

Conferenza AISA – Associazione Italiana per la Storia dell'Automobile

GIOVAN BATTISTA PININFARINA
1893-1993

TORINO – MUSEO DELL'AUTOMOBILE "CARLO BISCARETTI DI RUFFIA"
29 OTTOBRE 1993



PEYRON, PRESIDENTE MUSEO BISCARETTI

«Signore e signori grazie di essere qui intervenuti.

Mi è gradito porgervi il benvenuto a nome del Museo Carlo Biscaretti di Ruffia, in questo incontro così importante di celebrazione e di riflessione su un uomo che ha fortemente contribuito alla civiltà e alla cultura dell'automobile: Battista Pininfarina, di cui ricorre in questi giorni il centenario della nascita. Un ringraziamento particolare all'Associazione Italiana per la Storia dell'Automobile, e alla Pininfarina che hanno promosso questo incontro, nonché ai relatori che prenderanno la parola tra breve. La sede del Museo Nazionale dell'Automobile di Torino, è certamente tra le più adatte per ricordare quest'uomo straordinario, sapiente interprete del grande contributo dato dai carrozzieri italiani alla storia dell'automobile.

Molte automobili di ieri che possiamo ammirare nel nostro Museo e parecchie di oggi sono debitrice a Pinin Farina di una fluidità di linea, di un'armonia, direi di una luce che costituisce la più bella eredità che Pinin Farina potesse lasciarci.

Ho terminato. Passo la parola a chi con più pro fonda conoscenza e più degna di me, può proseguire questo incontro. Grazie.»

ALESSANDRO COLOMBO

«Autorità, gentili signore, signori.

A nome dell'Associazione Italiana per la Storia dell'Automobile porgo il benvenuto a tutti gli intervenuti a questo nostro incontro sul tema "Battista Pininfarina 1893-1993".

Ringrazio in particolare la Pininfarina per la preziosa collaborazione all'organizzazione dell'incontro, il Museo dell'Automobile che ha messo a disposizione la sua sede prestigiosa e gli oratori a cominciare dal presidente della Fiat avvocato Giovanni Agnelli, all'ingegner Sergio Pininfarina, all'architetto Vittorio Gregotti, a Ernesto Caballo che ha raccolto le memorie autobiografiche di Battista Pininfarina nel libro "Nato con l'automobile", agli amici giornalisti Paul Frère e Gino Rancati.

Battista Pininfarina nasce a Cortanza d'Asti il 2 novembre 1893.

Nella Torino della sua infanzia fioriscono numerose botteghe artigiane di carrozzieri nelle quali si ritrova una formazione simile a quello delle botteghe rinascimentali dei maestri delle armature o del mobile dalle quali nascevano grandi artisti.

Il fratello Giovanni, maggiore di quasi dieci anni, apprende l'arte del carrozziere nella bottega del grande Marcello Alessio dal quale si stacca nel 1906.

Il giovane Pinin si forma alla scuola del fratello Giovanni ma mostra immediatamente, anche nei primi incarichi, la sua grande potenzialità sia sul piano tecnico che su quello dei rapporti con la clientela.

Acuto osservatore dei suoi clienti dal gusto più elevato, trova in loro i primi elementi formativi fino a quando, e sarà molto presto, potrà imporre il suo gusto, le sue innovazioni.

Nel 1920 intuisce le limitazioni formative dell'orizzonte torinese e con mezzi modesti visita le maggiori industrie degli Stati Uniti ricevuto da importanti personalità del momento fra le quali lo stesso Henry Ford. Rifiuta allettanti proposte ed al ritorno mette a frutto anche le esperienze di questo viaggio per raggiungere gli obiettivi che si è prefissato.

Ed è sempre per raggiungere questi obiettivi personali che non esita a staccarsi dal fratello Giovanni nel 1930 per iniziare una attività in proprio in corso Trapani.

L'attività iniziale riservata a carrozzerie speciali in unico esemplare si integra successivamente con piccole serie di sette, otto esemplari che consentono di produrre queste carrozzerie con un minimo di economia di scala e soprattutto con soluzioni tecnicamente più sperimentate.

Gli anni trenta sono gli anni che iniziano la leggenda Pininfarina; sono gli anni dei grandi coupé aerodinamici: l'Alfa Romeo Pescara con i tre grandi volumi anteriori fortemente arrotondati e l'Aprilia con i parafanghi integrati alle fiancate ed il padiglione a goccia.

Sono anche gli anni delle vetture che dominano i concorsi di eleganza fra le quali non possiamo dimenticare il grande cabriolet Astura per la concessionaria Bocca esposto qui fuori con quel cofano lungo e sottile che attraverso una morbida linea di cintura va a raccordarsi perfettamente con la lunga coda ogivale.

La guerra, con le commesse militari ed il bombardamento dello stabilimento, interrompe l'attività primaria ma non ferma la sua inventiva e alla ripresa, quando è in atto la corsa alle cromature, agli orpelli, presenta quella Cisitalia che con la purezza di linea e con le innovazioni formali segna un nuovo capitolo nella storia del design automobilistico.

Il dopoguerra è improntato alla collaborazione con le grandi industrie italiane e straniere per il design di modelli destinati alla produzione in grande serie, collaborazione che vede la Pininfarina fra gli antesignani in questo settore con alcune vetture di grande fascino come lo spider Giulietta ed il coupé Aurelia B20.

Il sodalizio con Ferrari apre nuove orizzonti alla sua inventiva e nasce una serie di capolavori di alto livello fra i quali è difficile fare delle scelte.

Sono i simboli di quel "made in Italy" che qualificherà l'industria Italiana nel mondo, di quel "made in Italy" che ci auguriamo possa raggiungere presto i fasti di allora.

Battista Pininfarina muore a Losanna il 3 aprile 1966.

Carlo Biscaretti, acuto testimone dell'Italia automobilistica, al quale è dedicato questo museo ha scritto di lui:

"Egli ha sempre visto chiaro, ha sempre saputo dove andava, senza esitazione, anche nei momenti più difficili dell'economia nazionale e dell'industria automobilistica in particolare, senza perplessità nell'azione, senza pentimenti di disegno, sempre padrone del suo procedimento logico assoluto: così posta la premessa, così determinata l'impostazione, le cose "devono" andare come previsto, la soluzione vicina o lontana, naturale o paradossale, "deve" essere quella".

Abbiamo ricevuto alcuni telegrammi di persone che non possono essere presenti; fra questi quello dell'Avv. Alessi, presidente dell'Automobile Club d'Italia che dice: "Sono impossibilitato intervenire incontro Pinin Farina causa concomitante assemblea generale dei presidenti ACI. Cordiali saluti Rosario Alessi".

Voglio anche leggere una lettera che è stata inviata da Robert Braunschweig, uno dei grandi giornalisti dell'automobilismo, direttore per molti anni della Revue Automobile, e che ha anche collaborato con la Pininfarina nella realizzazione della vettura Sigma la vettura da corsa sicura, alla quale ha collaborato anche Paul Frère che è qui presente. La lettera dice: »

[ROBERT BRAUNSCHWEIG]

«Les 100 ans de la naissance de Battista Pininfarina

Tomber amoureux de la beauté et de la technique de l'automobile - celà peut arriver à tout garçon.

Mais pour bâtir, en partant à zéro, une oeuvre d'art à retentissement mondial, une oeuvre qui évoluera ensuite vers une dimension industrielle importante, il faut, à un homme seul, tout un bouquet de qualités sublimes:

- une source de créativité jamais relâchanté
- une expérience pratique de son métier
- du génie pour deviner le futur
- et une volonté féroce de se battre contre tout obstacle.

Et ce n'est pas tout. Afin d'assurer à une telle oeuvre de vie des bases solides, il faut à l'on créateur

- une âme foncièrement pure
- une paternallité rayonnante, dépassant même le cadre de sa famille
- la faculté de créer des amitiés durables
- et de la fidélité pour ceux qui oeuvrent à ses côtés. En plus, il faut qu'un homme aussi grand ait la modestie de connaître ses propres limites.

C'est le rare ensemble de ces qualités que Battista Pininfarina nous a légué. Tous ceux qui ont eu la chance de pouvoir accompagner cette vie, de près ou de loin, se réjouissent profondément de cette manifestation.

Ayant eu le privilège d'une première vaccination avec le microbe "F" comme écoller, qu'il me soit permis de revenir sur quelques petits propos personnels. A 12 ans je croyais savoir beaucoup sur l'automobile. En jeunesse, l'on se trompe parfois.

A cette époque, la Lancia Lambda, de par sa conception technique innovatrice, était l'une de mes préférences, mais moins par sa carrosserie type caisse ouverte ou, avec ballon d'hiver, type canot-moteur.

Mais un beau jour je découvris, à Zurich, une berline Lambda sur châssis court, reprenant le style américain de l'année, mais d'une élégance et harmonie parfaite. Je l'étudiais en détail. Sa propriétaire sortit de son magasin d'argenterie haut-standing et m'informa gentiment que la carrosserie était l'oeuvre d'un carrossier de Turin dont le nom devait commencer avec un grand "F".

C'était la lecture avide des périodiques sur l'automobile qui me donnait la réponse. Farina, c'était alors, pour moi, l'agressive Spyder Cadillac V 16, l'impertinente Fiat Ardita Double Phaeton, et surtout l'aérodynamique coupé Pescara Alfa Romeo

Venait une pause, la guerre m'ayant mené vers des véhicules sans prétentions esthétiques. Enfin, le Coup de foudre du Coupé Cisitalia au Salon de Paris. Je le subis comme rédacteur technique attiré. Ensuite, le choc du premier contact avec le magicien, débutant par une vive discussion sur l'habitabilité de chef-d'oeuvre. Je sentais que le Maître contemplait mes cent kilos avec une petite lueur rigolante dans ses yeux. La glace était brisée, pour toute sa vie.

Nos rencontres, pas très fréquentes, devenaient de plus en plus longues. Il était un interlocuteur parfait, et il savait écouter. Il racontait sa vie, ses succès, ses soucis, ses projets. Il parlait de sa famille avec fierté, de ses grands amis dans l'industrie, parmi ses clients et ses concurrents, parmi tous ceux qui avaient rempli leur destinée. Je le trouvais parfois gai, parfois réfléchissant. Mais jamais j'ai rencontré un homme aussi enflammé de bonheur que Pininfarina rentrant de son grand périple à la General Motors de Detroit. "Ils m'ont reçu comme un roi" dit-il. On devinait qu'il pensait à ses débuts.

Un jour, en une période de forte croissance de son entreprise, il se confia: "Nous sommes devant un pas important et décisif. Nous devons nous transformer en industriels. Or, ce n'est pas pour moi. Mais Sergio et Renzo vont réalliser cette mission". Il a pu voir qu'il avait eu raison.

Cette vie nous apporte une leçon profonde. Malgré son énorme diffusion, l'automobile est toujours encore autre chose qu'un phénomène de la société. Elle est toujours encore une expression de l'individu, de l'homme, de la femme. Et cette relation dialectique doit être maintenue, car elle est une expression caractéristique de l'humanité. C'est la coopération du constructeur d'automobiles, qui soigne d'abord les généralités, avec le créateur de la carrosserie, acceptant un défi de créativité artistique. Pour cela il lui faut encore une autre qualité. C'est l'élan vital, venant du ciel. Battista Pininfarina en était inspiré et imprégné.

Je vous remercie.»

«Porgo ora la parola all'amico Paul Frère giornalista e pilota di grande nome.»

PAUL FRÈRE

«Signore e signori, cari amici. Vi parlo innanzitutto di ricordi personali relativi ai miei incontri con Pinin Farina. Quando attorno al 1950 gli fui presentato dal Ickx il padre di Jacky, che conoscete tutti, e che era un giornalista molto apprezzato, Pinin Farina, che si scriveva ancora in due parole, era già un uomo conosciuto e rispettato in tutto il mondo.

Io ero solo un esordiente giornalista, non avevo ancora iniziato la mia carriera di pilota semiprofessionista, ma mi sembra che gli fui subito simpatico. Forse dai nostri brevi colloqui aveva capito il mio amore per l'automobile, il mio interesse per la tecnica, e abbiamo subito trovato un terreno d'intesa. Era non solo un grande artista, un grande industriale, ma anche un appassionato dell'auto. Evidentemente ero al corrente di molte sue opere, e Pinin Farina mi apparve come molto di più di un carrozziere di fama mondiale. Era un uomo che aveva una visione globale dell'automobile e del suo futuro. Per lui la carrozzeria non doveva essere solo un addobbo con l'unica funzione di proteggere i passeggeri e nascondere la meccanica, anzi carrozzeria e meccanica dovevano essere integrate e complementari. Così mentre progettava e costruiva eleganti automobili, che raccoglievano i premi d'onore ai concorsi, ogni tanto ricordava con prototipi che a volte stupivano, che l'aerodinamica vera e la leggerezza erano le vie del futuro.

Ricordo che, quando ero ancora all'Università, vidi su qualche rivista, non senza un certo stupore la sua Aprilia Berlinetta aerodinamica del 1936, le cui prestazioni dimostravano quanto giuste erano le sue intuizioni. Ricordate che in quei tempi le gallerie del vento non facevano parte dell'allestimento dell'industria automobilistica. E questa vettura, carrozzata in alluminio, fu progettata senza ricorrere a qualsiasi appoggio scientifico, era pura intuizione, intelligente intuizione.

Fra le sue creazioni del dopoguerra ce n'era una della quale, oltre la Cisitalia, era particolarmente fiero: era la Berlinetta Lancia Aurelia B20. Era snella, leggera, e godeva di una meccanica modernissima. Opera del grande Vittorio Jano.

Era un esempio perfetto di integrazione fra meccanica e carrozzeria, confermato da numerosissimi successi sportivi.

Pinin Farina ne adoperava un esemplare, preparato dal compianto amico Enrico Nardi. Andava molto forte e ne era molto fiero. Ovviamente questa macchina interessava anche me, e risento come una bella prova di fiducia e di amicizia che un giorno me ne abbia dato le chiavi dicendomi: "Vada a fare un giro e mi dirà dopo cosa ne pensa". Era in effetti una macchina meravigliosa, e ovviamente i miei commenti gli fecero piacere.

Nella mia carriera agonistica ebbi molte occasioni di guidare macchine progettate dalla Pinin Farina, quando il fondatore era ancora al comando. Nel 1957, aveva progettato, ormai con l'appoggio della galleria del vento del Politecnico di Torino, una bellissima carrozzeria aerodinamica per una vettura Abarth con guida centrale, molto profilata, che Carlo Abarth mi invitò a pilotare. Montava un motore Alfa Romeo Giulietta, con cilindrata ridotta a 1100 cm³, ma elaborato per erogare una potenza di circa 80/85 cavalli. La carrozzeria tutta in alluminio era evidentemente molto riuscita dal punto di vista aerodinamico, perché con quella poca potenza, giravamo sul piede di 220 Km orari sull'anello di Monza.

Purtroppo, la macchina andava anche troppo forte per le sue ruote a raggi in filo di acciaio, che non resistettero più di un'ora alle sollecitazioni imposte dalle curve sopraelevate, e dopo alcuni tentativi dovemmo finalmente rinunciare anche se molti primati sarebbero stati a nostra portata.

In quel periodo la collaborazione fra la Pinin Farina e la Ferrari era già avviata da parecchi anni, e due volte nel 57/58 ebbi il piacere di vincere con il caro amico Olivier Gendebien, la dodici ore di Reims con una delle più belle creazioni del binomio Pinin Farina/Ferrari: la berlinetta 250 GT.

Poi nel '60, sempre con Olivier, vincemmo anche la 24 ore di Le Mans alla guida della famosissima 250 Testa Rossa. Anch'essa montava una carrozzeria progettata da Pinin Farina, anche se fabbricata da Fantuzzi. Come macchina da corsa era elegantissima e molto efficace se anche il regolamento di quell'anno imponeva un parabrezza alto 25 cm che Ferrari aveva poco curato, e che rovinava l'aerodinamica.

Diventato Vice presidente della Ferrari, Pinin Farina era presente nel nostro box, e dopo la vittoria lo ricordo ancora molto, molto commosso. Lo ero anch'io.

Ricordo Pinin Farina come se fosse sempre ancora con noi. Contava molto su Sergio e su Renzo Carli, suo genero, per assicurare il futuro della ormai celebre casa da lui fondata.

Dalla fine degli anni 40, in tutti i saloni lo vedevo con il figlio Sergio, che allora aveva poco più di 20 anni, lo iniziava al mestiere, lo presentava a gente importante, mentre a Torino Renzo, di alcuni anni più anziano, curava con competenza il buon andamento della Ditta ancora in Corso Trapani.

Sicuramente se dovesse tornare fra di noi, Pinin avrebbe un piacere enorme, vedendo con quale entusiasmo e con quale competenza, Sergio e Renzo hanno fatto maturare il suo lavoro.

Ormai in questi tempi difficili il futuro della Ditta, che ricorda il nome del suo fondatore, sta passando poco a poco nelle mani della terza generazione.

Sono convinto che anch'essa si mostrerà degna dell'opera che le viene affidata.

Grazie.»

ALESSANDRO COLOMBO

«Grazie Paul, e ora la parola all'amico Gino Rancati.»

GINO RANCATI

Ho conosciuto Pinin nella primavera del '52. Ero un cronista alla Stampa, e lui era tornato da un viaggio in America dove aveva presentato la Nash la berlina, non quella che è esposta qui. Io telefonai; lui cortesemente mi ricevette, e naturalmente ero emozionato, perché mi sentivo un modesto cronista davanti a tant'uomo; ma il colloquio fu subito amichevole ed era stupefacente sentire quest'uomo che mi raccontava di questo applausometro che andava su, su, su, man mano che la gente applaudiva, perché c'era lui e c'era la macchina vicina. Io guardavo quest'uomo e dicevo: Tu pensa chi è Pinin e come si entusiasma! Perché non era un uomo facile Pinin, eppure si entusiasmava ancora per quello che gli avevano riservato gli americani in quell'occasione.

Era un uomo difficile, ma era un uomo che sapeva guardare e vedere. Ad un bel momento Heinz Nordoff, che è l'uomo che ha fatto la Volkswagen, disse a Gumpert, allora rappresentante con l'Autogerma delle vetture Volkswagen in Italia: "Vada a Torino, parli con Pinin Farina e gli dica che cosa si può fare a questa Maggiolino" perché sentiva dentro di sé, chissà perché, il desiderio di mutare qualcosa del Maggiolino. E Gumpert venne a Torino col Maggiolino, incontrò Pinin e gli disse dei desideri di Nordoff, e Pinin (chissà quanti altri, senza mancare di rispetto a nessuno, avrebbe inventato qualcosa, avrebbe detto facciamo così, allunghiamo qui, stringiamo là), Pinin girò attorno alla macchina una volta, due volte, tre volte e poi disse: "Caro Dr. Gumpert, qui c'è solo una cosa da fare, allargare il lunotto e togliere il divisore che c'è in questo lunotto. Questo era Pinin. Si era limitato a questo. Poi nacque tra di loro un accordo che duro, credo, cinque anni, che non diede risultati, ma Pinin non ne voleva di risultati: il Maggiolino per lui era intoccabile. E per dire di quest'uomo così, così importante ma così nello stesso tempo modesto. Il mio primo Salone alla televisione fu quello del '55 e lo feci io col povero Piero Casucci, che recentemente ci ha lasciato. Nel '56, prima della trasmissione, Pinin viene da me e mi dice: "Io non ho pronta la macchina, mi dica a che ora posso essere qui, perché bisogna che la vedano, la devono vedere. Io gli dissi alle 11 meno 5 io devo finire, e mi commosse vedere alle 10 e 50 entrare la macchina, che era un'Alfa Romeo sei cilindri, la Superflow, se ben ricordo, spinta dagli operai, ma spinta anche da Pinin, che portava lì quello che lui aveva fatto, che aveva concepito, ed era felice di essere riuscito a finire questa macchina perché la potessero vedere gli Italiani, perché aveva finito una macchina che lui desiderava che la gente vedesse.

E a proposito di Saloni, io voglio ricordare quello che tante volte l'amico e maestro di giornalismo Ferruccio Bernabò mi ha raccontato e mi racconta quando ci vediamo. Ad esempio di quando pochi giorni prima di un Salone di Torino, Pinin andò in carrozzeria e vide uno dei prototipi che dovevano essere esposti, e non fu d'accordo con quello che i suoi occhi videro, e si fece dare un martello, quello che chiamano "l'ingegner" e distrusse la parte anteriore della macchina, la distrusse letteralmente. "Io non la volevo così!"

Lui "dettava" le macchine, secondo me le dettava con le mani, con gli occhi. I suoi uomini sconcertati dal gesto improvviso, gli dissero: "Come facciamo adesso a presentare la macchina?". "La macchina sarà pronta il giorno dell'inaugurazione". E così è stato. Poi venne il passaggio a Grugliasco, da Corso Trapani con i suoi figli, Sergio e Renzo. Ora toccava a loro. Ebbe la discrezione pur restando sempre lui il faro, di affidare a loro l'azienda, e questo è stato un altro segno di come Pinin vedeva le cose.

Nella mia vita ricordo gli episodi al fianco di Ferrari, bisognerebbe ricordare la storia dell'incontro Ferrari/Pinin Farina, ci vorrebbe troppo tempo, ma ricordo le giornate di prova a Monza, quando si trovavano. Io andavo e li vedevo sfottersi amabilmente perché in una Aosta Gran San Bernardo degli anni '20, Pinin, che correva in automobile, vinse, batté Ferrari, stabilì un record che durò più di 10 anni. Si sfottevano amabilmente, pur sempre dandosi del "Lei", Ferrari e Pinin. E quello che mi stupì di Pinin e che quando Ferrari se ne andava (se ne andava sempre prima, un minuto, due minuti prima, cinque minuti prima) si metteva quasi sull'attenti, faceva quasi un inchino a quest'uomo che veniva da Modena e tornava a Modena. Questo mi ha sempre sorpreso ma non gli ho mai chiesto perché. Non era il caso - non mi avrebbe risposto - perché Pinin se non voleva rispondere, non rispondeva, non c'erano dubbi.

Era un uomo di poche parole. Sapeva che dalla vita aveva avuto molto: aveva dato molto, ma aveva avuto molto. E da qui le opere di bene che bisogna ricordare come il centro ricreativo di Mirafiori per i ragazzi. Bisogna ricordare il buon Pastore per le ragazze senza famiglia, bisogna ricordare il circolo degli artisti, di cui lui era un animatore. Non era soltanto un carrozziere, era

un uomo nel senso giusto, vero, autentico della parola. E io vorrei Sergio, se me lo consenti, che dopo tu mi dicessi una cosa. Che cosa ti disse Ferrari quando Pinin non diciamo, povero Pinin - quando Pinin se ne andò. Grazie.»

ALESSANDRO COLOMBO

«Grazie Gino. Ernesto Caballo è stato per molti anni, per una vita, vicino a Battista "Pinin" Farina, e ne ha raccolto le memorie autobiografiche, come ho già detto, nel libro "Nato con l'automobile".

Vorrei che ricordasse ora alcune testimonianze di questo lungo sodalizio, se così lo possiamo chiamare, con Battista Pininfarina.»

ERNESTO CABALLO

«D'accordo, tanti flash sull'uomo Pinin Farina, parecchi. Torinese, ma di origine monferrina, è nato cercando un maestro, i maestri, e ha avuto, vivendo alla barriera di Nizza, ha avuto il magistero materno, di Giacinta Vigna, sua madre, questa è per me il punto di partenza di Pinin uomo, la mamma che lo guida, la mamma che gl'insegna l'amore al lavoro, quel lavoro per cui lui sarà un campione, e per il quale un giornalista francese scriverà su di lui "Il travaille comme un bûcheron" (Lui lavora come un boscaiolo). Questa scoperta di Torino, lenta, questa scuola elementare, che poi non continua e lui che vuole imparare e troverà i primi maestri nel fratello Giovanni, in Marcello Alessio.

Quando incontra per la prima volta Giovanni Agnelli per la Fiat Zero è poco più di un adolescente e da quel momento ha cominciato a lavorare, se non accanto a lui accanto ai suoi collaboratori, Fornaca, Marchesi e quest'uomo che è instancabile nel chiedere lezione, insegnamento, guida, è abilissimo a trovarli questi maestri, è abilissimo a entrare perfino nel loro dialogo con qualche battuta. "Perché" gli dice Agnelli, "il suo radiatore va bene, è bello, funzionale?" e lui risponde "Perché l'ho fatto io!" E qui c'è tutto Pinin, tutta la sua logica serrata.

E poi, in cerca di insegnamenti riuscirà a incontrare anche Ford, e Ford lo assumerebbe ma lui dice "No, io sono venuto qui solo per apprendere, io la ringrazio e poi devo anche sposarmi". E difatti tornando, l'anno dopo si sposa con Rosa, figlia del notaio Giuseppe Copasso, e la famiglia diventa il suo capolavoro, che è parallelo in tutti i sensi al suo lavoro di carrozziere. A poco a poco crescono in lui parallelamente i sentimenti nella famiglia e una ricchezza di novità nel lavoro.

Io lascio ad altri che facciano la descrizione dei suoi capolavori, ad esempio di quella Cisitalia che lui stesso definiva come era un mistero, come un qualcosa di insuperabile perché, a mio giudizio, aveva raggiunto una tale maestria, che non sapeva più se prevalesse il fattore funzionale o quello artistico, ma uno non sa spiegarsi quale sia la vera grandezza di Pinin Farina, se sia la mano unita alla "mentis", oppure sia quel senso etico radicato in lui, nell'attaccamento al lavoro, nell'attaccamento alla famiglia nella celebrazione dell'amicizia. Io voglio celebrare l'amicizia.

Rancati ha parlato dei rapporti con Ferrari, ma erano rapporti di due che si incontravano ma non scendevano di cavallo. L'amicizia non era la manata sulla spalla, era lo scambio delle intelligenze. E in tutta la sua vita abbiamo tanti e tanti episodi, tanti ricordi che ci presentano come quest'uomo, uno degli uomini più noti e più celebri del mondo, un uomo di eccezione, sia riuscito a diventare un maestro di vita. Io penso che dipenda dal fatto che aveva una grande umiltà, un grande desiderio di imparare e ha sempre cercato maestri. Anche la famiglia l'ha voluta come una cellula compatta e ha inventato l'eredità in vita, per Sergio e per Renzo, che lui chiamava Renzo l'Etrusco, perché era toscano.

Questo dividere equamente con i figli i risultati di questi lavori certamente è nuovo, originale, singolare, ma lo è originale anche nelle cose minori. Lo è nella sua gita a Cortanze, quando era ventenne, in automobile già, su un'automobile che gli aveva regalato Agnelli, una Zero, color amaranto, e al ritorno una ruota si stacca, va nel prato e non si trova più, e lui cerca con i contadini, tutti insieme credono di essere sulle piste dei tartufi e lui prende un ramo robusto e ne fa una stampella, e poi prende un altro ramo e lo fa arcuato come uno sci, e poi lega il tutto e ritorna a Torino, perché c'era anche il senso dello humor. Ed è bene anche ricordare i riconoscimenti che ha avuto.

Architetto honoris causa, essere inserito nel documentario BBC dei 6 uomini che hanno contribuito a cambiare il volto del mondo, il Compasso d'oro 1957.

Il compasso d'oro gli ricordava che la madre quando era bambino gli aveva fatto un regalo: un paio di compassi. Lui riceve il Compasso d'oro, lo riceve a Villa d'Este sul lago di Como e poi vede una nuvola, da quella nuvola appare la mamma e lui è contento, e sorride e poi racconterà dei due compassi, quello d'oro e quello di latta. Beh! Io dico solo questo, che la storia fa un passo ogni cento anni, e mi auguro fra altri cento anni un secondo centenario di Pinin Farina, e i suoi discendenti e festosi come oggi lo sono.»

ALESSANDRO COLOMBO

«Grazie. Grazie a Ernesto Caballo, ma dopo questi ricordi dell'uomo, un commento alla sua opera. Lo farà un esperto qualificato, l'Architetto Vittorio Gregotti.»

VITTORIO GREGOTTI

Noi siamo qui oggi tutti per una celebrazione, ed è la celebrazione della continuità e dell'intelligenza del lavoro che riconnette più di 60 anni di produzione della Pininfarina. Costruire e mantenere e rinnovare una cultura della progettazione che sia capace di investire in modo molto unitario un intero sistema produttivo su scala molto complessa, è un'impresa molto difficile. Questa richiede oltre che grandi personalità alla conduzione di questa impresa, anche la costituzione di una specie di spirito di bottega nel senso rinascimentale del termine.

Cioè che sia capace di sostenere per un lungo tempo una tensione collettiva verso la qualità, anzi un'interpretazione particolare di una tensione collettiva verso la qualità. Ecco che cosa è assai più profondo di una questione di stile, una questione di marketing; e sono molto rare nella storia di questo secolo i casi in cui i prodotti industriali e le aziende siano state capaci di costruire questa unità. La AEG del grande Walter Rathenau e di Peter Berens o una Olivetti di Adriano Olivetti oppure la Tennessee Valley Authority del New Deal e la Streamliner Design.

Ma nonostante tutte queste tappe molto gloriose, io credo che non vada anche dimenticato un certo stato di crisi, di difficoltà, che oggi minaccia un po' i fondamenti del disegno del prodotto industriale, quei tipi di fondamenti che hanno giocato un ruolo molto importante, anche all'interno del lavoro, del successo internazionale della Pininfarina. Ecco io credo che bisogna constatare che oggi le questioni che attengono in generale la figurazione delle cose, si muovono verso uno strano distacco, tra i modi di costruire la forma della cosa, e l'immagine della cosa. E questa ha prodotto una specie di situazione molto inquietante che riguarda naturalmente tutto un insieme del mondo visuale in tutti i suoi aspetti: quello del disegno industriale, ma anche in quello delle arti figurative, quello dell'architettura e naturalmente quello anche di tutte quelle attività che sono produttrici di immagini che si sono enormemente dilatate in questi ultimi 30 anni, attraverso l'espansione della comunicazione di massa.

Io credo che sia nota a tutti, voglio ricordarlo con molta rapidità, che il disegno industriale, o se volete la cultura materiale moderna, è fatta da una specie di doppia tradizione. Da un lato esiste la tradizione delle arti decorative, una tradizione antica, le arti decorative industriali, come diceva un grande storico dell'arte tedesco. Una tradizione che è stata molto importante che nel 19° secolo ha incominciato a discutere se stessa, ha cominciato a mettersi in questione: ha costruito anche grandi strutture. Il Victoria and Albert Museum è il risultato di questa discussione.

Dall'altra parte c'è però una tradizione altrettanto importante che è la tradizione della cultura della fabbrica, una cultura che è stato un elemento decisivo nella costruzione del progetto degli oggetti, anche se questa cultura della fabbrica, nel 19° secolo, ha cercato all'interno della tradizione delle arti figurative la fonte delle proprie forme. Anzi a fronte di questo tipo di contraddizione, arti decorative da un lato, cultura della fabbrica dall'altra, è nato, credo, il disegno industriale moderno, per risolvere questa contraddizione.

La soluzione di questa contraddizione è stato il convergere in un unico sistema, cioè un unico modo di avvicinare il problema, un unico modo di pensare il progetto in tutte le scale, dal cucchiaio alle città, come diceva un famoso teorico del design dell'inizio del secolo, in modo da potere costruire una maniera di passare dalle funzioni, dai problemi, dagli usi, alle forme. E questa parola "design" che un tempo, all'inizio di questo secolo, coincideva con l'idea di progetto ha cambiato il proprio senso, è diventato un po' quello che oggi comunemente si

intende per design ossia stile, solamente molto tardi, quando alcuni di questi ideali od alcune di queste discussioni erano in fondo cadute, erano finite.

E questo cambiamento, ha trasformato molto anche i contenuti interni di questo tipo di approccio. Certo negli ultimi anni, per esempio dei concetti come la responsabilità ambientale, oppure i problemi come l'abitabilità, l'intercambiabilità, la trasformabilità, hanno tentato di dare un certo fondamento al modo di costruire l'oggetto, quindi una certa logica tra modo di costruirlo e risultato formale.

Oppure, molti strappi tecnologici, come sono quelli dell'invenzione di nuovi materiali, di nuove tecnologie elettroniche hanno prodotto nuove tipologie di oggetti che proprio per la loro originalità, non riuscivano ancora a costruire questa connessione, tra il modo di fare l'oggetto e il modo in cui l'oggetto si presentava. Tuttavia, bisogna riconoscere che in generale, la forma dell'oggetto d'uso in questi ultimi anni ha teso piuttosto a ricongiungersi se volete alla provvisorietà della moda, piuttosto che alla materialità, alla sua propria materialità, al suo proprio modo, in un certo senso di costruirsi.

Quindi, io credo che noi assistiamo in questi ultimi anni, a una ridiscussione molto importante, molto ampia, molto profonda delle basi, su cui si fonda la tradizione del disegno industriale, ma io credo anche la tradizione dell'arte stessa e delle arti visuali in generale. Notate che questo, ed è abbastanza interessante notarlo, significa anche una maggiore organicità dei prodotti nei confronti delle convenzioni collettive della società. Non c'è più uno stato d'avanguardia in cui qualcuno fa qualche cosa che poi deve venire trasferito, lentamente, di cui il pubblico deve diventare convinto, no, c'è una specie di presa diretta, di organicità diretta, tra ciò che si produce e ciò che si consuma.

Abbiamo una società che è diventata molto omogenea, che si muove, magari in modo molto nevrotico in una fascia molto stretta e magari pensa che questo muoversi rapidamente, cambiare continuamente, possa essere scambiato per creatività, ma in realtà, questa omogeneità si è maggiormente accentuata rispetto al periodo classico delle grandi avanguardie. E io credo che sia importante descrivere questo stato di crisi, o descrivere questo tipo di trasformazione che sta avvenendo, questa nuova condizione, a prescindere dal giudizio che si può dare su questo, perché naturalmente, capire una condizione, capire la costituzione di una condizione, è anche il modo di stabilire una distanza critica nei suoi confronti, e la distanza critica è il fondamento di ogni tipo di progetto.

Ecco io credo che questa serie di questioni, non siano tanto laterali alla questione di cui oggi stiamo discutendo che è quella di continuare, o di formare una nuova cultura del progetto, anche nel campo dell'automobile. Un oggetto sul quale, diciamo, tutti i mutamenti che adesso io ho cercato in modo molto telegrafico di descrivere, agiscono in un modo molto diretto perché ancora oggi è evidente che l'oggetto automobile conserva un potere di investimento simbolico molto forte, perché pone delle questioni molto generali a livello dell'uso che investono la città, che investono il territorio, che investono, la nostra collettività nel suo insieme, e poi infine, perché io credo che l'automobile è un po' il simbolo stesso delle contraddizioni che noi viviamo quotidianamente, tra la libertà individuale e la liberazione collettiva.

Ecco, il mio augurio di oggi è che la Pininfarina resti un nucleo di resistenza contro questo tipo di provvisorietà intesa come valore assoluto. Naturalmente, che seguiti anche a perseguire nella propria tradizione sperimentale, che ha avuto un grande passato, che ha avuto dei successi straordinari, ma che questa tradizione sperimentale seguiti ad essere fatta di punti fermi, e che siano punti fermi nella storia del disegno industriale di questo secolo. Grazie.»

ALESSANDRO COLOMBO

«Ringrazio l'Architetto Gregotti. Ed ora un breve filmato, tratto da quel filmato BBC al quale accennava prima Caballo, a suo tempo dedicato alle persone più in vista del momento.»

[Segue proiezione]

ALESSANDRO COLOMBO

«Diamo ora la parola al presidente della Fiat Avv. Giovanni Agnelli.»

GIOVANNI AGNELLI

«Grazie.

Entrando qua oggi, al Museo dell'Automobile, ho visto quella fila dei radiatori, che c'era a destra, all'ingresso; poi il Sig. Caballo ha ricordato un rapporto di Pinin Farina con mio nonno, proprio a proposito di radiatori, ed è questo ricordo, questa storia, che mi raccontava sempre Pinin Farina della prima volta che è entrato in qualche modo in contatto nella vita della Fiat.

Era prima della Prima Guerra Mondiale, dove esser 1913/14, ma il Sig. Caballo se lo ricorda certamente, e dovevano scegliere dei radiatori per una vettura Fiat, c'erano i radiatori fatti dall'Azienda della casa, si cercavano disegnatori di talento, dei giovani, e fra questi era stato chiamato Pinin Farina, che allora aveva 20/21 anni. Entrò mio nonno, c'erano 15/20 radiatori per terra, e si trattava di scegliere qual'era il radiatore più adatto a questa vettura che doveva essere fatta e che assolutamente non ricordo quale fosse. Pinin Farina mi diceva: "Per me il radiatore è nell'automobile la parte più importante, perché è l'origine della vettura, ed è lì che poi ne conseguono il cofano, gli equilibri e l'architettura della vettura stessa, quindi ero molto emozionato."

Dice: "Suo nonno era con l'Ing. Chiesa, quando venne dentro, incominciarono a selezionare questi radiatori, c'era solo uno fatto da Pinin Farina; ne cancellarono uno, poi ne sostituirono un'altro, chiedevano giudizio a quest'ingegnere tutti stavano zitti, lasciavano che giudicasse mio nonno, e mio nonno diceva a Pinin Farina "chi ha qualcosa da dire el cunta nient", e lui stava zitto. Alla fine rimasero due soli radiatori. E questa è la storia che ci raccontava prima Caballo - rimasero due soli radiatori, e mio nonno andò con Pinin Farina a guardare quei due e disse, "qual è, qual è il migliore di questi due?" E lui disse "Questo", "Perché?" disse, "Perché l'ho disegnato io!". Questo fu il primo rapporto che ebbero, e allora mio nonno evidentemente scelse quello, e da quel momento ci fu un rapporto di collaborazione, di disegno, di progetto, di concezioni con la Fiat, che proseguì praticamente per tutta la sua vita, per quanto, quando lui fece la sua carrozzeria, che credo fosse intorno agli anni '29/'30, la fece con Lancia. Lancia era stato un pilota di mio nonno alla Fiat quindi, diciamo, era tutto un ambiente di gente che si conosceva e si apprezzava.

Pinin Farina aveva fatto la sua carrozzeria con Lancia evidentemente perché le Lancia allora erano vetture di più alta qualità, di più alta classe che le Fiat, e le carrozzerie speciali, di disegno speciale erano più adeguate a quelle vetture. Poi, mi ricordo i miei rapporti con Pinin Farina, e risalgono giusto agli anni tra il '30 ed il '40; io ero ragazzino, e si andava ogni tanto a Corso Trapani, a vedere le carrozzerie di questo mago del disegno. Tutti quelli che passavano a Torino volevano passare da Pinin Farina, perché da Pinin Farina era come nello studio di un grande scultore e si andava a vedere che cosa avesse inventato, cosa avesse immaginato di nuovo.

Contemporaneamente viveva ancora lo stabilimento del fratello maggiore, che si chiamava Stabilimenti Farina, che stava in Corso Tortona e che pure costruiva belle vetture. Si andava dagli uni e dagli altri, Stabilimenti Farina poi chiuse perché il figlio, suo cugino, aveva scelto la carriera del corridore d'automobili: era Nino Farina che divenne il 1° campione del mondo di formula 1. Questo per dire come tutto quel mondo diciamo dell'automobile, vicino all'automobile, fosse allora unito, affezionati gli uni agli altri, e quanto fosse anche romantico. Poi Gianni Lancia pensò soprattutto alle corse aveva questa passione straordinaria per le corse - e nelle corse investì forse una sproporzione di mezzi, in relazione alle dimensioni dell'azienda. Ma anche questo di nuovo fa parte dell'atteggiamento romantico che c'era verso l'automobile.

Contemporaneamente c'era Dusio, che si era dedicato alle corse e per un paio d'anni, un anno e mezzo, due, fece quelle vetture Cisitalia che vinsero le prime corse del dopo guerra. Tutti comunque facevano capo all'assistenza di suo padre, per le carrozzerie, come aerodinamica e come leggerezza, i due elementi che lui individuò subito, come gli elementi fondamentali. E devo ricordare che l'aerodinamica di allora, non dico che non fosse una scienza esatta, ma non era quasi conosciuta. Vedo qua l'Ing. Giacosa, lui ricorderà che ci fu un momento che avevamo una vettura Fiat non ricordo quale fosse, credo la nuova 500, fatta quando non c'era ancora il Tunnel del vento. Appena fatto il Tunnel del vento si mise il furgoncino Fiat dentro, risultò molto più aerodinamico della vettura da cui derivava.

E ricordo che faceste anche quella 1100 Mille Miglia con quella forma così bizzarra, con quella coda alta per dire quanto tutto questa fosse empirico in quegli anni là. Tornando a Pinin Farina, diciamo le vetture credo più belle che siano mai state fatte al mondo, sono il connubio di Pinin

Farina e Ferrari. Ho visto adesso in questo filmato della BBC, una fotografia di Pinin Farina e di Ferrari.

Certo erano due Titani; io li ho visti qualche volta lavorare insieme e li ho visti separatamente, uno e l'altro, e devo dire che quando uno parlava dell'altro, più Ferrari di Pinin Farina che aveva la lingua più tagliente, di Pinin Farina che era più severo, più silenzioso. A volte Ferrari diceva:

"Cosa si crede Pinin Farina, io faccio l'uomo, lui gli fa solo il vestito, e non solo ma pretende che io faccia l'uomo come vuole lui per fargli il vestito in modo più semplice". Erano due uomini non facili, e due uomini straordinari.

Poi, ricordo una parte di Pinin Farina, l'unica che nessuno ha ancora ricordato qua, che rivedevo adesso nel suo libro. Quando fu fatta l'esposizione d'Italia '61, in ricordo del centenario dell'unità d'Italia, io mi occupavo allora dell'esposizione del lavoro, e Pinin Farina si occupava di quella di un importante divisione che era "Stile, moda, e costume". E mi ricordo che durò molto, perché la preparazione della mostra dura un anno, un anno e mezzo circa, e Pinin Farina se ne occupò in un modo straordinario. Io sono sicuro che trascurò quasi completamente i suoi doveri di fabbrica, perché ci si era buttato a tempo pieno. Mi ricordo che fu alla fine di questa esposizione da lui gestita e condotta, mi pare che il presidente fosse allora Gronchi, che per decreto ottenne di unire nome e cognome nel solo nome Pininfarina. Quando gli fu concesso fu quasi un po' come un titolo nobiliare.

E questo nome è un marchio di grande fama anche all'estero, e vi dirò che a Detroit Pinin Farina quando andava era trattato come Michelangelo dopo aver fatto la Cappella Sistina diciamo. C'erano i festoni per strada, con la scritta "Viva Pininfarina". Al centro stile della General Motors, dove c'era un uomo che forse alcuni di voi ricordano, che era Mitchell che lo governò per 10/15 anni ed era un'autorità assoluta nello stile, Pinin Farina era considerato praticamente, diciamo la massima autorità nell'estetica che veniva dall'Europa, era considerato più un grande scultore che un uomo d'affari, che un'industriale.

E devo dire in quel periodo credo che si sia occupato quasi esclusivamente di questa esposizione. Questo lo dico perché 5 o 6 anni fa, quando l'attuale Pininfarina dovette assumere la responsabilità della Confindustria tutti erano concordi che era l'uomo più qualificato; naturalmente c'era sempre il dubbio: ha tante cose da fare a casa sua che non sappiamo quanta tempo potrà dedicare alla Confindustria. Ne parlammo insieme, io gli dissi: "il tempo che dovrà dedicare sarà certo più del 50%", difatti credo che dedicò il 120% del suo tempo. Nel frattempo ha avuto modo di sperimentare, di applicare i suoi figli nella conduzione dell'azienda e di averne molte soddisfazioni. Adesso vi dico una cosa: i suoi figli sono bravissimi, adesso che lei è tornato, ci stia lei... Grazie.»

ALESSANDRO COLOMBO

«Grazie Avv. Agnelli per l'interessante intervento. A questo punto dopo che tutti gli oratori hanno tratteggiato dei ricordi parziali sulla figura di Pinin Farina, penso che nessuno possa coordinare meglio questi spezzoni in un quadro unitario che il figlio Sergio che ne continua l'opera.»

SERGIO PININFARINA

«Grazie Presidente, prima devo rispondere a Rancati che mi ha fatto una domanda "Cosa ti ha detto Ferrari" quando è mancato mio padre. Per dare una risposta esauriente, devo raccontare i miei rapporti con Enzo Ferrari di qualche anno. L'avvocato ha ricordato che erano due caratteri non facili, si incontrarono a mezza strada, a Tortona, e così come il presidente americano e il presidente russo s'incontravano a Reykjavik, così s'incontrarono a Tortona, perché papà non voleva fare l'atto di andare a Maranello, e l'altro tanto meno quello di venire a Torino.

Io ero presente e tanto fu difficile metterli insieme, tanto fu facile e spontanea l'intesa. Quindi si mangiò insieme, si decise che macchine fare: e all'uscita io stavo zitto, testimone di un evento importante. Mio padre guidava, io ero al suo fianco, e lui mi disse "Senti, della Ferrari ti occupi tu", e io gli ho detto "di cosa?" "di tutto!". Per me fu come toccare il cielo con un dito, avevo 25 anni, a 25 anni avere una responsabilità così bella, fu un momento indimenticabile.

Ma se fu una grande gioia per me, Ferrari non fu tanto contento, perché quando andavo giovane ragazzino, giovane ingegnere a presentare la Pinin Farina, lui voleva il vecchio, non voleva il giovane. Così me la faceva pagare, perché mai niente andava bene. Mi toglieva la pelle, quando qualcosa non andava. Poi con gli anni le cose andarono meglio, incominciò prima a stimarmi, e da ultimo a volermi bene.

Quando papà morì, lui venne a Torino, si ferma a Grugliasco, dove avevamo preparato la camera ardente (mio padre era morto a Losanna, il 3 aprile del '66) si ferma 10 minuti in silenzio, così in raccoglimento. Poi mi fece un cenno, gli andai vicino, e lui mi disse: "Sergio, d'ora in avanti diamoci del tu". Credo che migliore sentimento e cosa più significativa non potesse dire, e me la ricordo vivamente e vivamente anche adesso.

Adesso vorrei fare, iniziando il mio saluto, intanto un ringraziamento non formale al presidente Colombo, alla sua Associazione, ai relatori, a tutti voi che siete intervenuti a quest'incontro che è dedicato a mio padre. Son passati 27 anni dalla sua scomparsa, e la vostra presenza dimostra quanta vivo sia il ricordo che ha lasciato, tra coloro che l'hanno conosciuto, ma anche tra quelli più giovani, che non lo hanno conosciuto, ma che ne hanno sentito parlare.

Noi, per ricordare questo anniversario, abbiamo chiesto a Bruno Alfieri, di Automobilia, di pubblicare una riedizione del libro "Nato con l'automobile", nelle memorie curate dell'amico Ernesto Caballo, quando papà era in vita, e che furono pubblicate se non erro nel '68. Il testo è ovviamente lo stesso di allora, non abbiamo toccato una virgola; abbiamo però aggiunto la cronistoria della nostra impresa, le fotografie delle nostre realizzazioni, i documenti del nostro sviluppo industriale dal 1966 ad oggi. E questo, non per distogliere l'attenzione dei lettori dalle sue opere, ma solo per dare testimonianza, che i suoi insegnamenti di vita e di lavoro, non sono andati dispersi, e che la sua scuola ha avuto seguito anche dopo la sua scomparsa.

I suoi insegnamenti sono tutti ancora validi ed attuali, e continueranno ad esserlo nel tempo. Sia quelli professionali (la ricerca della semplicità delle linee, delle forme, la ricerca delle proporzioni delle masse, la ricerca dell'armonia tra i vuoti e i pieni) sia quelli metodologici come l'autocritica funzionale di ogni particolare, il non contrastare la natura, nell'uso dei materiali sia verso l'ambiente; è così che Pinin concepiva anche l'aerodinamica.

La ricerca di un ideale tecnico estetico, così come Enzo Ferrari ricercò l'ideale tecnico agonistico, e la determinazione nel perseguire gli obiettivi. Ricordo i suoi insegnamenti etici: vivere il proprio lavoro come una realizzazione di se stessi, ricercare e trovare il buono in ogni persona e in ogni realizzazione. Ancora più importanti, credo, sono forse i suoi insegnamenti umani: l'aver compreso che la cultura è la più grande ricchezza, educare con l'esempio e con la fiducia che la forza dei fatti, la qualità del lavoro, prima o poi si affermano. Io forse la dico grossa, ma penso che Pinin era forse ancora più grande, forse ancora più eccezionale per le sue qualità umane, che come figlio io ho potuto apprezzare meglio di ogni altro, che per quelle professionali.

Mi hanno sempre colpito l'amore che portava per i giovani, il suo desiderio di apprendere, il suo senso della misura, e l'aver voluto, negli ultimi anni della sua vita, restituire alla sua città, al mondo, quello che il mondo gli aveva dato. È così che io spiego la sua spinta interiore, il suo impegno nel sostenere le arti, la cultura, l'educazione professionale. Io non vorrei con la mia descrizione, sottolineando le sue qualità, averlo fatto diventare ai vostri occhi troppo perfetto, fino a quasi a farlo sembrare una persona noiosa, quasi non umana. Pinin amava la vita, amava i divertimenti, aveva molti interessi, era esuberante, rimase sempre giovane.

Vi racconto un episodio. Aveva circa 70 anni, desiderava una Ferrari 250 Le Mans sportivissima, motore centrale, io mi ricordo di avergli detto: "Ma papà non ritieni più adatta a te una berlinetta Ferrari più tranquilla?" E lui mi rispose, "Ma non capisci che se non salgo sulla Le Mans oggi, forse non lo potrò mai più fare?"

Pinin come padre. Ebbe due atteggiamenti ben distinti: prima quello del periodo della formazione. In quegli anni era molto severo. Nessun risultato nella scuola gli bastava mai, mi faceva sentire un privilegiato, perché avevo la possibilità di studiare, e questo atteggiamento durò a lungo, anche nei primi anni di lavoro. Vi dico un episodio.

Mi ricordo un viaggio in America, c'era anche mio cognato. Tra l'altro voglio scusare la sua assenza, ma non stava bene oggi, con molto dispiacere non è potuto venire. Dicevo eravamo in America a New York c'era anche mio cognato, io avrò avuto 23 anni, lui 33. Era una domenica mattina. Prestissimo mio padre piombò nella nostra camera e ci svegliò bruscamente, dicendo: "Ma non siamo mica venuti in America per dormire!" E ci portò in Central Park, ci interrogava, per vedere se sapevamo le marche e i modelli delle macchine che

passavano. Ci chiedeva quali modifiche avremmo suggerito per migliorarle: se questa non è determinazione nel lavoro!

Mi ricordo il mio primo giorno di lavoro. Tante volte mio padre mi aveva spinto, con forza, a laurearmi, perché diceva: "In fabbrica c'è bisogno anche di te." Dopo la laurea io dovevo partire per l'Inghilterra, per imparare meglio l'inglese per un corso di istruzione professionale per circa 3 mesi. Passavo solo 3 giorni a Torino. Mi presentai in fabbrica. Dopo avermi tanto aspettato credo che non sapesse cosa farmi fare, ed allora mi spedì ad accompagnare il fotografo Moncalvo a fotografare un nostro prototipo speciale. Il lato sinistro aveva due luci, il lato destro ne aveva tre. Al mio ritorno in fabbrica, mio padre mi chiese: "Hai notato niente?", e io dissi: "Ma sì, che la macchina è asimmetrica." Io rabbrivisco ancora adesso, a pensare che cosa sarebbe stato della mia carriera se non avessi dato quella risposta esatta.

Più tardi mio padre si convinse che il mio carattere si era formato, che non avevo più bisogno di rimproveri, caso mai di incoraggiamento e di fiducia, e divenne per me e mio cognato il più grande sostenitore. Ci attribuiva persino molti più meriti di quanta in realtà meritavamo, ma questo perché lui guardava al futuro della nostra azienda.

Questa fu un'altra sua immensa qualità, quella di sapere guardare al futuro. Lui capì che la Pininfarina doveva diventare internazionale, capì che il nostro futuro era quello diventare dei veri e propri partners, dei costruttori capaci di risolvere il problema qualità/prezzo nelle piccole serie. E quando ora sento la terza generazione, sostenere con convinzione queste strategie, io le condivido e le appoggio, ma non posso far a meno di ricordare che mio padre aveva avuto queste intuizioni già 40 anni fa.

Nel '57 mio cognato ed io gli presentammo il progetto della nuova fabbrica di Grugliasco, che avrebbe sostituito la vecchia in corso Trapani. Mio padre ci chiese se scegliendo questa nuova strada c'eravamo pienamente resi conto delle difficoltà industriali e sociali che avremmo dovuto affrontare, e soprattutto ci disse che era una strada senza ritorno. Quando ci vide consci e decisi a farlo ci diede la sua approvazione, e ci manifestò la sua decisione di lasciare a noi la responsabilità del comando.

Ma io ero un figlio rispettoso, preparavo tutte le ipotesi, tutti gli scenari, preparavo tutte le simulazioni, e poi gli chiedevo consiglio. E allora mio padre partì, partì per un giro del mondo che durò più di 6 mesi. Voleva obbligarci a non avere più nessuno dietro le spalle, voleva abituarci a decidere da noi. Questa fu una grande lezione di vita, forse umanamente la più straordinaria che ci preparò al futuro. Ma in realtà mio padre non riuscì mai a lasciarci; anche dopo la sua morte mi sono rimasti non solo i suoi insegnamenti, ma anche la simpatia, l'affetto, la stima che lui aveva seminato e che io ho sempre sentito vive intorno a me. Ancora oggi io lo sento, e vi ringrazio.»

ALESSANDRO COLOMBO

«Con questo interessante e commovente intervento del figlio, si chiude questo nostro incontro su Battista "Pinin" Farina. Forse qualcuno potrà obiettare che in questa rapida carrellata non sono stati illustrati a fondo i suoi capolavori; ma sono capolavori che parlano da soli ed è questo il messaggio affidato alla rassegna di vetture esposte all'esterno di questa sala, vetture che, pur con i vincoli imposti dallo spazio, danno un'idea delle grandi innovazioni apportate da Battista Pininfarina alla linea dell'auto. Grazie a tutti.»

--

[AISA ©1993 – trascr. Virtual Car 2005]