

PIONIERI DA 100 ANNI

Invece della matita è meglio un martello/accetta da corradore

Bertone celebra cent'anni in una mostra. Era riservato, educato, elegante, di grande umanità e saggezza, profondamente legato alla famiglia. E soprattutto un grande talento creatore di talenti

TORINO. Erano due le immagini emblematiche a venir presentate con orgoglio agli ospiti in visita alla Carrozzeria Bertone di corso Allamano: quella del martello ad ascia da corradore, l'attrezzo usato da Giovanni Bertone, e quella dello stesso fondatore, in età avanzata, canna e cappello in mano, in

posa compiaciuta col figlio Nuccio nella piazzetta antistante il Centro stile. Due momenti salienti estrapolati da una prestigiosa storia di pionierismo e di imprenditoria che oggi compie 100 anni e li celebra con una raffinata rassegna. Al museo sono riuniti 24 fra i modelli più prestigiosi

usciti dal Cento stile Bertone a testimoniare il contributo dell'impresa all'evoluzione dell'auto. Il percorso, integrato da documenti storici in video, si chiude con la nuova concept «Nuccio» di ritorno dai saloni di Ginevra e Pechino 2012.

Giovanni Bertone, nato nel 1884 da una famiglia di contadini nella piana di Mondovì, abbandona ragazzo i campi per apprendere nella bottega monregalese dei Ferrua a fare il corradore, a costruire carri e carrozze trainati da animali. A 23 anni si trasferisce a Torino per tentare la fortuna in un mestiere che sente in rapida evoluzione, destinato a ridurre l'utilizzo del legno per dar spazio alla lamiera ed esaltare il nuovo mezzo di trazione meccanica. Dopo alcuni anni passati alla Diatto Ferroviaria a costruire scocche in legno e in ferro per i vagoni dei treni eccolo nel 1912 appunto, aprire con tre operai la propria officina in via Villarbasse 32, calato in quell'atmosfera concitata e magica rappresentata dalle decine di «boite» che in Borgo San Paolo e dintorni prestano servizi alla Spa, alla Diatto, alla Ceirano e soprattutto lavorano per Vincenzo Lancia in un clima che anticipa la grande produzione seriale.

La Carrozzeria G. Bertone a ciclo integrato prende corpo nel 1934 nel complesso di corso Peschiera 225, attrezzato per produrre più esemplari dello stesso modello e ricevere commesse «speciali» oltre che da privati, da Lancia, Fiat e Alfa Romeo, avvalendosi per la concezione della forma esterna e degli interni anche di stilisti di fama come il Conte Mario Revelli di Beaumont che porta dagli Stati Uniti la passione per le linee streamlined.

A partire dagli anni trenta Giovanni fa anche leva sul fresco e propositivo apporto del figlio Nuccio («Giuseppe») solo all'anagrafe che dimostra di conoscere tutti i passaggi del mestiere e di integrarli con la passione per l'organizzazione e la gestione aziendale (il «Ragioniere»), le prestazioni meccaniche dei veicoli, per la velocità, l'aerodinamica, il mondo delle corse.

Figura complessa e coraggiosa quella di Nuccio Bertone, un creatore di sogni e nel contempo un uomo d'impresa a contatto con i personaggi internazionali più influenti del mondo dell'automotive. Un imprenditore capace di tradurre in linee di montaggio proposte che parevano destinate a restare esemplari unici, esperto delle problematiche della progettazione, dell'industrializzazione e del mercato, attento nell'intuire le aspettative del pubblico e capace in molti casi di dettarle lui stesso.

Nuccio non plasmava le forme con interventi manuali e con attrezzi da modellatore come usava fare Battista Farina (Pinin) e sostava poco al tecnico per eseguire viste ortogonali in scala 1:10, prospettive in b/n o a tempera o piani di forma a grandezza naturale, così come erano adusi fare gli «stilisti» via via svezati e cresciuti alla sua scuola: fra tutti Franco Scaglione, Giorgetto Giugiaro, Marcello Gandini e Marc Deschamps.

Nel car design Nuccio perse-

Sergio Pininfarina (1926-2012)

L'ingegnere geniale

SEGUE DA PAG. 1

di coloro cioè che avevano trasfuso il loro sapere pratico e artigianale dal mondo antico dell'automobile a quello moderno dell'automobile. Dall'altro, c'era l'innovazione costituita dallo sviluppo del disegno industriale, grazie al potenziamento di una capacità progettuale sempre più fondata su tecnologie sofisticate. Questo passaggio è stato vissuto da Pininfarina in un ruolo di protagonista. Era l'erede del vecchio «Pinin», uno degli industriali che s'era fatto da sé uscendo dai ranghi degli operai provetti torinesi, da quell'universo dei «battilastra» così sicuri del loro mestiere e della loro manualità da saper «fare i baffi alle mosche», come dicevano orgogliosamente di loro stessi. Ma se veniva da quel retroterra, Sergio si era però laureato in ingegneria al Politecnico di Torino, a testimonianza che per perseguire l'eccellenza era indispensabile il ricorso alla tecnologia. Il connubio fra intuizione estetica e valorizzazione tecnologica ha rappresentato un processo complesso, ricercato con tenacia e determinazione. È stato il risultato di un'evoluzione continua, che si è verificata sullo sfondo del cambiamento radicale subito dal sistema dell'auto

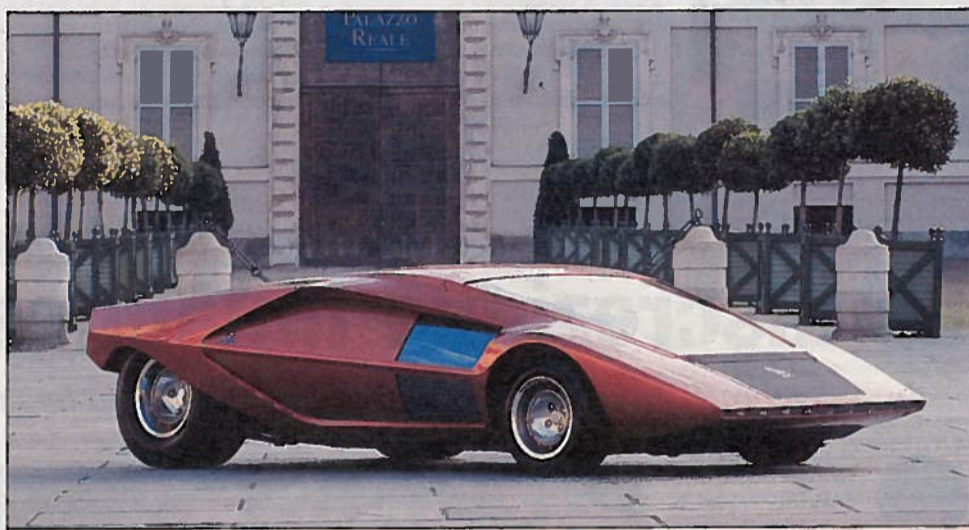


La Ferrari testa rossa disegnata da Sergio Pininfarina

nel corso del tempo. Persino il connubio vincente tra Pininfarina e Ferrari, un matrimonio che certamente ha concorso alla fortuna dei due marchi, è stato il frutto di un'alleanza alle origini per nulla semplice. Sergio raccontava della lunga trattativa che aveva preceduto l'incontro tra suo padre ed Enzo Ferrari, alla metà degli anni cinquanta. Due primedonne, due protagonisti assoluti che da principio non erano disposti a concedere proprio niente all'interlocutore.

“ I grandi stilisti torinesi dell'auto hanno fuso creatività e progetto industriale, immagine e innovazione tecnologica ”

Per organizzare il loro primo confronto bisognò scegliere una località che fosse a metà strada fra Torino e Modena, in modo che non si dovesse dire che l'uno s'era recato a casa dell'altro. Alla fine la scelta cadde su Tortona. Nessuno poteva ancora prevedere che da quell'appuntamento sarebbe nata una collaborazione fondamentale, destinata a segnare la storia dell'auto e la ricerca della qualità estetica e progettuale. Chi ha potuto visitare quel luogo delle meraviglie che è il Centro Stile Pininfarina a Cambiano (Torino), si sarà reso conto senz'altro che in quell'attività di design (via via estesi dall'automobile a tanti altri oggetti d'uso quotidiano) è incorporata una lezione di metodo decisiva per il futuro dell'Italia industriale. I grandi stilisti torinesi dell'automobile (Pininfarina, Giugiaro, Bertone) hanno mostrato la necessità di fondere elementi apparentemente eterogenei, come la creatività e il progetto di industrializzazione, l'immagine e l'innovazione tecnologica. Hanno così dato vita a imprese capaci di evolvere in centri di progettazione e di sperimentazione che collaborano con le case produttrici di tutto il mondo, mentre il loro orizzonte si è progressivamente allargato dal perimetro di Torino al sistema globale. Sono parti di una filiera produttiva, di una catena del valore industriale che ormai si dipana ampiamente a monte e a valle del momento produttivo vero e proprio. In questo senso incarnano l'anima del processo industriale della nostra epoca. Un processo ininterrotto che incorpora le fasi di progettazione e di servizio in un asse di valorizzazione senza soluzioni di continuità. Gli stilisti dell'auto torinesi, che hanno avuto in Sergio e in suo figlio Andrea dei capofila, hanno reso evidente la portata di questa trasformazione. Una trasformazione che investe adesso tutto il mondo dell'industria. □ Giuseppe Berta



La Lancia Stratos Zero (1970); il prototipo Carabo con Nuccio Bertone che lo esamina e il martello/accetta da corradore di Giovanni Bertone

guiva l'archetipo del bello mediante la socratica arte maieutica. Le intuizioni formali uscite dal suo Centro stile non solo erano suggerite e provocate da lui, ma confluivano nel pezzo unico o nel modello destinato alla serie sorretti da una convinzione sicura sulla loro fattibilità e tali da sedurre gli stessi committenti della grande industria.

Si spiega solo così la spregiudicatezza delle 3 Alfa Romeo B.A.T.; si giustifica così una visione onirica come la Corvair Testudo, mentre la Carabo si ispira agli stilemi del mondo animale per tradurli in lamine e cunei e il primo modello della Lancia Stratos definito «astrazione lunare» ridiscende dall'onore degli altari con la versione «stradale» per rally e la Lamborghini Countach esaspera i sentimenti dell'orgoglio e della potenza fino a identificarli con la missione di un marchio.

Se dunque da un lato dei cento anni della Carrozzeria Bertone siamo tenuti a meditare su modelli, specie sportivi, che hanno contraddistinto un'epoca felice del design e della carrozzeria italiana, con risvolti industriali di grande impatto (l'Alfa Romeo Giulia GT fu prodotta in quasi 200.000 esemplari), ci sentiamo in dovere di evidenziare una vicenda creativa geniale, coltivata da un personaggio riservato, «trattenuto», educato, elegante, di grande umanità e saggezza, profondamente legato alla famiglia, portato a scovare talenti per esprimere il tumulto delle proprie ambizioni ed emozioni. I suoi



messaggi formali appaiono sempre aggiornati, sempre coerenti e testimoni di quanto incalzassero i problemi dell'auto nei rapporti con il contesto urbano (la Innocenti Mini 90/120, il prototipo Slim, con le sorgenti alternative (il siluro Z.E.R. a batterie), il mutare della socialità (i prototipi antesignani del VAN, la Genesis e la Villa) e molto, molto ancora. La scomparsa di Nuccio, nel febbraio 1997, ha provocato nell'impresa una profonda crisi conclusasi nel 2009 con la cessione a Fiat Group dell'intero impianto produttivo di Grugliasco. Grazie al coraggio della signora Lilli e al supporto di una nuova generazione manageriale, oggi a Caprie assistiamo da un

lato a una ricomposizione museale della collezione dei più ammirati esemplari usciti dalla Carrozzeria e dall'altro al rilancio di una attività creativa e progettuale dell'impresa torinese impegnata su commesse che oltre all'automotive provengono dal settore degli altri mezzi di trasporto e dei prodotti seriali. □ Giuliano Molineri

«Bertone: 100 years of car design», Museo dell'Automobile, Torino, fino al 19 ottobre

COMPLEANNI Per Hansgrohe Italia sono 30

La sede italiana dell'azienda Hansgrohe, celebre marchio di miscelatori da bagno e cucina, festeggia 30 anni. Fondata nel luglio 1982 a Poirino (Torino), sebbene diversi prodotti fossero già in commercio dagli anni settanta, l'azienda si sposta, nel 1989 a Villanova d'Asti, per poi raddoppiare le proprie dimensioni nel 2001, arrivando a una superficie di magazzino di 2.500 mq. Nel 2002 viene fondata la sala Aquademie Italia, dove vengono periodicamente offerti dall'azienda corsi di formazione e aggiornamento. La Hansgrohe ha ricevuto, grazie allo sfruttamento di sistemi ecologici ed energie pulite, riconoscimenti quali le certificazioni Well (Water Efficiency Label) e LEED (Leadership in energy and environmental design). Grazie alla costante crescita, da quest'anno la società ha cambiato forma, passando da Hansgrohe AG a Hansgrohe SE, (società europea).