

## **EMANUELE CACHERANO DI BRICHERASIO – di Donatella Biffignandi**

**Testo redatto in occasione del convegno “EMANUELE DI BRICHERASIO 150. La parabola di un conte visionario”, svoltosi a Fubine Monferrato il 1° giugno 2019, organizzato dal Comune di Fubine per il 150esimo anniversario della nascita del Conte Emanuele Cacherano di Bricherasio (<http://www.comune.fubine.al.it/hh/index.php>), in collaborazione con AISA**

Sono trascorsi 150 anni dalla nascita di colui che più si adoprò per la fondazione della Fiat, che fu tra i promotori dell'Automobile Club di Torino (primo d'Italia ad essere costituito), che è considerato il padre del Salone dell'Auto e del codice della strada. Ci si può immaginare agevolmente che il suo nome sia sulla bocca di tutti gli appassionati, che gli siano stati tributati onori e memorie, che della sua opera non si sia persa neanche una virgola...

La realtà è molto diversa. Del Conte Emanuele Cacherano di Bricherasio, discendente di un'antica e nobile famiglia piemontese che ricevette il suo feudo direttamente dai Savoia, si sa poco, e si ricorda ancora meno. La sua vita, e soprattutto la sua morte, è avvolta nel mistero e nel mistero è rimasta, per tutti gli anni che ne sono seguiti, fino a cancellare anche lo spessore e l'importanza del ruolo che ricoprì tra la fine dell'Ottocento e l'inizio del Novecento.

Emanuele Cacherano dei conti di Bricherasio nacque a Torino il 25 agosto 1869 da Teresa Massel di Caresana e da Luigi, in una delle più cospicue famiglie della aristocrazia provinciale, stanziatasi dall'Astigiano nel Pinerolese sin dalla seconda metà del '300, a capo del feudo di Bricherasio. Ex ufficiale di cavalleria, amministratore di un patrimonio fondiario tra i più solidi e ragguardevoli tra quelli posseduti dalla vecchia nobiltà subalpina, ancora molto giovane Emanuele divenne il centro di una vasta serie di relazioni che spaziava dagli artisti radunati intorno alla figura della sorella, Sofia di Bricherasio, valente pittrice e discepola di Lorenzo Delleani, ai giovani e benestanti appassionati della tecnica motoristica, che negli anni Ottanta e Novanta dell'Ottocento faceva i primi passi. Capace di legarsi di amicizia profonda a scrittori come Edmondo De Amicis, di cui condivise generiche simpatie verso il pensiero socialista, a giovani borghesi animosi come Federigo Caprilli, Ufficiale di Cavalleria, destinato a diventare il più grande Campione di tutti i tempi, a meccanici valenti come Giovanni Battista Ceirano o progettisti geniali come Aristide Faccioli, fu personaggio singolare, ricchissimo di curiosità culturali, in dimistichezza con studi di sociologia e di scienza politica, tra i primi esponenti della vecchia aristocrazia locale guadagnati alle tesi dell'industrialismo. Soprattutto, in possesso di una rara visione degli sviluppi economici e sociali della nascente industria automobilistica.

Anch'egli frequentava il suo famoso Caffè Burello, storico locale all'angolo tra Corso Vittorio Emanuele e via Rattazzi, dove si ritrovava sia la Torino aristocratica sia quella imprenditoriale, entrambe in ammirazione davanti alle vetturelle che provengono dalla vicina Francia e costituiscono la novità del giorno. Se ne fa un gran parlare, è l'argomento preferito dal conte Roberto Biscaretti di Ruffia, parlamentare, capitano di lungo corso, presidente di cento società, fotografo e soprattutto automobilista della prim'ora, proprietario di una Daimler, e poi di varie De Dion & Bouton. Ma altrettanto se ne interessa Cesare Goria Gatti, avvocato, giornalista, fondatore di molte riviste, sportivo sfegatato, tanto da compiere, nel 1883, la Torino-Modena su velocipede e dieci anni dopo diventare presidente del Biciclettisti Club di Torino e membro dell'Unione Velocipedistica italiana. E Carlo Racca, anch'egli avvocato, appassionato di meccanica, depositario nel 1899 di un brevetto per “*cambio di rapporto di velocità specialmente adatto per autovetture automobili*”; e Michele Lanza, forse il meno blasonato, ma titolare di una fiorente industria stearica. Si unisce al gruppo anche Giovanni Agnelli, ex capitano di cavalleria trentaduenne in congedo anticipato, trasferitosi a Torino dalla vicina Villar Perosa.

Tra tutti però, il più appassionato ed infervorato è Emanuele: è il più concreto, il più attivo, il più desideroso di passare dalle chiacchiere di caffè ai fatti.

D'altra parte il clima che si respira a Torino in quei decenni è inebriante, tale da ubriacare e galvanizzare (è di quegli anni la nascita del termine “elettrizzante”, proprio per il diffondersi dell'uso dell'energia elettrica) qualunque giovane dotato di mezzi e di idee, come era Emanuele. Torino è città viva, attenta a se stessa, con dei progetti, degli obiettivi, dei piani precisi

voluti e discussi dalla cittadinanza intera. *“Torino, la cui popolazione è raddoppiata negli ultimi cinquant’anni, ha saputo risolvere i più importanti problemi edilizi. Per merito delle successive Municipalità... la città si è dotata di un apparato concettuale, economico, sociale che si adatta mirabilmente alle sue esigenze. Nessuno dei grandi servizi pubblici – istruzione, assistenza, illuminazione, trasporti, acqua, sanità – è stato trascurato... Sono stati aperti dispensari, ricoveri, ospedali; sono state tracciate innumerevoli canalizzazioni, i tramway elettrici sono stati in parte municipalizzati, e le linee tramviarie sono state sviluppate soprattutto verso la periferia; si sono costruiti acquedotti e fognature... si sono avviati numerosi lavori artistici, quale il nuovo ponte sul Po, sono stati creati parchi e giardini, sono state costruite case popolari”*. Questo il giudizio dei rappresentanti della Municipalità di Parigi all’Esposizione del 1911, persone sicuramente abituate al bello, allo sfarzo e alla magnificenza.

Si tratta di un clima costruito con pazienza e determinazione a partire dal 1865, anno nefasto per la storia di Torino: quello in cui perse il suo ruolo di capitale che deteneva da tre secoli (anche se solamente gli ultimi quattro per il Regno d’Italia). E’ del 1865 infatti l’“Appello diretto agli Industriali esteri e nazionali”. Pubblicato in quattro lingue dagli amministratori municipali e da associazione cittadine, prospettava i vantaggi per gli imprenditori che avessero investito a Torino: agevolazioni fiscali e daziarie, disponibilità di terreni, servizi pubblici di distribuzione di energia a costi contenuti, una rete ferroviaria in espansione, la presenza di una manodopera alfabetizzata e professionalmente capace. Certo, la nascita e lo sviluppo dell’industria automobilistica sono ancora lontani; ben più vicini, e forieri di crisi, sono i pesanti effetti della depressione internazionale, dell’introduzione delle tariffe doganali, della guerra commerciale con la Francia, che sul Piemonte avrà esiti catastrofici. Ma arrivati alla svolta del secolo, i primi segnali di una ripresa, con l’adeguamento delle infrastrutture cittadine al passaggio da capitale politica a metropoli industriale, sono molto chiari, e lo testimoniano le due grandi Esposizioni, del 1884 e del 1898 (quest’ultima per il Cinquantenario dello Statuto Albertino) che richiamano a Torino milioni di visitatori e le ridanno grande visibilità e centralità.

Proprio nel 1898, per esempio, si avvia l’elettrificazione della rete tramviaria, e più in generale la produzione di energia elettrica. E se nell’Esposizione del 1884 il telefono era comparso come curiosità, sotto forma di impianto a circuito chiuso a disposizione dei soli visitatori, nel 1898 la “Società telefonica Italo–Americana per l’esercizio del telefono Bell” conta ormai un migliaio di abbonati. Se risale addirittura al 1838 il primo sistema di illuminazione pubblica stradale a gas (prima città italiana e quarta in Europa), la Società Anonima per l’Illuminazione della Città di Torino (poi Italgas), nata nel 1837, nel 1898 aveva già dimensioni ragguardevoli e che, cosa che più importa per cogliere l’atmosfera subalpina di quegli anni, è sostenuta da capitali francesi, tedeschi, belgi, svizzeri. Questa internazionalità di capitali non è un caso isolato. La Società Anonima Elettricità Alta Italia nasce a Torino nel 1896 per iniziativa del gruppo tedesco Siemens-Halske. E con i capitali di un gruppo svizzero-tedesco si costituisce anche la Società Elettrochimica di Pont-Saint-Martin, destinata a trasformarsi, dopo la guerra, nella SIP, Società Idroelettrica Piemonte, uno dei più importanti gruppi elettrici e telefonici del paese con sede a Torino.

E’ una realtà cittadina in profondo fermento, su cui l’irruzione rivoluzionaria di una invenzione, il motore a scoppio, ha l’effetto di una bomba. E’ infinitamente più maneggevole, leggero, versatile, economico, dei pesanti motori a vapore che avevano industrializzato l’Ottocento. Viene inizialmente applicato alle macchine per cucire, poi alle biciclette, quindi ai carretti, e di lì è un attimo vedere apparire e circolare le prime vetturelle. A Torino, sarà Michele Lanza il primo (in Italia) a costruire un’automobile a quattro ruote, nel 1895: l’entusiasmo dei suoi amici del Burello è enorme.

In particolare, Emanuele ne è conquistato. Di lì a poco, tre anni scarsi, arriva il momento propizio per non restare semplice spettatore. Ormai è molto legato a Goria Gatti, che lo coinvolge nella fondazione del primo periodico italiano specializzato sull’automobilismo: “L’Automobile”, primo numero il 15 dicembre 1898. Ma a sua volta Emanuele qualche mese prima lo aveva convinto a partecipare ad una sua idea. L’idea è quella di puntare sulle vetturette che Giovanni Ceirano, da anni costruttore di biciclette Welleyes, su licenza, successivamente importatore dei motocicli “Gladiator”, costruisce in proprio, battezzandole anch’esse Welleyes. Ceirano è di grande mestiere, ma non ha soldi; ma a quelli possono provvedere Emanuele, Goria Gatti ed altri due amici, il banchiere Pietro Fenoglio e Attilio Calligaris. Perché non provare a vedere se, supportata da qualche capitale in più, l’iniziativa imprenditoriale di Ceirano non parta alla grande? Alla mala parata, i quattro ci avranno perso dei soldi, ma non la faccia... e si saranno tolti uno sfizio. Così, il 23 ottobre 1898 Bricherasio e Goria Gatti, unitamente agli altri due, firmano con Ceirano una scrittura privata “per lo sfruttamento dei brevetti dell’ing.

Faccioli”, impegnandosi a versare ciascuno 1.500 lire, per complessive lire 6.000, con cui si intendono affrontare le spese per costruire, “a titolo di prova”, due vetturine a motore.

Sembra chiaro, dal loro modo di procedere, una certa cautela: appassionati sì, ma non al punto da rischiare troppo. Si ripropongono infatti di “*addivenire ad opportuna convenzione per ottenere la privativa, ossia i brevetti, ed intraprenderne la fabbricazione su vasta scala*” soltanto **dopo** che “*questi campioni tipi siano risultati pratici e commerciali*”. La fabbricazione è affidata all’officina di Giovanni Ceirano e dovrà eseguirsi “*ad economia*”, ricorrendo, se necessario, ad altre officine specializzate per “*quelle parti o pezzi che sarà conveniente*”.

La prima Welleyes è realizzata nel giro di poco più di un mese, e si rivela quanto mai opportuna l’iniziativa editoriale di Goria Gatti (effettivamente, il nesso è davvero evidente). Sul primo numero della rivista “L’Automobile”, nella cui direzione rientra anche Faccioli, si pubblica una foto ed un articolo sul nuovo modello, elogiandone il motore verticale a due cilindri e definendolo “*destinato ad essere la automobile preferita da tutti coloro che amano avere una macchina semplice, elegante e di facile manutenzione*”, il cui prezzo è tale “*da essere alla portata di tutti e da renderla una macchina veramente commerciale*” (è venduta a 4.000 lire). Faccioli quindi mette subito mano ad una seconda Welleyes, diversa dalla prima soprattutto per quanto riguarda il motore: è sempre un bicilindrico di 3,5 CV con trasmissione primaria a cinghie e secondaria a catena, ma è orizzontale, raffreddato ad acqua e sistemato in posizione longitudinale. “*Il sistema speciale con cui l’acqua viene raffreddata, senza bisogno di pompa, permette di fare un percorso di 150 km senza aggiungere o cambiare acqua ai dodici litri di provvista iniziale*”, specifica “L’Automobile”. Questi primi due modelli piacciono, e si passa alla fase successiva: l’ottenimento del brevetto. Ceirano lo consegue il 15 aprile 1899, con il numero 51406.

**Goria Gatti e Cacherano sono entusiasti.** Al Caffè Burello non si parla d’altro: e ad ascoltare le mirabolanti imprese della Welleyes si aggiungono anche altri recenti adepti alla passione automobilistica, come Lodovico Scarfiotti, facoltoso industriale e, naturalmente, ex ufficiale di cavalleria; l’agente di cambio Luigi Damevino, il banchiere e industriale della seta Michele Ceriana-Mayneri, il nobiluomo Alfonso Ferrero de Gubernatis di Ventimiglia. Sono nomi importanti, tutti sotto i quarant’anni, e li ritroviamo dappertutto. Hanno preso l’abitudine di ritrovarsi, oltre che al Caffè, anche alla “Mostra di Automobili” dell’Esposizione, e da queste ripetute riunioni nasce l’idea di costituirsi in club. Eccoli infatti convergere tutti nell’atto costitutivo dell’Automobile Club Subalpino, poi cambiato in Automobile Club d’Italia, sottoscritto il 18 novembre 1898 (quell’autunno fu davvero fecondo per l’automobilismo italiano!) a Torino da Emanuele Cacherano di Bricherasio, Roberto Biscaretti di Ruffia, Cesare Goria Gatti, Giovanni Agnelli, Luigi Storer, Michele Lanza, Giovanni Ceirano, Salvatore Pugliese, Jules Blanc, Carlo Racca, Edoardo Noyer, Michele Ceriana-Mayneri, Felice Leumann, Giuseppe Rotta, Luigi Damevino, Pietro Gandolfo, Pietro Bosio, Fortuné Neveux, Carlo Biscaretti di Ruffia. Bricherasio è fin da subito tra i membri del Consiglio più attivi, tanto da preparare ed allestire “con intelligente alacrità” i locali sociali, che vengono inaugurati il 22 gennaio 1899. L’arredamento piace molto: “*nella sua semplicità è elegante e dimostra il gusto artistico di chi con tanto amore e zelo se ne interessò*”. Non si sa se per iniziativa del Conte o di chi, si approva un articolo aggiuntivo nello Statuto con il quale “*vengono ammesse le signore a far parte della Società quali patronesse*”. Non era così scontato.

Il 30 aprile 1899, a quindici giorni dal conseguimento del brevetto, la Welleyes esordisce alla corsa Torino-Pinerolo-Avigliana-Torino, organizzata dal neonato Automobile Club. È guidata da Goria Gatti, che concorre nella terza categoria, impiega 3 ore e dieci minuti e ottiene il secondo premio, su sette concorrenti. Altri collaudi per farsi un’idea della fattibilità “su vasta scala” della vetturina Ceirano si susseguono. Il Marchese Sommi Picenardi percorre con successo i 280 chilometri che separano Torino dalla sua villa di Torre de’ Picenardi (Cremona) senza “*alcun serio incidente*”; e del fatto è data adeguata pubblicità su “L’Automobile”. Il 15 giugno 1899 la rivista, nel ritornare ad elogiare la vetturina (“*la somma dei vantaggi pratici che offre pertanto questa vetturina non ha bisogno di essere commentata per gli intenditori*”) termina l’articolo con le parole: “*Si fabbrica ora in due modelli – a 4 ed a 6 cavalli – ma purtroppo la intensità di fabbricazione non è proporzionata al crescente numero di ordinazioni ed è lamentabile che non si pensi a dare un maggiore sviluppo alla fabbricazione di un tipo così bene accolto dai nostri automobilisti*”.

Evidentemente si vuole creare l'effetto sorpresa, perché in realtà qualcuno ci pensa. Sono Bricherasio e Gorla Gatti che ritengono sia ormai opportuno interessare gli amici del Caffè Burello alla loro impresa. In pratica la proposta è “*fabbricare e commerciare su scala industriale vetture e carri automobili*”, assorbendo la Ceirano & C. e promuovendo la costruzione di un proprio stabilimento ove realizzare l'intero ciclo produttivo, dai telai ai motori e alle carrozzerie. Alla fine di giugno Bricherasio ha finito di radunare le adesioni. Il primo luglio convoca nel suo palazzo di Torino, all'angolo di via Lagrange (oggi proprietà della Banca Patrimoni Sella) i suoi otto amici: Gorla Gatti, Biscaretti, Racca, Damevino, Ceriana, Scarfiotti, Ferrero, Lanza. All'ultimo momento Lanza si tira indietro, qualcuno propone di coinvolgere Giovanni Agnelli. Insieme, firmano l'atto costitutivo della Fabbrica Italiana Automobili di Torino, assicurati anche dalla disponibilità della Banca di Sconto e Sete a sostenere l'impresa.

Possiamo immaginarci quel momento grazie al quadro commissionato al pittore Lorenzo Delleani dalla famiglia Bricherasio qualche anno dopo, presumibilmente intorno al 1905/1906. Delleani è ben consapevole del valore che i suoi committenti vi annettono. Crea infatti una sorta di “Ultima Cena”: gli otto si stringono intorno alla figura centrale del Bricherasio, l'unico in posizione dominante sugli altri, l'unico ad essere vestito di bianco, mentre tutti gli altri sono in grigio o in scuro, l'unico ad essere ripreso proprio all'atto della firma. C'è chi guarda Bricherasio, come Biscaretti; c'è chi fissa lo spettatore; il più impassibile di tutti è Agnelli, che non guarda in faccia nessuno e che, seppure messo da Delleani in seconda fila e seduto, spicca per avere lo stesso atteggiamento eretto e il volto alla stessa altezza del Conte Emanuele, per un effetto prospettico poco credibile.

In basso si legge una targa: “*Il conte Emanuele Cacherano di Bricherasio, ideatore e propugnatore della prima fabbrica italiana di automobili, il primo luglio milleottocentonovantanove, inizia l'impresa coraggiosa e feconda radunando nel suo palazzo i soci fondatori della Fiat*”. Seguono, quindi, i nomi dei presenti.

A poco più di una settimana da questo primo incontro, l'11 luglio, Bricherasio convoca nuovamente gli otto per la formalizzazione dell'atto costitutivo nello studio del dottor Ernesto Torretta, notaio della Real Casa. Sempre attivissimo, Emanuele ha dato appuntamento anche ad altri **ventisei** potenziali sottoscrittori delle azioni, che riesce a coinvolgere grazie alla credibilità e affidabilità della sua figura e alle sue vaste e ramificate relazioni sociali. Il capitale sociale è fissato in **ottocentomila lire**, suddiviso in quattromila azioni da duecento lire ciascuna. I promotori hanno sottoscritto 150 azioni a testa, per un totale di 1350 azioni, pari al 33% del capitale; rimangono inoperte duemilaseicento azioni, pari al 66%. Proprio alla ricerca di piccoli azionisti solidi e disponibili si era dedicato in quei giorni Bricherasio, tramite il Banco di Sconto e Sete. All'ultimo momento però ci si rende conto che non sarebbero state raggiunte tutte le adesioni necessarie, e perciò il Banco decide di acquistare in proprio i 705 titoli rimasti. In questo modo la famiglia Ceriana, azionista del Banco, si trova a disporre all'interno della neonata società di un peso non previsto, tanto più che già un suo membro, Michele Ceriana-Mayneri, fa parte del gruppo dei promotori ed è titolare di altri 150 titoli.

In un clima comunque euforico si svolge la prima assemblea dei soci, e al momento della nomina del Consiglio di Amministrazione sono votati all'unanimità tutti e solo i padri fondatori. Questi si riuniscono anche nel pomeriggio, per scegliere gli uomini destinati alle cariche sociali. Su proposta di Biscaretti, la presidenza è affidata a Scarfiotti. La delusione di Bricherasio deve essere enorme. Scarfiotti non è un ingegnere, non è un tecnico, né si è messo in una luce particolare per qualcosa. E' un avvocato, e questo la dice lunga sull'impostazione che la società appena costituita intende darsi: appare prioritaria la volontà di muoversi con sicurezza in campo legale, finanziario, borsistico. D'altra parte l'intero consiglio è costituito da uomini d'affari di varia connotazione sociale ed esperienza imprenditoriale, e non vi domina, a differenza di quasi tutte le iniziative analoghe sorte all'epoca in Italia e in Europa, la classica figura dell'inventore-imprenditore. Certo, il tecnico inventore è giudicato essenziale anche in Fiat, ma si ritiene meglio inserirlo nella struttura esecutiva, alle dipendenze di un direttore generale. Le questioni tecniche non sono il fine esclusivo.

Ma perché comunque non affidare la presidenza a Bricherasio, il più attivo, il vero tessitore? Si disse che era stato scelto Scarfiotti proprio perché il meno impegnato dei nove nelle vicende che portarono alla fondazione; la sua nomina consente che tutti “si sentano alla pari”. Questo, probabilmente, non consola Bricherasio a cui, forse per riparazione, è offerta la vice presidenza. E' offerta in seconda battuta, per la verità, perché in un primo tempo la si vuole affidare a Ceriana,

riconoscendogli in questo modo il suo ruolo di maggiore azionista. Ceriana è uomo accorto ed intelligente, e si schermisce, girando la carica al conte Emanuele. Che però si fa un po' pregare, e quindi, vista l'insistenza del consesso, accetta.

"Fiat Fiat et Fiat fuit", sia la Fiat e la Fiat fu, sembra che Bricherasio rispondesse enigmaticamente a chi gli chiedeva di come fossero andate le cose. Infatti, inizia l'avventura. E non è davvero facile, a giudicare dai primi, vivaci verbali dei consigli di amministrazione. Le difficoltà scaturiscono soprattutto dalla non facile transizione **da una organizzazione tecnico-produttiva artigianale ad un assetto più propriamente industriale**. Già nella seduta del primo consiglio dell'11 luglio 1899 si discute la necessità di acquistare i brevetti di Ceirano con un accordo secondo cui *"il signor Ceirano Giovanni si obbliga di cedere alla costituenda fabbrica, il brevetto, il disegno, i modelli e quanto riguarda la vettura automobile ed il motore con i relativi accessori ora denominati "Welleyes" nonché i modelli, disegni ed accessori riguardanti il motore e la vettura di maggior formato della forza di sei HP. Il signor Ceirano si obbliga pure di cedere alla predetta fabbrica l'attuale suo avviamento nell'industria e commercio"*. In corrispettivo, la somma pattuita è di trentamila lire. Inoltre Ceirano è nominato "Agente generale esclusivo per la vendita". Sorge però una complicazione. Il sistema di trasmissione applicato dal Ceirano sulla Welleyes sembra pericolosamente simile a quello adottato dalla Daimler: ciò può essere foriero in prospettiva di grosse difficoltà.

Nel frattempo molti altri problemi sorgono: primo fra tutti, dove acquistare i terreni per edificarvi lo stabilimento. In questo Bricherasio è inizialmente parte molto attiva: ma per ottenere nuovamente solo delusioni. Offre infatti un suo terreno di 10.000 mq in zona Bivio del Vallino, presso la Barriera di Orbassano a Torino, al prezzo di 4 lire al mq, per una cifra complessiva di 40.000 lire. Nella seduta dell'11 luglio già si fa riferimento ad un compromesso stipulato tra Bricherasio e la società, o meglio "i promotori" (ossia, l'accordo era stato fatto prima ancora della costituzione della società). All'acquisto però non si giunge, in quanto i terreni confinanti, che si volevano anche acquistare, si rivelano non in vendita, e ciò rende poco conveniente l'affare. Bricherasio non si dà per vinto e propone altri suoi terreni in corso Stupinigi, per 8 lire al mq. La cifra, essendo l'area di 6.000 mq, avrebbe raggiunto le 48.000 lire. Neanche questa soluzione però va in porto. Il 6 settembre Scarfiotti riferisce al Consiglio che la Città di Torino prevede proprio in quella zona la costruzione di un sottopassaggio, e il timore che le trattative con il comune possano andare troppo per le lunghe. Avverte dunque il consiglio di trattative in corso con il conte Peracca per l'eventuale acquisto di una zona in corso Dante (proprio dove l'anno precedente era sorta la Galleria del Lavoro dell'Esposizione Nazionale), un'area di 9.000 mq a 7 lire al mq, per una cifra complessiva di 63.000 lire. Il Consiglio, preoccupato di dare inizio ai lavori, approva senza ulteriori remore l'acquisto, e Bricherasio rimane nuovamente con un pugno di mosche.

Questa sembra divenire una regola. Quando si discute in che proporzione produrre le vetture a quattro cavalli rispetto a quelle di maggior potenza (sei cavalli) Bricherasio *"fa osservare che all'estero sono sempre più in voga le vetture di gran potenzialità, e propone la costruzione dei due tipi in parti uguali"*. Si delibera di riservare alla vettura a quattro cavalli i due terzi della produzione. Sulla *"adozione delle gomme pneumatiche"* *"Bricherasio rileva che le pneumatiche danno luogo ad una quantità di inconvenienti"*. Dopo lunga discussione *"si decide di adottare le pneumatiche"*. Il suo suggerimento di entrare in partecipazione in una società di servizi pubblici che adotta motori a vapore è bocciato; gentilmente il Consiglio *"si riserva di prendere decisioni in proposito quando si avranno dei risultati più pratici"*. Quando si deve decidere se mandare o no delle vetture all'Esposizione di Parigi della primavera 1900, esprime il timore che *"le vetture Fiat quantunque più estetiche non incontreranno il favore che ci ripromettiamo"*. La decisione è di mandarle lo stesso. Esprime la stessa cautela riguardo alla partecipazione di vetture Fiat alle corse di Padova: *"Bricherasio è del parere che dopo i meschini risultati delle corse di Bologna, sarebbe imprudente l'assoggettarsi ai nuovi sacrifici pecuniari per ottenere uno scopo dubbio da vittorie ancora più dubbie"*. Gli altri consiglieri sono però di parere contrario, e le vetture partono per Padova.

Si arriva, nell'autunno 1900, ad una questione cruciale: l'evidente incapacità della società a raggiungere la produzione prevista. Per il secondo anno consecutivo si profila una chiusura di bilancio in rosso (lo sarà anche nel 1901). Nella seduta del 9 ottobre 1900 Bricherasio osserva *"che la produzione dell'officina procede molto a rilento e che dopo una sua assenza di circa quaranta giorni non ebbe a riscontrare alcun progresso"*. Non è l'unico a rilevare queste difficoltà. Il problema dei brevetti era infatti stato risolto con una decisione salomonica: per evitare eventuali contestazioni da parte della Daimler, si era deciso di mettere in produzione la Welleyes ultimo tipo affidando però all'ing. Faccioli il compito di trovare una

soluzione originale per la questione della trasmissione primaria a cinghie, il punto su cui la Daimler poteva avanzare priorità brevettuali. A Ceirano si pagano ugualmente le trentamila lire della cessione dei brevetti, anche se di questi brevetti si può fare un uso parziale. Faccioli dunque diventa cruciale per l'avvio della produzione: è dalla sua ingegnosità che dipende la messa a punto del primo modello. Egli infatti studia per la 4 HP un motore sempre bicilindrico raffreddato ad acqua, ma posto trasversalmente rispetto al telaio, in posizione orizzontale e posteriore. E' la soluzione del problema. Con questa disposizione trasversale, l'albero motore si trova piazzato longitudinalmente e può essere direttamente collegato, con snodi cardanici, all'albero di trasmissione al differenziale.

E' evidente però che l'iniziale impostazione aziendale basata sulla capacità produttiva del Ceirano e progettuale del Faccioli fa acqua da tutte le parti, e non riesce ad incanalarsi in una iniziativa di produzione industriale in serie. Nel novembre 1900 il Consiglio troverà il modo di sciogliere il contratto con Ceirano quale agente di vendita della marca, rilevando che lo stesso aveva aperto nei locali della sua officina una "fabbrica di vetturelle con il fratello", cosa non gradita e non accettabile. Liberatasi della Welleyes, liberatasi di Ceirano, la Fiat ha soltanto da liberarsi di Faccioli per incamminarsi davvero con le proprie autonome forze, senza lacci e vincoli con aziende precedenti. Effettivamente Faccioli è un genio della progettazione e della sperimentazione: ma guidare una produzione industriale non è mestiere suo. Più di un consigliere si lamenta che *"piuttosto che il direttore fa l'operaio"*; che nell'officina da lui diretta *"manca l'ordine, la gerarchia, le mansioni non sono bene distribuite"*; che *"si produce poco, male ed a carissimo prezzo"*. Tra l'altro si accumulano sul tavolo del direttore generale Marchesi sempre più cause intentate da clienti insoddisfatti. Mentre Gorla Gatti e Bricherasio sono del parere che Faccioli sia comunque da mantenere al suo posto, Agnelli moltiplica i suoi viaggi all'estero, soprattutto a Parigi, da cui ritorna ogni volta con una proposta diversa. E' lui infatti che, nel timore che la Fiat non riesca a fondare la propria attività economica sulla produzione e vendita di vetture interamente progettate e realizzate all'interno, esplora varie possibilità: quella di importare modelli dalla Francia; quella di produrre veicoli su licenza; quella di far procedere in parallelo l'una e l'altra cosa insieme ad una produzione di vetture proprie. E' certo comunque che nell'incertezza del momento si rivela il Consigliere più concreto.

La situazione giunge al suo culmine nella primavera 1901. Racca interviene sostenendo che *"fino a quando Faccioli sarà direttore tecnico non si potranno dare ordini in officina. Crede che sarebbe opportuno di togliere l'ing. Faccioli dall'officina affidandogli soltanto lo studio dei progetti e l'esecuzione dei disegni"*. Bricherasio si oppone (*"ritiene che non si possa fare a meno dell'ing. Faccioli"*) ma ormai è in minoranza. *"Il Direttore tecnico – osserva Scarfiotti nella seduta successiva del 18 aprile 1901 - si oppone sempre a qualunque provvedimento atto ad ottenere il controllo ... ed in questo stato di cose egli (Scarfiotti) declina ogni responsabilità"*. Si comincia a parlare apertamente di nominare, all'interno del Consiglio, un amministratore delegato che possa seguire meglio le vicende di produzione. Bricherasio, come ultimo tentativo, fa chiamare lo stesso Faccioli a difendere il proprio operato. Questi però ammette di essere sovraccarico di lavoro e quindi di dover trascurare l'officina. Allora Bricherasio propone un ordine del giorno secondo cui *"visto che per ora il direttore tecnico non può attendere contemporaneamente all'ufficio tecnico e all'officina si propone di assumere un altro personale tecnico che assuma esclusivamente la direzione d'officina"*. La mozione si approva immediatamente; ed altrettanto rapidamente si approva la proposta di Agnelli di assumere l'ing. Giovanni Enrico.

E' la sua mossa vincente. Sa benissimo che il Faccioli non resisterà a dividere il suo potere con un altro direttore; ed infatti, già nella seduta successiva del 28 maggio, viene riferito al Consiglio che Faccioli ha rassegnato le dimissioni, cosa di cui per ora non si tiene conto, ma è solo questione di tempo. Il 29 luglio infatti le dimissioni vengono accolte. Ma intanto Agnelli si è dimostrato il consigliere più solerte, più attento, più puntuale e presente. Nella stessa seduta, il Consiglio lo incarica di sostituire il direttore Marchesi nella sua assenza dandogli mandato di effettuare le deliberazioni del Consiglio. E' lui che osserva che *"la direzione generale ha un indirizzo incerto, che le mansioni degli impiegati sono poco definite, che la corrispondenza è sovente in arretrato"*. Si ritorna a parlare (seduta del 9 novembre 1901) della necessità di nominare un amministratore delegato. Gorla Gatti rimane l'unico ad opporsi esplicitamente: Bricherasio, stavolta, tace. Il 16 dicembre il Presidente Scarfiotti ritiene *"convenga procedere alla nomina di un amministratore delegato colle mansioni previste dalla legge, modificando convenientemente lo statuto"*; il consigliere prescelto per la nomina è ovviamente Agnelli.

La sua crescita di ruolo non può non riflettersi in un progressivo indebolimento dei restanti consiglieri. In particolare Bricherasio, che pur conservando la carica di Vice Presidente, si limita ad interventi sporadici e poco significativi, in genere in linea con le opinioni della maggioranza; non mantiene nemmeno la stessa continuità di presenza alle riunioni. D'altra parte Agnelli fa tutto e pensa a tutto; è in grado persino di imporsi al Direttore Tecnico ing. Enrico per l'adozione di un nuovo tipo di frizione da lui progettato e che effettivamente si rivela ottimo. Un amministratore attento ed infaticabile, che dirige non solo la produzione ma anche il reparto progettazione e sperimentazione...

All'indebolirsi del suo ruolo all'interno del Consiglio di Amministrazione Fiat fa riscontro però un ruolo di Emanuele sempre più decisivo in seno all'Automobile Club di cui diventa Presidente nel 1902. Ciò spiega anche perché le sue presenze diminuiscono: sicuramente causate dai frequenti viaggi all'estero in rappresentanza dell'Italia per l'AIACR (Association Internationale des Automobile Clubs Reconnus). Per esempio è nel comitato organizzatore della gara in salita Susa-Moncenisio, del 1902: prima di una lunghissima e famosa serie. Rappresenta l'Italia nell'organizzazione della Gordon Bennett del 1904, la competizione automobilistica più di spicco a livello europeo; e soprattutto fa parte della Commissione da cui scaturisce il primo Codice della strada, del 1903.

L'ultima seduta del Consiglio Fiat a cui il Bricherasio partecipa è quella del 30 agosto 1904; le sue ultime parole messe a verbale sono di appoggio alle posizioni di Agnelli. Il 3 ottobre 1904 muore improvvisamente, a soli trentacinque anni, nel castello di Aglié, residenza del Duca di Genova, con cui era da sempre in rapporti di amicizia. Nessuno seppe, o volle, mai spiegare quella morte repentina e fulminante.

Nella seduta del Consiglio del 4 ottobre Scarfiotti *“commemora con nobili ed elevate parole il Vice Presidente Conte Bricherasio, così improvvisamente rapito alla stima della Società, all'affetto della famiglia e degli amici. La Fabbrica e l'Automobile Club perdono un amministratore zelante e un Presidente modello”*. Zelante: un aggettivo forse attribuibile più ad un onesto e diligente impiegato che non a qualcuno che ha lasciato traccia significativa della sua opera. Un po' poco per l'uomo che aveva avuto mano, anzi *“pars magna”* come disse Goria Gatti, in una serie di iniziative fondamentali per l'avvio dell'industria automobilistica italiana, e che a tutti gli effetti va considerato il fondatore della Fiat, e di una serie di sodalizi che dell'automobile fecero quell'oggetto indispensabile alla nostra vita quotidiana.

Nei giorni seguenti, un solo necrologio compare su La Stampa (diretta da Alfredo Frassati, altro amico della famiglia Bricherasio) ed è quello della famiglia: che si chiudeva con un secco: *“Non si mandano partecipazioni”*. E difatti, non compare né un necrologio della Fiat, di cui era Vice Presidente e Consigliere, né dell'Aci, di cui era Presidente. Il cordoglio, che sarà stato sicuramente vivissimo tra i suoi increduli amici, non ebbe visibilità ed eco alcuna.

Il suo posto, alla vicepresidenza della Fiat, è assunto dal banchiere Michele Ceriana-Mayneri; della nuova società, sorta nel marzo 1906 dalla liquidazione della vecchia Fiat, la contessa Bricherasio, madre di Emanuele, acquista 2.885 azioni (per un valore di quasi trecentomila lire) sulle 90.000 del capitale sociale di 9 mio.

Da allora, fatto salvo, a nostra conoscenza, un solo articolo (a firma di chi scrive) e un'opera di tipo narrativo\*, dove con maestria, ma seguendo il filo di una narrazione romanzesca che non si poggia su fonti documentabili, se ne racconta la storia e si ipotizzano le cause di una fine inspiegata, più nulla: su Bricherasio cala il silenzio, sociale, storico, mediatico. A stento, nei mille libri di storia Fiat che si sono succeduti nei suoi 120 anni di vita dell'azienda, è citato con una riga o due.

Come scolpì Leonardo Bistolfi sul monumento funebre, *“per dirigere la vita operosa troppo breve per la vastità del sogno ...”*

Archivio Museo dell'Automobile di Torino

Archivio Storico Fiat

Cent'anni automobile Club di Torino 1898 – 1998

Storia di una dinastia. Gli Agnelli e la Fiat. Di Angiolo Silvio Ori, Editori Riuniti, Roma, 1996

I primi quindici anni della Fiat. Verbali dei Consigli di Amministrazione, 1899 – 1915, Franco Angeli Libri, Milano, 1987

Giovanni Agnelli Il fondatore. Di Valerio Castronovo, Utet, 2003

Fiat 1899-1930 Storia e documenti. Progetto Archivio Storico Fiat, Fabbri Editori, 1991

L'Automobile 1898; 1899

L'automobilista. Guida del meccanico conduttore d'automobile. Di G. Pedretti, Hoepli, 1898

Dizionario biografico degli italiani, Treccani, versione digitale, 2019

Il conte Emanuele Cacherano di Bricherasio. Di Luigi Secondo Trecca, s.l., s.d.

\*Si tratta di "Quando l'automobile uccise la cavalleria", di Giorgio Caponetti, Marcos y Marcos, 2010

Donatella Biffignandi, maggio 2019