia per la Ferrari, quando le cedette le macchine di Formula 1 e Ferrari tornò a vincere.

Superate le difficoltà interne, cominciammo a darci da fare per l'omologazione della Stratos nel Gruppo 4 della categoria Gran Turismo, che ci venne concessa l'1 ottobre 1974. I responsabili dei controlli mostrarono grande pignoleria: vollero vedere tutte le macchine. A Chivasso avevamo allestito un capannone apposta per montare la vettura: finalmente venne contato il cinquecentesimo esemplare, e ci arrivò tutta la documentazione dell'ammissione alle vetture Gran Turismo del Gruppo 4. Di qui iniziò la storia dei risultati sportivi e della lunga serie di vittorie. La Stratos dimostrò un'innegabile superiorità dal 1974 al 1976, anno in cui lasciai la Lancia.

Ma la Lancia continuò a vincere con la Stratos, anche se con pressioni sempre più forti da parte di Fiat per cedere il campo, tanto che a un certo momento la Stratos venne accantonata definitivamente, per lasciare il campo alla Delta, che era considerata "più Fiat".

Ricordo di Ugo Gobbato

Duccio Bigazzi

Parlare di Ugo Gobbato a 50 anni dalla scomparsa è oggi per me un atto in qualche modo dovuto, perché tutto o gran parte del mio lavoro di ricerca sulla storia dell'industria italiana ha avuto a che fare direttamente o indirettamente con la sua figura. Io ho cominciato la mia esperienza di archivio sulle carte Gobbato conservate all'Alfa Romeo e, devo dire, conservate religiosamente, anche quando si era persa traccia di gran parte dell'archivio storico. Le carte prodotte da Gobbato dal 1933 al 1945 sono sempre rimaste in archivio intatte, come una sorta di reliquia preziosa.

Credo di essere stato il primo a scandagliare quelle carte dove ho trovato materiale enorme per la storia dell'Alfa Romeo. Le ho naturalmente utilizzate molto poco nel volume che ho scritto sul Portello che arriva fino al 1926; mi riprometto di usarle in un prossimo volume. Vorrei spiegarvi le ragioni della mia commo- zione nel parlare di Gobbato oggi. Mi sono trovato a lavorare su frammenti di carte lasciate da Gobbato in lavori che ho fatto sulla storia della Fiat, in particolare sulla storia del Lingotto. Si trattava di pochi documen- ti - qualche relazione di un viaggio in America e qual- che altro frammento - ma fondamentali per capire la logica di organizzazione di quella fabbrica.

Poi, incidentalmente, mi sono trovato ancora a che fare con Gobbato nella vicenda Lancia nella quale Gobbato non ha avuto direttamente a che fare; ma è proprio qui il problema: Gobbato sarebbe dovuto andare alla Lancia dopo la morte di Vincenzo e sono sicuro che la storia della Lancia sarebbe stata diversa se questa opzione fosse stata accolta da Gobbato, che, come sappiamo, era all'Alfa Romeo.

Le prime esperienze formative

Io credo che occorra richiamare qualche data e qual- che vicenda, almeno per sommi capi.

Gobbato nasce il 16 luglio 1888 a Volpago del Mon- tello vicino a Treviso, da una famiglia di piccoli agri- coltori, non ricchi. Compie studi tecnici e si diploma perito industriale a Vicenza, all'Istituto Industriale "Alessandro Rossi". Ecco un elemento interessante su cui tornerò più avanti: mentre segue questi corsi

lavora come apprendista, d'estate, durante le ferie; poi, appena diplomato, diventa capo officina in una piccola azienda idroelettrica della provincia veneta. Dopo questi mesi di esperienza pratica, va a studiare in Germania e si laurea in ingegneria al Politecnico di Zwickauin, Sassonia. Ritorna in Italia nel 1909, com- pie ancora esperienze in piccole aziende, deve fare un anno di militare, poi va alla Ercole Marelli di Milano, dove, nel 1912, ottiene la direzione di un reparto di produzione in serie di piccoli motori industriali e di ventilatori elettrici. Tre anni di esperienza in questa che è una delle poche imprese italiane a fare produ- zione di serie e poi la guerra del 1915-1918. Anche come militare lo troviamo impegnato in compiti tec- nici: prima con i minatori al fronte a scavare trincee e camminamenti, poi a Firenze a produrre motori di aviazione. Anche questo è un momento interessante della carriera multiforme del personaggio, che pro- segue poi a Taliedo, il ben noto campo di aviazione creato da Gianni Caproni, dove si fanno riparazioni e dove incontra piloti della "Squadriglia Baracca", stabi- lendo i primi rapporti anche con questo mondo.

Il ruolo nella riorganizzazione e avviamento del Lingotto

Finisce la guerra, viene smobilitato e coglie l'occasio- ne di andare alla Fiat. La Fiat aveva già incominciato nel corso della guerra a riorganizzare i suoi impianti e a costruire lo stabilimento del Lingotto; ma le idee non erano chiarissime su che cosa si sarebbe dovuto fare.

L'unica chiarezza era che si doveva costruire un enor- me stabilimento, in linea con la logica "fordista". Gobbato, insieme ad un gruppo di altri ingegneri, viene chiamato per dirigere con criteri "scientifici", parola all'epoca molto di moda, l'organizzazione della produzione nel nuovo sito industriale.

Alla Fiat, come in altre azienda dell'epoca, la direzio- ne d'officina era affidata a uomini pratici; in questo caso, il direttore di officina era un non molto noto Cavalier Pasteris. Nel giro di due anni la differenza di stile, di lavoro e di capacità balza agli occhi e il giovane ingegnere Gobbato diventa direttore di tutto il com-

Duccio Bigazzi (1947-1999) è stato un grande storico dell'automobi- lismo.

Questo testo è la riedizione della relazione di Duccio Bigazzi pubblicata nella Monografia Aisa 27 a seguito della conferenza del 25 novembre 1995a Milano.

plesso del Lingotto. Il Lingotto non era stato ancora inaugurato, era ancora in fase di avviamento e in parte di costruzione; quindi Gobbato ha anche il complesso compito del trasferimento degli impianti dalla Fiat Centro nel nuovo edificio, congegnato e pensato con criteri completamente diversi. Rimane al Lingotto dal 1921 al 1929, quando, come vedremo meglio dopo, la Fiat lo assegna ad incarichi all'estero. Sono tre i periodi di lavoro all'estero: prima in Germania alla NSU, azienda rilevata dalla Fiat, che produceva sia motociclette che automobili con risultati non brillanti. Gobbato va a Heilbronn nel 1929 e in qualche modo riesce a riavviare una produzione che presentava non pochi problemi; la fabbrica avrà delle difficoltà negli anni della crisi mondiale, ma sarà molto utile alla Fiat negli anni Trenta. Poi, nel 1930 va in Spagna dove la Fiat aveva contemporaneamente avviato due iniziative in collaborazione con la Hispano-Suiza a Barcellona e a Guadalajara.

Qui conosce tra l'altro l'ingegner Wifredo Ricart, che arriverà all'Alfa Romeo negli anni seguenti. Anche queste due iniziative soffrono le difficoltà di quegli anni; la Fiat decide questo grosso impegno internazionale in momenti molto difficili e sarà costretta poi ad un rientro con un drastico ridimensionamento delle attese. Ci sono gravi ostacoli, ma anche in questo caso Gobbato riesce in qualche modo ad avviare una produzione con criteri di serie e di economicità, ottenendo buoni risultati con l'assemblaggio del modello 514, che per un po' di tempo circola in Spagna con qualche successo commerciale.

L'esperienza internazionale più interessante è sicuramente quella russa. Nell'estate del 1931 viene mandato a Mosca a costruire il primo stabilimento russo di cuscinetti a sfere. Un'opera colossale varata nell'ambito del piano quinquennale sovietico, una fabbrica che doveva dare lavoro a quindicimila operai producendo cuscinetti a sfere per tutta l'industria russa. Quindi, un elemento chiave della industrializzazione del Paese e un notevole successo per l'industria italiana e, in particolare, per la RIV, che nell'operazione riesce a prevalere nei confronti della SKF. Questo progetto di grande respiro non è una delle ultime cause che permettono al Gruppo Fiat di uscire dalla crisi mondiale. Lo stabilimento è costruito e consegnato "chiavi in mano" e Gobbato ne è l'artefice insieme ad altri tecnici di notevole valore. Tra questi Gaetano Ciocca, che ha scritto un libro che ebbe molto successo negli anni Trenta: "Giudizio sul bolscevismo", pubblicato da Bompiani; c'erano poi l'ingegner Secondo Marocco e molti altri. Ma l'anima del progetto era Gobbato che vi dedicò tutte le sue energie fino a ritornare in Italia con un forte esaurimento nervoso per le difficoltà di ogni genere che aveva dovuto fronteggiare soprattutto nei rapporti con la burocrazia russa. All'Alfa Romeo per superiore decisione Gobbato tornava con la fama di

ingegnere realizzatore di grandi progetti. In Italia rimane fermo solo qualche mese, fino al dicembre del 1933. In quel periodo la situazione dell'Alfa Romeo si era fatta molto difficile a causa di un tentativo più o meno evidente di scalata alla Società attraverso l'ingegner Corrado Orazi (già direttore della OM di Brescia) che era stato chiamato a dirigerla. Il sospetto di molti uomini Alfa Romeo e delle stesse maestranze era che Orazi operasse per arrivare addirittura allo smantellamento dell'azienda. C'erano stati veri e propri tumulti al Portello e Orazi aveva preferito dimettersi per evitare di dover svolgere un ruolo ambiguo e difficile.

A questo punto, su diretta richiesta di Mussolini e con l'assenso della Direzione Fiat, Gobbato, uomo di valore anche se in una situazione umana e personale difficile, viene mandato all'Alfa Romeo. La Fiat accetta di privarsene pensando che in qualche modo sarebbe stato utile avere all'Alfa una presenza amica. Nell'attività svolta all'Alfa Romeo dal 1933 al 1945,

Gobbato si muove invece nell'assoluto interesse della Società, spesso addirittura in contrasto con l'azienda torinese, riuscendo ad esempio a conquistare una quota di mercato notevole nel settore dei motori di aviazione a spese sia della Fiat che del Gruppo Caproni. L'epilogo è noto: Gobbato viene ucciso il 28 aprile 1945 e l'industria italiana perde un quadro che sarebbe stato sicuramente molto prezioso nel dopoguerra.

Vorrei ora puntualizzare alcuni caratteri dell'uomo, del dirigente, dell'organizzatore, su cui credo sia utile insistere con qualche approfondimento.

Uomo di officina

Nasce come uomo di officina e per tutta la vita, anche quando diventa amministratore delegato dell'Alfa Romeo e assume un ruolo importante nell'IRI, rimane un uomo d'officina. Questo significa che non solo non ha paura di entrare nei reparti, ma vuole conoscere cosa vi succede tutti i giorni, vuol vedere come funzionano le macchine, come potrebbero funzionare meglio, vuole capire se un reparto è gestito con efficienza o in maniera insufficiente. Vuole conoscere i suoi uomini, i quadri, i tecnici, i caposquadra, i caporeparto e anche gli operai. Questo è un ricordo molto diffuso fra tutti quelli che l'hanno conosciuto. E questo lo si ritrova nella sua biografia: è un ragazzo che fa gli studi tecnici, ma che ha la passione dell'andare a lavorare in fabbrica, di sporcarsi le mani.

È una cultura di officina molto simile a quella americana dell'ottocento e dei primi anni del novecento, la Shop Culture, la cultura d'officina, contrapposta agli studi accademici. Nel 1938, l'Associazione dei Periti Industriali gli scrive protestando per il fatto che i periti industriali assunti all'Alfa sono stati mandati a fare l'apprendistato in officina. Gobbato risponde un po' indignato e un po' ironico: "Forse non avete capito che questi periti industriali hanno un privilegio; noi da

ragazzi avremmo pagato per poter vedere da vicino le fabbriche; gli studi teorici devono essere integrati con gli studi concreti”.

La vita di Gobbato coincide in parte con l'itinerario umano di Frederik Taylor, l'organizzatore della produzione per eccellenza, che nasce da una famiglia di tutt'altro rango, una delle famiglie aristocratiche di Philadelphia, ma va a lavorare in fabbrica fin da ragazzo, facendo prima l'operaio, poi il caporeparto, poi naturalmente l'ingegnere. Come Taylor, Gobbato è un uomo legato all'officina anche se il mondo della cultura dell'officina è in una fase di transizione. Ricordiamo il passaggio di consegne alla Fiat tra il Cav. Pasteris e Gobbato: è il mondo degli ingegneri che comincia ad affermarsi contro il mondo dei “cavalieri”, dei quadri provenienti dalle file operaie. Guido Fornaca, lo “scopritore” di Gobbato, è uno dei primi ingegneri Fiat che assume funzioni e ruoli dirigenziali senza avere un ruolo decorativo nel gruppo dirigente dell'azienda. Diciamo anche che negli anni Venti l'esperienza di Gobbato al Lingotto non sarà indenne da contrasti con il mondo dei “cavalieri”; alla fine Gobbato sarà sostituito dal Cav. Genero, un tecnico senza dubbio di assoluto rispetto, ma un personaggio di levatura diversa, un uomo di eccezionale senso pratico ma lontano dalle visioni strategiche di lungo periodo. Sarà Genero a sostituire Gobbato e poi ci vorranno ancora altri quindici o venti anni perché la cultura degli ingegneri riesca ad affermarsi pienamente e senza più contrasti anche in Fiat.

La dimensione internazionale

Nei tratti biografici che ho tratteggiato, la dimensione internazionale del personaggio risulta evidente accanto alla dimensione nazionale. Gobbato è nazionalista, va al fronte da volontario, cerca di essere spostato nei reparti più vicini al fronte anche se non sempre gli riesce: lo mandano sempre nelle retrovie dove è sicuramente più utile. È un uomo legato ad una certa visione della Nazione, come molti altri ingegneri, tecnici e manager di questi anni.

Oscar Sinigaglia è volontario e vende la sua impresa che va molto bene per andare al fronte dove combatterà con D'Annunzio. Anche Agostino Rocca parte come volontario per il fronte e così molti altri; basti pensare all'ingegner Gadda, la cui vita appartata e schiva è segnata da questo impegno militare, dagli anni trascorsi al fronte a rischiare la vita per la Patria. Sono uomini legati alla Nazione, che vedono il loro essere tecnici come un impegno per il progresso, per l'emancipazione del Paese, per il superamento del distacco, del complesso di inferiorità che gli italiani devono avere all'estero: non siamo il Paese dei suonatori di mandolino – vogliono dimostrare – siamo un Paese industriale moderno. Però in Gobbato questa dimensione nazionalista è anche pienamente compre-

sa del salto che l'Italia deve fare per adeguarsi alla realtà inter-nazionale ed è anche assolutamente scevra da nazionalismo ristretto.

Gobbato va in Germania ad imparare, va in America ad imparare, non è né filo-tedesco né filo-americano; va ad imparare ovunque ci sia da imparare; va in Urss perché anche là può imparare qualche cosa. Una testimonianza del suo legame con l'Urss la troviamo nel fatto che, malgrado la sua esperienza russa sicuramente difficile, quando nel 1942 c'è la possibilità che l'Alfa ottenga dei prigionieri per lavori di manovalanza, Gobbato chiede al Ministero di non inviare prigionieri serbi, ma “possibilmente” russi. Evidentemente il suo rapporto con l'Urss doveva essere stato contraddittorio ma non del tutto negativo.

Poi la Germania, la Spagna, i rapporti con il mondo dell'industria automobilistica ed aeronautica francese e inglese; era un uomo che parlava molte lingue e che aveva un forte legame con la cultura tecnica di tutti questi paesi, ma che riusciva a non farsi affascinare in maniera acritica.

L'organizzatore

Il primo viaggio degli ingegneri Fiat negli Stati Uniti, nel 1919, è un viaggio di “pellegrini” che vanno nella terra santa del fordismo e tornano convinti che in America le fabbriche funzionino da sole come un unico grande meccanismo, da cui l'operaio che non vuol lavorare o che non sa lavorare viene “sbalzato fuori” automaticamente. La fabbrica espelle come scorie chi non si adegua ad essa; è una fabbrica in cui gli uomini ci sono ancora solo incidentalmente mentre in un prossimo futuro non ci saranno più. Si tratta di una visione utopica, millenarista evidentemente. Gobbato va negli Stati Uniti prima nel 1922 con Fornaca e poi ci ritorna nel 1926, perché al Lingotto le cose non vanno bene. La Fiat ha speso cifre incredibili in un edificio industriale che forse è il più bello del mondo: vengono a visitarlo Le Corbusier, Marinetti, il Principe del Siam e altri più o meno pittoreschi personaggi. Ma la fabbrica non produce quanto dovrebbe. Allora Fornaca decide di mandare negli Stati Uniti Gobbato insieme a Genero, Callabioni e Rosso, i quattro dirigenti di più alto grado del Lingotto. Ho visto prima una bella foto di questi quattro personaggi che giocano ad una specie di croquet sul ponte del piroscalo che li porta in America, viaggio all'epoca ancora eccezionale, che costituiva una grande esperienza nella vita professionale e personale di questi ancora giovani tecnici.

Fornaca li manda negli Stati Uniti dicendo: “Tornate solo quando avrete capito! Potete stare degli anni in America, ma tornate solo quando avrete capito cosa non va da noi”.

Gobbato usa a questo proposito un'espressione bizzarra. Lui non era uno scrittore; ogni tanto la sua

sintassi è incerta e usa qualche espressione non proprio corretta. Ma quando scrive lo fa con grande vivacità e non usa mai espressioni burocratiche, né puramente tecniche. Il suo stile lascia sempre trasparire la sua personalità e il suo coinvolgimento. Non è l'unico: anche Valletta scriveva in uno stile vivace e icastico, molto simile a quello di Gobbato. Così Gobbato dice: "Siamo partiti per l'America per risolvere la confusione dell'inafferrabile". È una bellissima espressione, che rende il clima di sconforto e l'ansia di capire che dominava alla Fiat. Dopo due mesi di visite a stabilimenti e a fabbriche tra le più rappresentative, tornano con la soluzione. Qual è la soluzione? La soluzione è di sconcertante semplicità: in America non hanno macchine migliori o più avanzate delle nostre; ci sono sì degli impianti automatizzati dove si fanno gli châssis quasi senza intervento umano (sono le prime esperienze di automazione alla A.O. Smith e alla Budd) ma questi metodi non sono applicabili da noi perché non abbiamo i loro livelli produttivi. Ci sono invece le fabbriche della Ford, della GM e della Chrysler che lavorano bene con le nostre stesse macchine. Allora la soluzione è in tre semplici parole: studio, ordine, e metodo. Alla stessa conclusione arrivano i tecnici della Renault e della Citroen che visitano gli Stati Uniti in questi anni: ordine, metodo, sistematicità, pulizia, sono i termini ricorrenti nei resoconti europei di viaggi negli Stati Uniti. Questo significa in sostanza che il bandolo è nell'organizzazione. Gobbato dice: "Le loro linee di lavorazione corrono come un torrente di montagna limpido e ben nutrito; le nostre come un rigagnolo che esce torbido in pianura da una successione di stagni". È l'immagine famosissima del fiume e dei suoi affluenti, che costituisce la metafora più usata da Ford in poi per spiegare la logica della catena di montaggio, ma espressa in forma "letteraria" da un ingegnere di cultura europea. Il concetto è quello: organizzazione.

Non vi voglio annoiare troppo: la riflessione teorica di Gobbato è formulata in due suoi manualetti intitolati *Organizzazione dei fattori della produzione*, pubblicati tra il 1928 e il 1930 a Torino, risultato dei corsi da lui tenuti presso il Regio Istituto Industriale di Torino, ripubblicati nel dopoguerra dall'editore Viglongo.

Anche Viglongo è uno strano personaggio, un uomo dell'"Ordine Nuovo" di Gramsci, uno dei personaggi più vicini a Gramsci nell'occupazione delle fabbriche. Durante il fascismo fu costretto ad andare a lavorare alla Sip di Ponti, che all'epoca rivaleggiava con la Fiat in quanto a modernità, divenendo poi editore nel dopoguerra. L'editore Viglongo ripubblica quindi questo volume che ha avuto notevole influenza anche nel secondo dopoguerra; molti ingegneri di produzione attivi in quegli anni lo hanno letto e lo hanno conservato gelosamente.

Devo qui fare un inciso per ricordare un personaggio che forse alcuni di voi avranno conosciuto: l'ingegner Ferdinando Zeni dell'Alfa Romeo, che prima di morire mi ha lasciato le sue copie di "Organizzazione dei fattori della produzione" con appunti molto interessanti. Una è, secondo me, una copia appuntata da Gobbato stesso per la successiva edizione del suo libro. Così non posso fare a meno di ricordare l'ingegner Giampaolo Garcea e l'ingegner Giovanni Maserà, personaggi straordinari da cui ho imparato moltissimo; quando li ho intervistati, ormai dieci anni fa, mi hanno spiegato moltissime cose che non avrei mai trovato nelle carte, alle quali, come sapete, sono molto legato.

Comunque il rapporto con le persone è tutt'altra cosa per capire il senso degli avvenimenti. Mi scuso di non poterli nominare tutti: ne ho intervistati una ventina e sono state tutte esperienze di grande interesse sotto il profilo umano.

Tornando alla tecnica e all'organizzazione, il libro di cui ho parlato è disponibile e consultabile presso il Centro Documentazione dell'Alfa Romeo. Accennerò soltanto al tema centrale del volume: la distinzione fra gruppo deliberativo, come diceva Lui, e gruppo esecutivo, cioè tra staff di comando dell'azienda che deve progettare e pianificare il prodotto e il ciclo di produzione e gruppo esecutivo che deve occuparsi della produzione. Una separazione netta di compiti e di funzioni, quindi, fra gli organismi di staff che riflettono, pensano, vedono, confrontano le esperienze a livello internazionale e gli uomini di officina, di produzione.

Naturalmente, da uomo di produzione quale era, Gobbato non interpreta rigidamente questa divisione perché il rischio (come tante esperienze hanno verificato) è che questi due mondi si separino e quindi che la progettazione faccia delle bellissime cose, ma del tutto inapplicabili e che gli uffici analisi metodi lavorino su tempi non realistici e che quindi i capi reparto siano costretti a tenere materiale da parte e largheggiare informalmente sui tempi, come più o meno facevano prima. La novità e la finalità del lavoro di Gobbato è in questo: chiarezza teorica nella divisione dei compiti ma flessibilità organizzativa e capacità di identificare "uomini cerniera", proponendo sé stesso come "uomo cerniera" tra questi due mondi. La scoperta di Gobbato è che dietro il fordismo, dietro questo processo automatico ideale, ci deve essere l'organizzatore o il "taylorista", anche se Gobbato non è un "taylorista" dottrinario. Nel 1943 gli chiedono un intervento teorico sul tema "taylorismo" e Gobbato dice: "Ma guardi che io non ho mai letto né Taylor né Ford (civettava, naturalmente); ho letto le riviste tecniche, mi sono aggiornato e soprattutto ho spirito di osservazione. Questo è necessario: spirito di osservazione, spirito analitico".

Il manager pubblico

L'impresa pubblica sembra oggi una categoria in via di estinzione. Ma non dobbiamo dimenticare la storia, oggi soprattutto, quando si tende in molti campi a dimenticare il passato. Così non dobbiamo dimenticare quanto l'industria italiana deve ai manager pubblici come i già nominati Sinigaglia, Rocca, Menichella, Mattei, e molti altri.

Personaggi che negli anni Trenta, Quaranta, Cinquanta hanno costruito gran parte di quel che abbiamo oggi, di quel che è diventata l'Italia. Gobbato è fra questi, sicuramente, uno dei personaggi di spicco per il suo senso dello Stato, del bene collettivo, cosa rara in questo Paese in anni recenti. Accennerò soltanto ad alcune sue iniziative. Ad esempio, gli accordi tra le imprese, le proposte di "razionalizzazione" – come si diceva all'epoca – dell'impianto produttivo italiano. Sono innumerevoli i tentativi di Gobbato di arrivare all'accorpamento tra le imprese di area lombarda che agivano separatamente, in particolare la Isotta Fraschini. Non c'era alcuna volontà di "annessione" dell'Isotta Fraschini ma il tentativo di far funzionare meglio due imprese che lavoravano come dei doppiolini a cinquecento metri una dall'altra.

Appena arrivato all'Alfa Romeo, Gobbato propone la fusione Isotta-Alfa, ma Caproni chiede una cifra spropositata e l'IRI è costretta a rinunciare. Nel corso della guerra c'è un lavoro comune tra Alfa, Isotta Fraschini e Reggiane, con risultati anche buoni per il periodo. Non posso elencare qui altri episodi o altre proposte tecniche e produttive di interesse generale, ma voglio insistere su questo sforzo di mantenere un indirizzo ispirato ad un saldo senso etico in anni molto difficili. Nel 1944-45, nello sfascio in corso nel Paese, Gobbato in discorsi pubblici si lancia con toni molto forti contro i profittatori di regime, gli opportunisti, contro lagente che si è infilata nelle aziende per trarne profitti e vantaggi personali, arricchendosi "all'ombra della dittatura", un'espressione piuttosto forte nel 1944. Gobbato insiste sull'equa ripartizione degli utili e sulla necessità di una comune onestà professionale, anche da parte dei manager che sono in fondo solo dei prestatori d'opera. Lui stesso si vede, appunto, "prestatore d'opera", dipendente pubblico in questo caso.

In questo senso, Gobbato ottiene la massima fiducia dei dirigenti dell'IRI, in particolare di Donato Menichella, che gli dà un incondizionato e larghissimo appoggio. Gobbato non si occupa molto di finanze in questi anni: scrive all'IRI, per esempio, che occorrono 200 milioni, cifra per l'epoca notevole; manda distinte di macchine e di impianti da comprare, presenta progetti industriali e l'IRI dà soldi senza troppe trafale burocratiche. L'IRI lo fa perché sa che i risultati ci saranno, che non è un esborso a fondo perduto. Menichella del resto non agisce mai alla cieca: se un'impresa va chiusa, la chiude. Nel caso di Gobbato, Meni-

chella non discute mai; finanzia con larghezza perché sa che Gobbato realizzerà quello che promette. Il primo stabilimento Alfa di Pomigliano è finito male, ma Pomigliano è un risultato industriale di grandissima importanza, realizzato in tempi straordinariamente difficili. Se non riesce a funzionare a pieno regime è perché i programmi cambiano continuamente e gli ostacoli tecnici sono veramente pesanti: ci sono problemi di macchinari, di formazione professionale, di reclutamento di manodopera. Gobbato accetta di impegnarsi su Pomigliano perché è una sfida straordinaria; ha a disposizione mezzi e risorse per costruire uno stabilimento ex-novo, cosa che non aveva potuto fare al Portello nel 1934, quando aveva dovuto affrontare una struttura impiantistica e organizzativa inefficiente che doveva essere cambiata a poco a poco con spostamenti di reparti faticosi, complicati spesso inutili.

Il Portello negli anni Trenta è sempre in ristrutturazione, con ottimi risultati, ma in condizioni senz'altro precarie. Pomigliano può invece essere pianificato ex-novo; è un impianto destinato a produrre motori aerei e può disporre, almeno sulla carta, di tutte le risorse possibili. Una grossa incognita è la manodopera perché in zona non c'è manodopera specializzata e questa è la sfida che Gobbato trova più interessante, più affascinante: formare manodopera. Si possono riportare alcune espressioni di Gobbato che nella riunione di progettazione di Pomigliano dice ad esempio: "bisogna agire a Pomigliano con fede di apostolo e con entusiasmo per formare le nuove maestranze"; l'obiettivo in fondo più importante per lui è formare operai, lavoratori, quadri tecnici in grado di dirigere questa fabbrica in autonomia. Sempre ispirato a questa forte carica etica dice ancora: "in questa nuova fabbrica vogliamo che regni la più perfetta armonia e vogliamo soprattutto che tutto sia assolutamente cristallino, dal punto di vista dei lavori, della gestione, delle commesse".

Gobbato, l'uomo

Siamo così scivolati a poco a poco sugli aspetti umani del personaggio, che è una delle ragioni per cui siamo qui: il nostro è soprattutto un incontro per ricordare l'uomo. Vengo allora all'ultimo dei temi che voglio sviluppare che è appunto l'"uomo" Gobbato. Sono passati ormai cinquant'anni dalla sua tragica morte e noi tutti abbiamo il dovere, qualunque sia la nostra opinione politica o la nostra ideologia, di cercare di capire le ragioni di chi ha vissuto e operato cinquant'anni fa. Ho trovato documenti molto belli: sono le lettere di alcuni operai arrestati dai tedeschi nel 1944, lettere mandate pochi giorni dopo i fatti, non con ricostruzioni retrospettive come fu fatto spesso dopo la liberazione, in cui questi operai ringraziano con parole commosse Gobbato per averli salvati e aver evitato la loro deportazione in Germania. Ci sono anche le lette-

re di interessamento di Gobbato per altri che invece furono poi mandati in Germania senza che si potesse ottenere la loro liberazione: tra questi ricordo Sante Romanoni, che ebbi la fortuna di intervistare, un operaio che si è salvato da Mauthausen nella seconda guerra mondiale, come si era salvato da Mauthausen, dove era stato imprigionato in condizioni ben diverse anche nella prima guerra mondiale. Ho appunto trovato la lettera con la quale Romanoni chiedeva di intervenire e la nota manoscritta di Gobbato che dice: "Cerchiamo di far qualcosa". Vorrei ora leggere un documento, altrettanto commovente: è un appunto a margine di una riunione in cui si parlava di problemi tecnici, di materiali. La riunione andava evidentemente per le lunghe e Gobbato si mise a scrivere un appunto che non c'entrava niente con l'argomento in discussione, ma che mostra la complessità degli stati d'animo che si agitavano dentro questo personaggio, come in molti altri che hanno fatto scelte diverse. Lo leggo e forse non c'è neanche bisogno di un commento: "Sensazione: noi non sbocchiamo; i tedeschi non seguono il nostro governo e non lo badano; il nostro governo non segue né capisce noi. Allora noi palpiamo la realtà attraverso un guanto spesso che non ci dà sensazioni esatte e che ci porterà al disastro senza che ce ne accorgiamo e quando credevamo di evitarlo. Le trattative governo repubblicano e Leyers (era il capo degli organismi economici tedeschi) sono pannolini (forse Gobbato intendeva: sono "pannicelli caldi", mezzi inefficaci, insomma). La situazione dipende da Kesselring per i combattenti, dal generale Wolff per la politica SS.

Trattare direttamente coi due per avere sensazioni; e se queste volessero dire la nostra morte morale?

Non potremo ribellarci perché con la situazione del nostro governo vorrebbe dire tradire ancora. Allora per non tradire bisogna morire oppure bisogna disobbedire al proprio governo e svincolarsi dalla schiavitù di obbedienza ingiustificata in cui ci tiene e tentare di non morire o morire facendo qualche cosa per evitare la morte per strangolamento lento progressivo".

Io non credo che ci sia bisogno di aggiungere molto a commento di queste parole: rappresentano il dramma di un personaggio con un fortissimo senso del dovere e della coerenza, che si trova in una condizione di tragica impasse. Gobbato non sa cosa fare: non può lasciare l'Alfa Romeo, perché rischierebbe di perdere tutto quello per cui si è battuto per anni; devi quindi rimanere, ma non vuol fare il doppio gioco, per coerenza ancora una volta, né sa essere un camaleonte; vuole essere giusto con se stesso e alla fine paga con la propria vita.

È uno dei pochi dirigenti di azienda, manager o im-

prenditori che paga la coerenza e di questo noi non possiamo che rammaricarci; è il meno che possiamo dire, perché un uomo come Gobbato nel corso del dopoguerra avrebbe potuto dare un eccezionale contributo all'industria e alla società italiana. Di questo sono assolutamente certo. Una testimonianza di ciò è data da un suo progetto per la ricostruzione: non si tratta di un inedito perché questo documento è stato pubblicato come prefazione all'edizione del 1949 di "Organizzazione dei fattori della produzione". In linea generale, il progetto di Gobbato è il progetto di un'industria decentrata e specializzata, che eviti le grandi dimensioni, che integri città e campagna, che non contribuisca all'urbanizzazione accentuata e accelerata in corso.

Per Gobbato è necessario mantenere le qualità e le caratteristiche del prodotto italiano, puntando però su dimensioni non semplicemente neo-artigianali. Il suo progetto non è quindi quello di una produzione d'élite come sosterrà nel 1946 l'ingegner Pasquale Gallo, nuovo presidente dell'Alfa Romeo. Non mi dilungo nei dettagli, che potrete trovare nel testo cui accenno, ma si tratta di una proposta che coglie in pieno i rischi tanto di una applicazione cieca del modello fordista, quanto di una visione limitata e ristretta delle potenzialità che si aprono all'industria italiana del dopoguerra.

Vorrei concludere con una nota di particolare attualità che mi era sfuggita quando avevo letto per la prima volta questo documento e che oggi pare avere una certa attualità. Sostiene allora Gobbato ancora una volta: sia l'azienda "sacra all'opera ed esclusa da ogni influenza che non sia rendimento; sottratta ad influenze di qualsiasi specie, che non siano progresso o migioria del rendimento". È il suo programma, il suo messaggio; l'azienda come possibile centro della società, per ritrovare una coesione che non può essere affidata né alla famiglia né all'individuo come atomo della società, né allo Stato come forza troppo lontana dalla vita delle persone.

Gobbato invece pensa all'azienda come nucleo di una possibile ricostruzione italiana; qui c'è appunto la nota con cui vorrei concludere: "Che se poi partiti politici, istituzioni ed iniziative di diversa natura abbisognano di ausili o sussidi, mai questi devono essere chiesti o dati dall'azienda, la quale non deve né può, con ciò e per ciò, aumentare o diminuire in simpatia verso il favorito o sfavorito: piaceri e favori può farli il singolo col suo patrimonio individuale e solo mediante ciò che personalmente gli appartiene può guadagnarsi benemerenzza e considerazione individuale". Questa chiusura ci fa un po' ridere amaro nei tempi un po' tristi in cui ci troviamo a vivere.

I Gobbato

Storia e valori ritrovati a Volpago del Montello

Marino Parolin

E' difficile esprimere un sentimento come quello che ho provato con l'incontro con l'ingegner Pier Ugo Gobbato. Tutto nasce da un racconto di mia madre, che non aveva potuto concretare, come molte persone di allora, un livello di studio più elevato: questa, infatti, era la situazione di Volpago del Montello a cavallo della seconda guerra mondiale.

È una storia, questa, che ha accompagnato oltre quarant'anni della mia vita. Da piccolo, mia madre sostava davanti alla tomba dei Gobbato durante le sue visite al cimitero, nel passaggio obbligato dalla tomba paterna a quella dei suoceri. Mia madre, di modeste origini, ma estremamente intelligente, mi indicava la lapide che ricordava l'ingegner Ugo Gobbato. Lei era dettagliatissima nei particolari: ancora oggi, alla luce delle mie ricerche, mi chiedo da chi avesse avuto le informazioni. In quegli anni, non c'era il Web, la radio era ancora un lusso. Per non parlare poi del telefono: c'era un solo posto pubblico in tutto il territorio del Comune di Volpago.

Nella mia mente, sulla base dei racconti di mio nonno, coetaneo di Ugo Gobbato, emigrato in Francia per lavorare in miniera a 13 anni, mi chiedevo come fosse stato possibile che in quei tempi di miseria, una persona di Volpago del Montello potesse laurearsi in ingegneria e tirarsi fuori dalla condizione in cui si trovava la stragrande maggioranza della gente, così come è stata ampiamente documentata nel film "L'albero degli zoccoli" di Ermanno Olmi. Se studiare era un lusso, come aveva potuto farlo Ugo Gobbato? Questa considerazione la rapportavo, ovviamente, anche alla mia condizione sociale, in cui lo studio era visto come una conquista, però costosa. Mio padre lavorò molto per farci studiare: quando mia sorella si diplomò in ragioneria nel 1968, era una delle prime diplomate in Volpago. Erano anche pochissimi quelli che potevano conseguire una laurea. Questa era la situazione e questi erano i miei pensieri.

Poi, dopo un po' di tempo, mia sorella, allora impiegata nel primo centro elettronico (Honeywell) della Confezioni San Remo, mi disse che, se l'Alfa Romeo era diventata quella che era, il merito andava all'ingegner Ugo Gobbato.

Tutto questo confermava come di tale personaggio si parlasse in Volpago e nella mia famiglia, accrescendo in me l'interesse per lui e quanto aveva fatto.

Passarono altri anni e mia sorella, che nel frattempo era diventata dipendente del Comune di Volpago, un giorno mi informò che se un giovane del nostro Comune avesse voluto laurearsi in ingegneria meccanica, avrebbe potuto ricevere una borsa di studio intitolata all'ingegner Ugo Gobbato.

Così mi era stata passata la notizia, rivelatasi poi non completamente corretta. Erano gli anni in cui dovevo operare le mie scelte di studio e, quindi, decidere del mio futuro.

Le mie condizioni economiche non erano forti e questa opportunità poteva fare al caso mio perché volevo conseguire la laurea in ingegneria meccanica. Però, il professore di matematica nel triennio finale del liceo scientifico (nel biennio, invece, ero stato uno dei migliori, ma con un altro docente) mi fece proprio odiare la materia, convincendomi che non avevo una predisposizione matematica. Con mia grande soddisfazione constatai poi che non era vero. Mi iscrissi a medicina veterinaria a Bologna. Alla luce della mia carriera e delle soddisfazioni professionali devo dire che sono contento della mia scelta. Però, tutto questo non attenuò la curiosità di conoscere chi fosse stato Ugo Gobbato. Questo nome mi passava sempre per la mente. Ricordo che, ogni tanto, sfogliando dei libri, l'argomento tornava alla ribalta e alimentava la mia curiosità.

A Bologna, passavo spesso per Piazza Maggiore in cerca di libri usati a metà prezzo. Un giorno, ne trovai uno di Gino Rancati su Enzo Ferrari. Sfogliandolo, vi lessi uno sfogo di Ferrari in cui affermava di aver conosciuto "... l'ingegner Ugo Gobbato, un veneto...". (Devo ringraziare mia moglie, che, recentemente, nel disbrigare il mio perenne disordine, lo ha ritrovato).

Poi vennero la laurea, l'inizio frenetico della professione (per mia fortuna, subito incessante) e, come spesso accade, le varie vicissitudini della vita. Cinque anni fa, decisi di metter fine a questa questione in sospenso. Incaricai una persona che conosceva bene gli archivi comunali di Volpago, Giorgetto Bressan, di cercare dati anagrafici sulla famiglia Gobbato. Ne ricavammo poco: la mia ricerca era di nuovo ferma.

Un giorno, nella mia quotidiana pausa-caffè, sfogliando il giornale che, proprio quel giorno era diverso dal solito, notai una pagina dedicata alla decadenza della

Marino Parolin è il promotore delle iniziative dedicate a Ugo e Pier Ugo Gobbato, partendo dalle sue ricerche a Volpago del Montello. Attivo nel settore delle auto storiche, è medico veterinario a Volpago.

Lancia dopo i fasti delle vittorie con la Stratos dell'ingegner Pier Ugo Gobbato. Capii che non poteva essere la persona che cercavo, ma pensai che vi fosse in qualche modo collegata. Grazie al Web ed essendo appassionato di auto d'epoca, mi sono connesso al sito del Lancia Club. Mi venne fornito il numero telefonico dell'ingegner Pier Ugo Gobbato, però non ricevetti nessuna conferma sulla sua parentela con l'ingegner Ugo.

Telefonai più volte, ma trovai sempre la segreteria telefonica. Capivo però che ero sulla strada giusta e quindi lasciai un messaggio. Non ottenni risposta e, dopo circa un mese, riprovai. Quando proprio ero convinto che ormai non ci fosse nulla da fare, mi arrivò una chiamata mentre mi stavo recando in clinica per il mio lavoro: "Dottor Parolin, sono Gobbato. So che lei mi sta cercando..".

Era la voce dell'ingegner Pier Ugo Gobbato. Era l'anello mancante e il punto di partenza. Ricordo con viva emozione l'episodio: persi la linea e lo richiamai appena arrivato.

Ricordo l'emozione dell'ingegner Pier Ugo quando gli dissi cosa stavo facendo e cosa avrei voluto fare.

Poco dopo, ci siamo finalmente incontrati: tutto avvenne davanti alla cappella di famiglia, al cimitero di Volpago, dove sapevo si sarebbe inizialmente recato.

Era accompagnato dalla moglie. Capii subito che era lui e mi avvicinai timidamente, per non disturbare, a distanza sufficiente per cogliere il suo commosso saluto al padre, quasi un bambino che è rimasto orfano. Dopo essermi presentato, li accompagnai a casa mia, guidando la mia auto straniera. Questa mia scelta lo indusse quasi a rimproverarmi: mi spiegò che noi italiani dobbiamo acquistare auto italiane per difendere il nostro lavoro.

Mi sentii un po' in difficoltà e gli spiegai di avere posseduto diverse auto italiane e, purtroppo, di non avere più potuto apprezzare l'affidabilità e la correttezza gestionale di una volta, che avevo invece ritrovato in quella marca. Gli dissi comunque che condividevo le sue ragioni e che un domani avrei riacquistato un'auto di produzione italiana. "Cominciamo bene", pensai, ma intanto apprezzavo la sua intelligente maniera di studiarmi e valutare se meritassi la sua fiducia. In quell'occasione c'era anche l'ingegner Li Bassi, progettista della linea di montaggio dell'Innocenti A40, milanese, che aveva conosciuto l'ingegner Ugo Gobbato.

Ne venimmo fuori un po' con le ossa rotte e ci guardammo bene negli occhi. Soprattutto, non riuscivamo a capire se l'ingegner Pier Ugo fosse veramente disposto a collaborare. Mi colpì una sua frase: "Dottore, vada avanti, ma vedrà che non se ne farà niente". Rimasi zitto.

Normalmente, rispondo subito perché non mi fermo mai davanti agli ostacoli, cerco sempre di capirli e, se

possibile, superarli. Mi regalò un libro sull'Alfa Romeo 6C 2500 con una affettuosa dedica e capii che quello era il suo modo di incoraggiare le persone. Mi commosse il suo pianto quando citammo l'assassinio di suo padre. Questo è stato certamente il dramma della sua vita: non è mai riuscito a placarlo e, certamente, era impossibile da dimenticare. Da lì è iniziato un percorso frenetico per recuperare questi anni. Abituamente, l'ingegner Pier Ugo veniva, prima del nostro incontro, una volta l'anno a Volpago per la commemorazione dei defunti. Da allora, tornò volentieri almeno altre tre o quattro volte assieme alla moglie Miucci, che apprezzava i tramonti sul Montello e sul Grappa.

Ricordo le cene conviviali, assieme a nostri compaesani. L'ingegner Pier Ugo era ormai uno di noi: quando arrivava a Volpago, molti lo aspettavano dal barbiere, all'albergo dove alloggiava, al ristorante.

All'inizio, pensavo di svolgere questa ricerca per soddisfare solo il mio interesse storico. Durante questi anni, alla luce del materiale che l'ingegner Pier Ugo mi ha consegnato, è emerso un aspetto umano e professionale dell'ingegner Ugo, che mi ha stupito nella sua grandezza.

Per questo, ho ritenuto doveroso rendere partecipe il Comune di Volpago: non è stato facile, anche perché ci si chiedeva a chi potesse interessare una storia di 60 anni prima. Il ruolo dell'ingegner Li Bassi è stato fondamentale per mettermi in contatto con l'amministrazione comunale. Da allora, non sono più riuscito a contenere l'entusiasmo di tutti, anche perché notizie e racconti degli eventi ci erano stati tramandati in maniera frammentaria e distorta. Grazie all'aiuto dello studio multimediale di Carlo Bazan, abbiamo elaborato una serie di immagini, ottenendone un risultato straordinario, anche per la qualità. Le abbiamo presentate a Volpago in due serate alle quali hanno partecipato oltre trecento persone (di solito, nelle campagne elettorali non se ne muovono più di una cinquantina). Le serate sono state registrate e ne abbiamo ricavato un DVD. L'amministrazione comunale ha intitolato all'ingegner Ugo Gobbato la sala consiliare, un'aula tecnica delle scuole medie, ha istituito un premio per gli studenti meritevoli, che idealmente riprende la borsa di studio istituita nel passato per onorarne la memoria.

Poi con l'ingegner Pier Ugo abbiamo ripetuto la presentazione al Museo Bonfanti-Vimar, al Museo Nuvolari, ai Lyons di Montebelluna. Anche la stampa locale si è interessata dell'ingegner Ugo Gobbato, così come parecchie riviste del settore automobilistico. Grazie all'impulso culturale che tutto questo ha dato alla comunità di Volpago, l'attuale amministrazione comunale ha conferito all'ingegner Pier Ugo Gobbato la cittadinanza onoraria il 22 dicembre 2007. In quell'occasione, l'ingegner Pier Ugo ha cominciato ad avvertire i primi

segni di cedimento fisico. Ricordo che non lo ha dato a vedere per tutta la serata. L'ho rivisto per l'ultima volta nell'estate 2008 a Migliarino di Pisa: è l'ultimo ricordo visivo che ho di lui. Mi ha confidato molte cose e mi ha lasciato altri documenti. Poi, l'ho solo sentito al telefono, rendendomi conto dell'affievolirsi della sua salute. Speravo che per la consegna del premio di studio di fine anno, fissato per il 20 dicembre 2008 e intitolato a suo padre, mi spedisse, come spesso faceva, un messaggio di saluto da rivolgere agli studenti. Mi disse che non se la sentiva ed era molto demoralizzato. Gli risposi: "Piero, dopo Natale sarò da te per correggere le bozze del nostro libro. Prenotami il solito albergo a Torino". Mi colpì la sua risposta: non faceva più programmi, andava avanti alla giornata. Pochi giorni prima dell'evento del 20 dicembre, in cui era prevista anche una presentazione sulla storia dell'automobilismo italiano, ebbi la percezione di dovere preparare delle foto che ci ritraevano insieme nelle varie occasioni in cui abbiamo lavorato in questi cinque straordinari anni. Le misi nell'entrata di casa mia, le lasciai lì e continuavo a guardarle, ripensando al percorso fatto. Arrivò il 20 dicembre: evento magnifico, tutto organizzato alla perfezione. Al mattino, la consegna del premio alla presenza di oltre 500 persone, con uno striscione che ricordava l'occasione della giornata.

È stato il segno che il premio "Ingegnere Ugo Gobbato" continuerà. Gli mandai una foto dell'evento, via SMS: sono contento che abbia potuto vederla. Alla

sera, eravamo tutti nell'auditorium comunale, gremito come non mai, per assistere alla conferenza del dottor Marco Fazio e del dottor Mantoan. A un certo punto, abbiamo dedicato un lungo applauso all'ingegner Pier Ugo Gobbato per una sua pronta guarigione. Nessuno di noi poteva immaginare che, proprio in quell'istante, lui ci lasciava per sempre.

La notizia mi è stata comunicata chiamandomi fuori della sala. Certo di assecondare la sua volontà, ho lasciato che la serata arrivasse a compimento. Infine, raccogliendo il coraggio e le forze, ho dato la notizia. Dopo un primo, attonito silenzio è partito un applauso che sembrava non finire mai. Sono sicuro che lui avrebbe gradito così. Ci sono emozioni della vita e sensazioni indescrivibili.

Questa storia ha dato tanto a me, mia moglie, la mia famiglia: ideali, forza, obiettivi e chissà quante parole ancora. Mi rendo conto che la vita va avanti, ma adesso ci sentiamo privi di un punto di riferimento.

Si parla, in questo difficile momento economico, che ci voglia uno scatto d'orgoglio, uno sforzo collettivo basati sullo spirito per la nazione: sono certo che persone quali gli ingegneri Gobbato saprebbero oggi, come allora, guidare con la giusta motivazione la ripresa della nostra industria automobilistica. E non solo.

Grazie a tutti coloro che mi sono stati vicini in questo lavoro: in particolare a mia moglie Carla, che, una volta di più, ha tollerato un mio progetto.

Volpago del Montello

Diverse sono le convinzioni in merito all'etimologia di Volpago.

Secondo la tradizione popolare, il nome Volpago significherebbe "paese delle volpi". Un'interpretazione più rispettosa della documentazione storica esistente, in cui il toponimo viene sempre registrato come "Bolpagus", ci porta a scindere la denominazione nella radice "bol", termine di probabile origine tarbarbarica con il significato di "terra rossa" e nel suffisso "pagus" che esprime il concetto latino di paese. In sintesi, il nome Volpago avrebbe il significato di "paese della terra rossa": la conformazione geologica del terreno lo conferma.

Durante il dominio di Venezia, si sviluppò l'occupazione agricola con l'introduzione della coltivazione del granoturco e l'allevamento del baco da seta. Nel territorio si stabilirono numerose famiglie trevigiane e veneziane nelle loro residenze di campagna.

L'era industriale iniziò a Volpago per iniziativa di una delle più prestigiose famiglie del paese: i Gobbatto, che, dal 1870, furono protagonisti della realtà protoindustriale locale. Accanto alle due ville di questa famiglia, furono costruiti una filanda e uno stabilimento bacologico. Vi trovarono impiego centinaia di donne provenienti anche dai paesi limitrofi. All'inizio del secolo scorso, Volpago fu uno dei centri più attivi nell'allevamento del baco da seta, nella lavorazione dei bozzoli e nella produzione della seta. Però, negli stessi anni, una generalizzata situazione economica precaria provocò una massiccia fase migratoria, soprattutto verso il Sud America. Le partenze quasi dimezzarono la popolazione. Sulla parte montelliana del territorio comunale che guarda il Piave, numerosi siti rinviano la memoria al primo conflitto mondiale, che proprio qui ebbe uno dei passaggi determinanti:

la Battaglia del Solstizio (15-23 giugno 1918), con la quale iniziò il ripiegamento delle truppe austro-ungariche, che portò poi all'armistizio del 4 novembre 1918.

Il 24 luglio 1930, una tromba d'aria provocò morti ed istruzioni e danneggiò gravemente la chiesa parrocchiale di Selva, che vantava uno dei patrimoni artistici più ricchi di tutta la diocesi trevigiana. Il nuovo tempio fu costruito per contenere le opere d'arte recuperate. Anche il secondo conflitto mondiale fu particolarmente tragico con rastrellamenti nazi-fascisti e numerosi caduti nelle campagne di Africa e Russia. La fine della guerra segnò un lento, ma progressivo cambiamento sociale. Le prime ondate di emigrazione verso Nord Europa e Nord America furono sostituite da piccole iniziative imprenditoriali, che fecero uscire il paese dalla realtà rurale.

Il Comune si caratterizza, comunque, per una forte presenza di insediamenti agricoli. Tra questi, particolare nota meritano gli allevamenti di conigli, la concentrazione dei quali nel territorio comunale rende Volpago del Montello uno dei maggiori poli nazionali di produzione nel settore cunicolo.

Lo sviluppo del territorio è quello caratteristico della Regione Veneto, basato fondamentalmente su una fitta rete di piccole imprese artigiane di produzione, principalmente nei settori calzaturiero, delle confezioni, meccanico e della lavorazione del legno.

Merita poi particolare attenzione l'attività di ristorazione, nelle sue varie forme: grazie alla molteplice e varia offerta, cui vanno aggiunte una quindicina di aziende agrituristiche con ristorazione, unitamente alle peculiarità geografiche del territorio, Volpago del Montello costituisce una delle maggiori mete del turismo enogastronomico.

LE MONOGRAFIE AISA

- 86 **Pier Ugo e Ugo Gobbatto, due vite per l'automobile**
con il patrocinio del Comune di Volpago del Montello
Milano, 14 marzo 2009
- 85 **Jean-Pierre Wimille il più grande prima del mondiale**
Alessandro Silva
in collaborazione con Alfa Blue Team
Milano, 24 gennaio 2009
- 84 **Strumento o sogno. Il messaggio pubblicitario dell'automobile in Europa e Usa 1888-1970**
Aldo Zana
in collaborazione con CMAE
Milano, 29 novembre 2008
- 83 **La Formula Junior cinquanta anni dopo 1958-2008**
Andrea Curami
Monza, 7 giugno 2008
- 82 **Alle radici del mito. Giuseppe Merosi, l'Alfa Romeo e il Portello**
Conferenza Aisa-Cpae
Piacenza, 11 maggio 2008
- 81 **I primi veicoli in Italia 1882-1899**
Conferenza Aisa-Historic Club Schio
Vicenza, 29 marzo 2008
- 80 **Automobili made in Italy. Più di un secolo tra miti e rarità**
Tavola rotonda
Museo dell'Automobile Bonfanti-Vimar
Romano d'Ezzelino, 1 marzo 2008
- 79 **Aisa 20 anni 1988-2008**
Riedizione della Monografia 1
I progettisti della Fiat nei primi 40 anni: da Faccioli a Fessia
di Dante Giacosa
Milano, 15 marzo 2008
- 78 **Vittorio Valletta e la Fiat**
Tavola rotonda Aisa-Fiat
Torino, 1 dicembre 2007
- 77 **Dalla Bianchi alla Bianchina**
Alessandro Colombo
Milano, 16 settembre 2007
- 76 **60 anni dal Circuito di Piacenza, debutto della Ferrari**
Tavola rotonda Aisa-Cpae
Palazzo Farnese,
Piacenza, 16 giugno 2007
- 75 **Giuseppe Luraghi nella storia dell'industria automobilistica italiana**
Tavola rotonda Aisa-Ise Università Bocconi
Università Bocconi, Milano, 26 maggio 2007
- 74 **La Pechino-Parigi degli altri**
Antonio Amadelli
Palazzo Turati, Milano, 24 marzo 2007
- 73 **Laverda, le moto, le corse**
Tavola rotonda
Università di Vicenza, 3 marzo 2007
- 72 **100 anni di Lancia**
Tavola rotonda
Museo Nicolis, Villafranca, 25 novembre 2006
- 71 **1950-1965. Lo stile italiano alla conquista dell'Europa**
Lorenzo Ramaciotti
Milano, 14 ottobre 2006
- 70 **Fiat 124 Sport Spider, 40 anni tra attualità e storia**
Tavola Rotonda
Torino, 21 maggio 2006
- 69 **L'evoluzione della tecnica motociclistica in 120 anni**
Alessandro Colombo
Milano, 25 marzo 2006
- 68 **Dalle corse alla serie: l'esperienza Pirelli nelle competizioni**
Mario Mezzanotte
Milano, 25 febbraio 2006
- 67 **Giulio Carcano, il grande progettista della Moto Guzzi**
Alessandro Colombo, Augusto Farneti,
Stefano Milani
Milano, 26 novembre 2005
(con la collaborazione del CMAE)
- 66 **Corse Grand Prix e Formule Libre 1945-1949**
Alessandro Silva
Torino, 22 ottobre 2005
- 65 **Ascari. Un mito italiano**
Tavola rotonda
Milano, 28 maggio 2005
- 64 **Itala, splendore e declino di una marca prestigiosa**
Donatella Biffignandi
Milano, 12 marzo 2005
- 63 **Piloti italiani: gli anni del boom**
Tavola Rotonda
Autodromo di Monza,
29 gennaio 2005
- 62 **Autodelta, dieci anni di successi**
Tavola rotonda
Arese, Museo Alfa Romeo,
23 ottobre 2004
- 61 **Carlo Felice Bianchi Anderloni: l'uomo e l'opera**
Tavola rotonda
Museo dell'Automobile Bonfanti-Vimar
Romano d'Ezzelino, 8 maggio 2004
- 60 **I mille giorni di Bernd Rosemeyer**
Aldo Zana
Milano, 20 marzo 2004
- 59 **Moto e corse: gli anni Settanta**
Tavola rotonda
Milano, 29 novembre 2003
- 58 **Le automobili che hanno fatto la storia della Fiat. Progressi della motorizzazione e società italiana.**
Giorgio Valentini, Lorenzo Boscarelli
Milano, 7 giugno 2003
- 57 **Dalla carrozza all'automobile**
Aspetti, Boscarelli, Pronti
Piacenza, 22 marzo 2003
- 56 **Le moto pluricilindriche**
Stefano Milani
Milano, 30 novembre 2002
- 55 **Carrozzeria Bertone 1912 - 2002**
Tavola rotonda
Torino, 30 ottobre 2002
- 54 **L'ingegner Piero Puricelli e le autostrade**
Francesco Ogliari
Milano, 18 maggio 2002
- 53 **Come correavamo negli anni Cinquanta**
Tavola rotonda
Milano, 12 gennaio 2002
- 52 **L'evoluzione dell'auto fra tecnica e design**
Sandro Colombo
Verona, 8 ottobre 2001
- 51 **Quarant'anni di evoluzione delle monoposto di formula**
Giampaolo Dallara
Milano, 8 maggio 2001
- 50 **Carrozzeria Ghia - Design a tutto campo**
Tavola rotonda
Milano, 24 marzo 2001
- 49 **Moto e Piloti Italiani Campioni del Mondo 1950**
Alessandro Colombo
Milano, 2 dicembre 2000
- 48 **1950: le nuove proposte Alfa Romeo 1900, Fiat 1400, Lancia Aurelia**
Giorgio Valentini
Milano, 8 ottobre 2000
- 47 **Come nasce un'automobile negli anni 2000**
Tavola rotonda
Torino, 23 settembre 2000
- 46 **Maserati 3500 GT una svolta aperta al mondo The Maserati 3500 GT (English text)**
Giulio Alfieri
Milano, 12 aprile 2000
- 45 **Lancia Stratos**
Pierugo Gobbatto
Milano, 11 marzo 2000
- 44 **Il record assoluto di velocità su terra Gli anni d'oro: 1927-1939**
Ugo Padini
Milano, 21 ottobre 1999
- 43 **L'aerodinamica negli anni Venti e Trenta Teorie e sperimentazioni**
Franz Engler
Milano, 4 giugno 1999
- 42 **Adalberto Garelli e le sue rivoluzionarie due tempi**
Augusto Farneti
Milano, 17 aprile 1999
- 41 **La Carrozzeria Zagato vista da...**
Tavola rotonda
Trieste, 13 settembre 1998
- 40 **Tenni e Varzi nel cinquantenario della loro scomparsa**
Convegno
Milano, 7 ottobre 1998
- 39 **Il futurismo e l'automobile**
Convegno
Milano, 16 maggio 1998
- 38 **I fratelli Maserati e la OSCA**
Tavola rotonda
Genova, 22 febbraio 1998
- 37 **Enzo Ferrari a cento anni dalla nascita**
Tavola rotonda
Milano, 18 aprile 1998

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

AISA

Associazione Italiana per la Storia dell'Automobile

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

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

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

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



© AISA • Associazione Italiana per la Storia dell'Automobile (marzo 2009)

Si ringraziano per la collaborazione:

Roberto Toffoletto, sindaco del Comune di Volpago del Montello; Elena Fregolent, Ufficio cultura, Comune di Volpago del Montello;
Marino Parolin, Angelo Ruffini, Lorenzo Boscarelli, Gianni Cancellieri, Marco Fazio

Pubblicazione a cura della Società Editrice Il Cammello, Torino

ASSOCIAZIONE ITALIANA PER LA STORIA DELL'AUTOMOBILE

ASSOCIAZIONE
ITALIANA
PER LA STORIA
DELL'AUTOMOBILE



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