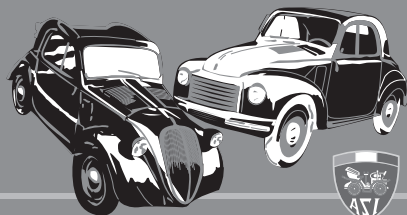


# ZERO A

TOPOLINO AUTOCLUB ITALIA®





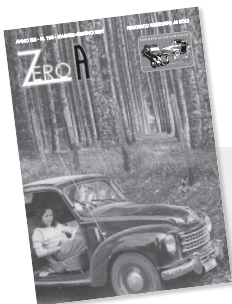
## IN ALTO I NOSTRI CUORI

di Fabio Alberani

*La macchina organizzativa è oliata fin nei minimi ingranaggi. La voglia di ricominciare, di incontrarsi, di rimettere finalmente in strada le nostre Topo tutte insieme è tanta. Certezze assolute che il Covid ci lasci fare quello che abbiamo in mente – il raduno internazionale nelle Dolomiti, a inizio giugno – ovviamente non ne abbiamo. Quantomeno non ora, al momento di stampare questo numero di ZeroA. Non è certo un dettaglio, noi ci speriamo eppure non è la cosa più importante. Quel che conta è che ce la stiamo mettendo tutta, e tutti, per uscirne. E che oramai la luce in fondo al tunnel si sia accesa.*

*Ha tanti significati, l'evento che abbiamo scelto per segnare il nostro rientro "in presenza" dopo il raduno di Terni dello scorso settembre. E dopo tanti mesi in cui solo i telefoni e i computer hanno permesso che l'isolamento cui eravamo costretti fosse fisico e non anche, realmente, sociale. È un incontro internazionale, e per noi che abbiamo sempre creduto nella cooperazione anche nella dimensione associativa, è la conferma di un percorso comune che non conosce muri né frontiere. Le difficoltà che l'intero pianeta si è trovato ad affrontare hanno dimostrato, una volta di più, che solo uniti si superano i momenti difficili. E poi è un incontro di montagna. Sarà più difficile, per le nostre vetture, arrampicarsi sulle strade alpine. Ma darà anche più soddisfazione avere raggiunto la vetta, perché puntare in alto appaga maggiormente che darsi obiettivi facili da raggiungere.*

*In questo periodo in cui non ci siamo spostati, tutti noi del Topolino Autoclub Italia abbiamo pensato e lavorato per immaginare il Club del futuro, le iniziative vicine e lontane, perché quel che è successo non è passato invano e ci servirà: sin da subito, a vivere con più intensità i momenti comunitari. Più oltre, a guardare verso un domani fatto di un club sempre più attento a valorizzare il patrimonio storico, sociale e culturale che nasce da questa piccola auto che ha aiutato l'Italia a risollevarsi dopo la Guerra. E che anche oggi, in modo diverso, è pronta a darci una mano per riprendere la strada con fiducia. Più e meglio di prima.*



**IN COPERTINA** Questa ragazza degli anni '50 immortalata sulla sua Topolino C si chiamava Marilena Bergamo e lavorava per l'EIAR. Suo nipote ci parla della nonna, ma soprattutto del suo, di lavoro. Lui è infatti David Giudici, il direttore di *Ruoteclassiche*, ed è il protagonista del nostro Incontro di questo numero.

### SPAZIO ASI\*



## UN CORSO PER RESTAURARE LE AUTOMOBILI UNA RIEVOCAZIONE E UN ROMANZO "STORICO"

• **Con gli esami di qualifica** si è concluso, per i 22 partecipanti, il primo corso per Tecnico restauratore di carrozzeria d'auto d'epoca istituito da CNI Ecipar, Università di Modena e Reggio Emilia e Università di Ferrara, cui è seguito l'avvio delle lezioni per Tecnico restauratore di meccanica d'auto d'epoca, tuttora in svolgimento. L'ASI ha promosso e supportato questo percorso, unico nel suo genere in Italia, arricchendolo con gli esperti della Commissione Tecnica e della Commissione Cultura.

• **Si svolgerà dal 16 al 19 settembre**, sulle stesse strade dell'antico tracciato, la rievocazione del Gran Premio d'Italia disputato tra Brescia e Montichiari il 4 settembre 1921. Fu una manifestazione epocale poiché, oltre alle competizioni di automobili, si svolsero anche lo spettacolare Gran Premio per gli aeroplani e il Gran Premio delle Nazioni per le motociclette. L'ASI promuove l'evento del centenario insieme con l'Historic Racing Club Fascia d'Oro. Con il patrocinio della FIVA e la collaborazione del Comune di Montichiari si potranno rivivere le emozioni dei pionieri con auto, moto e aeroplani storici: grazie al contributo dell'Historical Aircraft Group, parteciperanno infatti anche velivoli d'epoca. Previste pure conferenze a tema e approfondimenti storici.



• **Il giovane Giorgetto** è il nuovo libro pubblicato da ASI Service - casa editrice dell'Automotoclub Storico Italiano - a firma di Giosué Boetto Cohen, che ha raccolto le confidenze del grande stilista (incoronato car designer del secolo nel 1999) trasformandole in un romanzo. Un'opera inconsueta nel panorama dell'editoria motoristica, una narrazione degli aspetti più intimi e meno conosciuti della vita di Giugiaro. 312 pagine, 24 euro, è un'opera inconsueta e interessante.

\* Il Topolino Autoclub Italia è federato ASI con numero 112



*David Giudici, direttore di Ruoteclassiche, Youngtimer e Auto Italiana, con una delle sue "storiche", una Mazda MX-5.*

## GIUDICI: "FARE I GIORNALI IN UN MONDO CHE CAMBIA"

*Il direttore di Ruoteclassiche (ma anche di Youngtimer e Auto Italiana) ci racconta come si sta evolvendo l'informazione di settore in questi anni. Affronta i temi dei rapporti tra ASI e ACI Storico, del ruolo dei club e delle fiere. E ci apre la scatola delle foto di famiglia. Da cui spunta una Topolino C*

di Marco Visani

**D**isclaimer, come dicono quelli che con l'inglese ci vanno d'accordo: quando un giornalista intervista qualcuno, l'etichetta prevede che non debba ostentare la sua familiarità, anche se nei rapporti correnti dà del tu a quella persona. Ma siccome stavolta il giornalista intervista un collega, con il quale perdipiù abitualmente lavora, giacché collabora alle testate da lui dirette, fingere di mantenere le distanze sarebbe fuori luogo.

**David, dirigi Ruoteclassiche dal 2014; in tempi più recenti hai creato Youngtimer e rilanciato Auto Italiana. Cosa è cambiato, sette anni e una pandemia dopo, nell'editoria del nostro settore?**

Parto dalla fine, cioè da quel che è successo – che sta tuttora succedendo – in tempi di Covid. Paradoss-

Chi è

**Uno che i giornali li guida e li crea**

Milanese, classe 1971, giornalista professionista, David Giudici dirige *Ruoteclassiche* da maggio 2014; ha fondato il bimestrale *Youngtimer* a maggio 2018 e ridato vita ad *Auto Italiana* nell'autunno 2019, con cadenza trimestrale. Tutte e tre le riviste sono pubblicate dall'Editoriale Domus, la stessa casa editrice di *Quattroruote*. In precedenza aveva diretto *Top Gear*, *Gente Motori*, *Auto in Fuoristrada* e creato *Gente Motori Classic*. Collezionista praticante, ha nel suo garage una Fiat 1300 "tetto basso" del 1962 (vettura che è sempre stata nella sua famiglia) e una Mazda MX-5 V Special 1991: un perfetto mix tra *oldtimer* e *youngtimer*, oltre che tra valorizzazione del patrimonio nazionale e apertura internazionale.



salmente, la situazione sanitaria, azzeccando (o quasi) le attività tipiche del nostro mondo, ha tenuto i lettori molto vicini ai giornali perché sono, nell'ambito del motorismo storico, le uniche "cose" che hanno continuato a funzionare regolarmente. Per questa singolare situazione, non solo abbiamo una diffusione stabile, ma abbiamo sentito come mai prima d'ora il calore delle persone, e lo abbiamo potuto constatare con le iniziative delle "quattro chiacchiere in quarantena" che abbiamo organizzato *on-line* sui nostri canali *social*, già a partire dallo scorso anno, con gli attori più disparati: collezionisti, organizzatori di fiere, responsabili di musei e case d'aste. L'altro aspetto importante che è emerso in questi anni è che i tempi sono maturi per un'evoluzione generazionale dei collezionisti: è per questo che abbiamo creato *Youngtimer*, che si occupa di auto dagli anni '80 in avanti e che attrae un pubblico di cui sin qui nessuno si curava. Non toglie una sola copia a *Ruoteclassiche* ma crea le condizioni perché chi trova insapori le auto di oggi abbia un approccio alla storia che, per tappe di approfondimento successive, lo possa traghettare a epoche più lontane. Non è impossibile - ma improbabile - che un trentenne si appassioni alla Lancia Aprilia: più facile che abbia interesse per la Delta. Ma se trova chi lo accoglie parlandogli della Delta, ci sta che lui poi trovi la voglia di conoscere anche epoche diverse.

**Accennavi prima ai *social media*. Da una parte le piattaforme amplificano la libertà di espressione, dall'altra queste forme di "informazione diretta" comportano il rischio di credere che qualunque cosa si trovi in rete sia verificata e dunque meriti attenzione. Come si gestisce, da dentro il mestiere, questa singolare convivenza?**

È verissimo che sui *social* si trova di tutto, e spesso materiali di pessimo livello. Quel che può fare la differenza è l'autorevolezza con cui ti ci presenti. Oltre ad avere noi, in quanto *Ruoteclassiche*, i nostri *account* (con 70mila *follower* su Facebook e 30mila su Instagram) esistono in rete profili indipendenti - non creati dalla Casa editrice - che fanno però riferimento, sin dal nome, al nostro lavoro. Ce n'è, ad esempio, uno che tratta di vendita di auto



*Tre recenti numeri di Ruoteclassiche (mensile), Youngtimer (bimestrale) e Auto Italiana (trimestrale), le testate dell'Editoriale Domus dirette da David Giudici.*

storiche in base alle quotazioni di *Ruoteclassiche*: segno che la credibilità del brand è tale che anche terzi la impiegano come indice di qualità. Credo che facendo leva su questi punti si possa sperare in una svolta in termini di credibilità dei contenuti.

**C'era una volta l'ASI, e c'è ancora. Ma c'è anche, da qualche tempo, ACI Storico.**

**Sarà sempre contrapposizione, tra i due soggetti, o un giorno le diverse istanze del movimento collezionistico troveranno il modo di unire i loro sforzi per la salvaguardia del settore?**

Da ottimista, vedo il bicchiere mezzo pieno e credo proprio che andrà a finire così. Anche perché il rischio che corriamo è che oggi il collezionista fatichi a capire cosa fa l'uno e l'altro di questi soggetti. Ma credo che non sarà un processo rapido. *Ruoteclassiche* cerca di dare il suo contributo alla discussione mettendo tutti intorno a un tavolo, senza posizioni preconcepite, per parlare di questioni a nostro avviso essenziali come quella della lista di salvaguardia.

**A tale proposito non sono mancate però le perplessità...**

Sono dubbi nati dall'aver confuso la nostra proposta con quella di una lista chiusa, e non è di questo che si tratta quanto piuttosto di una necessaria regolamentazione per le dinamiche specifiche che hanno le auto ventennali. Se di Punto prima serie ne circolano ancora 700mila, io dubito che tutte queste 700mila auto meritino di essere salvate. Ma se di Marea ne sono rimaste seimila, è il caso di attivarsi immediatamente perché non si estinguano. E questo, lo ripeto, è un ragionamento a salvaguardia del mondo collezionistico, non è un tifare per l'ACI oppure per l'ASI.

**Forse costretti da una sostanziale inattività, molti club stanno discutendo del loro ruolo per il momento della ripresa. Dal tuo osservatorio, quali sono i punti di forza e le lacune dell'associazionismo italiano?**

Il *format* della scampagnata può forse essere ancora attrattivo per un pubblico avanti negli anni ma non è destinato a durare. I nuovi collezionisti cui mi riferivo prima hanno bisogno di iniziative diverse (serve un'evoluzione in senso digitale, ad esempio). In questo senso vedo con grande favore l'impegno di ASI con la Commissione Giovani e di ACI Storico per la valorizzazione delle *youngtimer*. Quanto ai punti di forza, esistono club che fanno della cultura, del sapere dell'auto storica la loro ragione d'essere. E che la antepongono all'obiettivo di far denari. È anche per valorizzare queste eccellenze del nostro mondo che *Ruoteclassiche* sta lanciando i suoi *award*, che si chiameranno *Best in Classic*, e che – tra le dodici categorie previste – contempleranno un premio per il club dell'anno.

**I Saloni delle auto “moderne” erano già in difficoltà e il Covid li ha, forse definitivamente, atterrati. Come vedi invece il futuro delle fiere delle auto da collezione?**

Tra i due mondi c'è un abisso per una ragione banalissima, in termini di destinazione e di opportunità: i *motorshow* sono solo vetrine, nelle fiere invece si fa *business*. E se tu espositore hai la concreta speranza di vendere, allestisci uno *stand* persino a un'edizione con mille problemi come quella di Padova dello scorso anno. Dove – certo – c'erano meno gente, espositori e affari del solito ma dove comunque i commercianti, quantomeno quelli meglio strutturati, non sono andati in perdita. Semmai la criticità non è la formula, ma il fatto che in Italia tre grosse manifestazioni di questo genere all'anno (oltre alla stessa Padova, Milano e Torino, senza contare quelle di rilevanza locale) rischiano di essere un po' troppe.

**Ai nostri ospiti chiedo sempre di parlare anche di... casa nostra: che ricordi hai della Topolino?**

Ho dei bellissimi ricordi familiari, ancorché indiretti. Mia nonna materna, che lavorava all'EIAR (l'antenata della RAI) si spostò spesso per l'Italia per ragioni professionali. Era, il suo, un equipaggio tutto al femminile: la nonna (già ai tempi divorziata), la mamma e la tata della mamma. E il loro mezzo di trasporto era una Topolino C berlina con cui più di una volta andarono da Roma a Milano, spostandosi anche lungo l'asse est-ovest, da Venezia a La Spezia.

**Le auto che nascono oggi avranno, fra trenta e passa anni, un interesse storico come lo hanno le *youngtimer* oggi?**

Solo alcune, per la ragione che più vai avanti, più l'offerta cresce, più devi diventare selettivo. Nella rubrica *Classiche Domani* di *Ruoteclassiche* presentiamo ogni mese le auto che secondo noi saranno ricordate ancora tra molti anni. Se però mi chiedi se le elettriche e quelle a guida autonoma potranno rientrare in questa categoria, non saprei, ora, immaginare una risposta.

**Qual è la cosa più bella che ti è successa da quando sei alla Domus?**

Aver ridato vita dopo mezzo secolo ad *Auto Italiana*, una testata di proprietà della Casa editrice da lungo tempo “in sonno” (la versione classica aveva cessato le pubblicazioni nel 1969) e tuttavia ancora nel cuore degli appassionati se è vero che la collezione completa viene scambiata a cifre elevatissime (sino a 30mila euro). Siccome l'editore mi aveva dato fiducia nella creazione di *Youngtimer* e il pubblico aveva risposto positivamente, mi ha concesso questa ulteriore possibilità. Entrambe le testate sono strutturate con una squadra snella, in larga misura esternalizzata rispetto alla redazione che confeziona ogni mese *Ruoteclassiche*; la ragione del suo successo è che parla di automobili ma coglie l'occasione per trattare le eccellenze italiane anche in altri settori: una chiave di lettura originale per celebrare il meglio del Paese. Che io sogno di aprire anche ad altri mercati: o con un'edizione interamente internazionale o, quantomeno, con la traduzione di parte dei testi. ●



La nonna di David Giudici, Marilena Bergamo, in un momento di relax sulla sua Topolino C con griglia anteriore personalizzata negli anni '50.



## SUCCEDE ANCHE NELLE MIGLIORI FAMIGLIE

*Una passione nata non per caso ricordando le vetture di casa e alimentata con la collaborazione e il determinante sostegno della moglie. Ecco come, in pochi anni, un professionista piemontese è passato da una a quattro Topolino nel proprio garage. Portandole in giro per le strade di mezza Europa*

di **Marco Visani**

**S**empre lì, si finisce: all'inizio. Agli anni dell'infanzia, quando una Topolino portava a spasso molti di noi accovacciati sul sedile posteriore. E quando viaggiavamo così con mamma e papà non avremmo mai immaginato che quella piccola automobile ci avrebbe occupato pensieri, tempo ed energie una volta che fossimo diventati adulti. Nella famiglia Garavoglia da Aosta di Topo ce ne sono state due: una B berlina, poi sostituita da una delle ultime Belvedere, costruita nel 1954. Quando, nel 1957, fu il turno di una 1100/103, la piccola 500 non venne ceduta: fece prima da seconda macchina, poi da parco giochi per i bambini. Anche oggi nel garage di Mario Garavoglia, avvocato penalista e tributarista a Torino (e lo diciamo giusto per dovere di cronaca, tanto lo conoscete benissimo), c'è più di una Topo. Quattro, per la precisione: una A tre C, e tutte con targa originale. Anzi: ce ne sono cinque, se consideriamo il murale che, nell'ingresso della loro casa, Laura e Mario hanno fatto dipingere e che raffigura il piano di forma di una Topolino a grandezza naturale.

**La prima ad arrivare**, nel 2008, è stata una C immatricolata a ottobre 1949, una delle pochissime targate Torino con numerazione inferiore a 100.000. L'ultimo dei sette proprietari precedenti le aveva già offerto un eccellente restauro nel 1999



ISOLAPRESS

*Laura, Mario e la Topolino C: l'immagine della felicità. Questo esemplare immatricolato a ottobre 1949 è stata la prima delle quattro Topo a entrare nel garage dei Garavoglia.*

con grande attenzione alla conservazione delle parti originali: il rivestimento della bagagliaia posteriore, per dire, è ancora lo stesso con cui uscì da Mirafiori. Troppo facile, così; e soprattutto, l'appetito vien mangiando.

È per questo che, dopo poco, arriva a casa Garavoglia una Giardiniera, nata a ottobre 1950: i legni sono da rifare e un restauro complessivo a sua volta s'impone. Poi lo stesso amico che gli ha segnalato la Giardiniera mette Mario sulle tracce di una C del luglio 1950, trasformata autocarro da Pasino (e come tale riomologata) nel 1954: ferma da anni (al riparo, per fortuna) è un po' acciaccata, ma il cassone non è marcio e con una batteria nuova e una tanica di benzina si

LUI E LEI: Laura Laurenti e Mario Garavoglia (moglie e marito), di Torino  
 LORO: Quattro Topolino tra il 1940 e il 1950, anch'esse... di Torino

mette in moto. Singhiozzando, ma gira. Sotto la vernice grigia c'è uno strato rosso. Sotto ancora, uno blu, quanto basta a identificare e ricostruire la nuance originaria. Il bello di questa infilata di Topo è che permette di sfatare un luogo comune, quello secondo cui le mogli dei collezionisti subiscono annoiandosi gli interessi del marito: Laura approfitta anche del bernoccolo della fotografia e non manca a uno solo dei molti raduni europei nei quali, a turno, vengono ingaggiate le Topo di casa. Anzi. Per potersene godere meglio sulle lunghe distanze, si comperano nel 2010 un furgone telonato di cui la Topo diventa, impropriamente il *tender* (nel senso che è in realtà l'autocarro, un vero e proprio garage viaggiante, a fare da rimorchiatore per la piccolina).

**Siccome non c'è il tre senza il quattro** – il proverbio la metteva diversamente, ma noi siamo gente che si adatta – arriva la più anziana del lotto, una A balestra lunga del 1940. Qui il ritrovamento è molto più romanzesco, diremmo addirittura: romantico. Gino, un amico valdostano di Mario, da tempo gli aveva

segnalato che, ogni tanto, gli capitava di incrociare – tra Aosta e le strade della bassa Valle – una Topo blu, con i parafranghi neri, i cerchi rossi e la targa a tre cifre.

“E tu cercamela”, gli dice Mario. Gino fa quattro quattro il suo lavoro da segugio, senza aggiornamenti intermedi. Sino al giorno del 2015 che lo chiama dicendogli: “L'ho trovata!”. Mario, che manco si ricordava più di quella conversazione, casca dalle nuvole. “Trovato cosa?” “La Topolino, no? È una tetto rigido targata AO 294. È ferma da quindici anni e ha due soli problemi: è molto impolverata ma, soprattutto, il tizio

non ha alcuna intenzione di venderla”. Inizia così, come da migliori tradizioni, una corte serrata al proprietario, che all'inizio del 2016 cede alle lusinghe di una quotazione coerente con quella di *Ruoteclassiche*. Una piccola revisione basta a rimetterla in strada. Con in più la soddisfazione, che la capiamo solo noi italiani, feticisti delle targhe, che si tratta di una delle prime targhe di Aosta che nel 1948, ottenuto lo status di autonomia dal nuovo Stato repubblicano, riazzerò la numerazione (sino ad allora erano circolanti poco più di 6.200 autoveicoli) introducendo, oltre alla sigla della provincia, il logo della Regione e la striscia rossa trasversale. Ma questo è ancora poco, perché sul libretto – originale – del 1940 è riportata la precedente numerazione “alta” e l'aggiornamento è stato fatto a mano. Insomma, un ritrovamento coi fiocchi e un'altra Topo pronta ad accompagnare Laura e Mario nelle loro scorribande europee, oltre che a dispensare quell'allegria e quella simpatia che solo le nostre piccole FIAT sono capaci di generare. ●

*Se qualcuno ancora nutrisse qualche dubbio sulla capacità delle Topo di accendere il buonumore, si guardi questo raggiante Mario durante il weekend di Ling80 (giugno 2016). Nemmeno qui rinuncia alla tentazione di “spuntare” dal tettuccio spalancato.*





## L'AVVOCATO E L'INGEGNERE: DUE UOMINI E UN'AZIENDA

*Cent'anni fa nasceva Gianni Agnelli, venticinque anni or sono mancava Dante Giacosa. Due anniversari intrecciati con uno scarto di poche settimane che ci hanno portato a riflettere su queste due grandi figure del Novecento automobilistico italiano.*

*Dalla loro opera, tante idee per il domani*

di Marco Visani

Sui vezzi di uno le cronache si sono esercitate con effetti quasi caricaturali: l'orologio sul polsino, la frequentazione del bel mondo, gli stivali da *gentlemen farmer* portati sotto i gessati. Dell'altro, si sa molto poco. Se non che era il classico piemontese tutto casa e lavoro. Pare che l'unico vizio che si concedeva fosse, ogni giorno, il tè delle cinque, servitogli in ufficio dalla segretaria con due biscotti: mai uno di più, e sempre della stessa marca. Più diversi non si sarebbe potuto eppure, uno come l'altro – l'Avvocato e l'Ingegnere — sono due tra le persone che più hanno contribuito a fare grande la FIAT. Un padrone e un dipendente (la semplificazione è una voluta provocazione) di cui nelle scorse settimane, con uno scarto trascurabile, sono ricorsi due importanti anniversari: 100 anni dalla nascita di uno (Gianni Agnelli era nato il 12 marzo 1921), 25 dalla morte dell'altro (Dante Giacosa è mancato il 31 marzo 1996). Insieme lavorarono relativamente poco, quantomeno durante il periodo in cui l'Avvocato fu presidente. Accadde quando, raggiunti gli 83 anni Vittorio Valletta – il Professore, c'è sempre un titolo, tra i grandi della FIAT – Agnelli ne prese il posto come Presidente. Avrebbe potuto diventarlo anche molto prima: nel 1946, alla morte di suo nonno, il Senatore Agnelli. Allora aveva appena 25 anni. E fu lì che Valletta, con grande senso pratico, gli disse: *"I casi sono*



*L'Ingegnere Dante Giacosa posa, a gennaio 1966, a bordo della 2300 Lusso di servizio.*

*Gianni Agnelli (1921-2003) nel 1965 all'Aeroporto di Caselle. L'anno successivo sarebbe diventato Presidente della FIAT (Archivio Storico FIAT).*

*due: il presidente o lo faccio io o lo fa lei". "Professore, lo faccia lei", fu la risposta altrettanto spiccia. E in quei ventun anni di interregno Valletta fece una cosa sola: rese la FIAT qualcosa di straordinario.*

**Anche con il** fondamentale contributo dell'Ingegnere, nato a Roma per caso (il padre era Carabiniere, come quello di Sergio Marchionne) ma originario di Neive, in provincia di Cuneo. Uomo schivo, cortese e appassionatissimo del suo lavoro, ha messo la sua firma (ma soprattutto la sua anima) su tutte le Fiat dal 1928 al 1969. A iniziare dalla nostra Topolino, di cui è doverosa-



mente considerato il papà. Nel suo meraviglioso *I miei quarant'anni di progettazione alla FIAT* edito nel 1979 per Automobilia [1] l'Ingegnere ha ricostruito tutta la sua vita professionale. È un libro in cui per oltre 300 pagine si parla di automobili, ma da cui traspare prima di tutto lo spessore dell'uomo. Che nel maggio 1947, appena arrivato a New York per un incontro di lavoro con l'industria americana, fa un salto alla Public Library e si emoziona come un ragazzino scoprendo che nelle loro collezioni c'è *Motori Endotermici*, un suo testo tecnico che è stato per decenni alla base della formazione dei futuri ingegneri meccanici.

**Uomini d'altri tempi**, come lui e come – appunto – l'Avvocato. Che resse l'azienda da presidente tra il 1966 e il 1996. E c'è passato un mondo, in quei trent'anni. La FIAT, che aveva fatto di Torino una *one company town* con una gestione sociale e insieme patriarcale delle maestranze, diventò il centro nevralgico della protesta operaia: dieci anni difficili, che dall'autunno caldo del '69 culminarono nella marcia dei quarantamila dell'80, quando i dirigenti umiliarono i sindacati. Finito il protezionismo degli anni del boom, la concorrenza estera iniziò a diventare un problema, eppure la FIAT continuava a essere una presenza determinante nel panorama industriale europeo. Anche perché fu proprio con l'Avvocato (e non senza una certa benevolenza da parte dello Stato)

che monopolizzò la produzione nazionale, acquistando o controllando ogni marchio, con la sola esclusione della Lamborghini. Una stagione lunga e per certi versi controversa in cui però – tra errori e contraddizioni, che sono parte dell'esperienza umana – c'era ancora un orgoglio di appartenenza che successive gestioni, molto più finanziarie che industriali, hanno mitigato. Agnelli sapeva benissimo che per sopravvivere i Gruppi dell'auto avrebbero dovuto concentrarsi, anche se non volle mai mettere la sua firma sull'atto di vendita. Ora la Fiat è parte di uno di questi *merger*, che potrebbe ridare importanza alla via italiana dell'automobile. Anche, magari, dal punto di vista manifatturiero visto che un Paese pure meraviglioso come il nostro non può sopravvivere di solo turismo. ●

1 – Oggi il volume può essere scaricato gratuitamente in formato PDF dal sito del Centro Storico FIAT ([https://www.fcagroup.com/it-IT/SupportFiles/Documents/centro\\_storico/Dante\\_Giacosa\\_I\\_miei\\_40\\_anni\\_di\\_progettazione\\_alla\\_Fiat.pdf](https://www.fcagroup.com/it-IT/SupportFiles/Documents/centro_storico/Dante_Giacosa_I_miei_40_anni_di_progettazione_alla_Fiat.pdf))

*Cartolina da un precedente meeting sulle Dolomiti, quello organizzato nell'estate 2012.*



## *I nostri miti sulle Dolomiti*

Dal 4 al 6 giugno è in agenda il raduno internazionale "La SS 48 delle Dolomiti incontra la SS 51 di Alemagna" organizzato dalla Federazione Europea Topolino Club. Si comincia venerdì a mezzogiorno a Corvara (che sarà il nostro campo base) con il pomeriggio tra i passi Valparola e Falzarego e visita al forte Tre Sassi. Sabato mattina, escursione tra passo Campolongo, Arabba e passo Giau; nel pomeriggio, Cortina, Misurina, San Candido, Dobbiaco e Brunico. Domenica mattina Sella, Pordoi, Gardena, Arabba e Campolongo. La distanza totale da percorrere è di km 260, il costo di € 360 per equipaggio di una sola persona (in camera singola) e di € 570 per due persone (matrimoniale). Sono compresi l'ospitalità completa dalla cena di venerdì al pranzo di domenica e i biglietti di ingresso, ove previsti. Informazioni per e-mail ([manifestazioni@topolinoautoclubitalia.it](mailto:manifestazioni@topolinoautoclubitalia.it)) o telefono (337 575751 oppure 339 7117114). C'è tempo per iscriversi sino al 30 aprile.





## LE FABBRICHE FIAT 6 - ANNI CALDI (IN TUTTI I SENSI)

*Nel 1962 l'azienda controlla quasi l'80% del mercato nazionale. A Mirafiori lavorano più 50mila persone, che producono oltre 5.000 automobili al giorno.*

*Numeri da fare invidia, ma le condizioni sociali delle maestranze complicano le cose dal punto di vista sociale. E un nuovo stabilimento si profila all'orizzonte*

di Marco Visani

**S**ono anni di crescita continua, gli anni '60, per la FIAT. Dazi e dogane limitano in modo importante la concorrenza straniera. E anche se iniziative per dribblare le tasse e «nazionalizzare» la produzione estera non mancano – l'Alfa Romeo costruisce le Renault, la Innocenti assembla le Austin-Morris, la Ducati tenta (in questo caso senza successo) di assemblare le Triumph – la parte del leone la fa sempre la più grande fabbrica nazionale. Nel 1962 detiene il 78,38% del mercato: con otto FIAT ogni dieci auto vendute nel Paese alla sola, vera preoccupazione che hanno a Corso Mar-

coni è di supportare una domanda tanto tonica, che è ancora in misura prevalente quella di prima motorizzazione, e che viene assecondata con l'impegno di oltre 50mila persone: tanti sono gli occupati di Mirafiori, una vera e propria città nella città. Nella top ten delle vendite ci sono, ai primi posti, cinque FIAT e una Autobianchi: stando a quello che riporta *Quattroruote* ad aprile 1963, nel 1962 sono state immatricolate in Italia 163.790 600 D, 108.426 500 D, 72.766 1100, 45.775 1300, 24.082



*L'Ufficio Stampa della FIAT non manca di utilizzare la pista di prova di Mirafiori come elemento di celebrazione dei fasti dell'azienda. In questa immagine del 1956 ci sono 600, 1100/103 e 1900 B.*



Bianchina e 21.298 1500. Nei settori complementari la crescita è persino più evidente: tra il 1962 e il 1963 i veicoli industriali passano infatti da 35mila a 70mila unità costruite. Ritmi di produzione molto elevati lasciano inevitabilmente spazio a una conflittualità sociale molto più alta che nel decennio precedente, quando le azioni rivendicative di CGIL e CISL venivano regolarmente mitigate dalla UIL e dal SIDA, un sindacato interno favorevole alla collaborazione. Vittorio Valletta, che mantiene la presidenza sino al 1966, vorrebbe costruire nuove fabbriche nel Mezzogiorno ma il resto dell'establishment aziendale si mette di traverso: a Torino ci sono le competenze, le scuole di formazione professionale, l'indotto rappresentato da un fitto arcipelago di aziende fornitrici per la componentistica. L'effetto di questa continuata concentrazione sul Piemonte degli apparati produttivi è un'e-



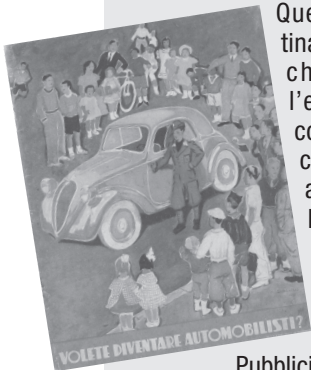
Una delle prime 1300 costruite. Siamo nel 1961; il momento è quello del cosiddetto "matrimonio" tra la scocca e il motore, pronto su una piattaforma a terra.

migrazione continua dal Sud, con effetti sociali complessi da governare. Eppure la FIAT non rinuncia a pensare in grande: nel 1966 mette a segno quello che il *Financial Times* definisce «un evento eccezionale da qualsiasi punto di vista lo si consideri»: sigla un patto con l'Unione Sovietica per costruire sulle rive del Volga non solo una fabbrica, ma una città intorno a essa in cui, a partire dal 1970, sarebbe stata assemblata una variante adattata alle esigenze locali della nascita 124.

**Intanto sulle rive del Po** i sindacati piegano l'azienda a molte delle loro richieste, dagli aumenti salariali all'istituzione generalizzata di un premio di produzione, ma devono far fronte per la prima volta in tanti anni anche a una contrazione degli effettivi di tremila unità, che si verifica nel biennio 1964-1965 a causa della congiuntura che rallenta temporaneamente la crescita del

## Carta TOPOgrafica Numeri, foto, pubblicazioni e curiosità sul mondo della Topolino

### LA PUBBLICAZIONE



Questa copertina, che rivela chiaramente l'epoca (e le costrizioni) in cui venne ideata, apre un libretto di 32 pagine edito nel 1937 dall'Ufficio Stampa e Pubblicità della FIAT.

Si parla del motore a scoppio, dei suoi impieghi civili e militari, del duce automobilista e aviatore, dei modelli FIAT dalla fondazione dell'azienda fino alla data di pubblicazione. Ovviamente la Topolino, fresca di debutto, è la vedette. *Volete diventare automobilisti?* è un'opera difficile da reperire nei mercatini o presso i librai specializzati in volumi d'epoca, ma se ne trovate una copia vi assicurate un pezzo di storia davvero interessante.

### LA CITAZIONE

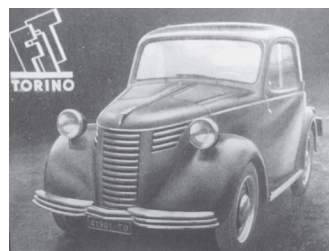
*“La più alta velocità letta sul tachimetro è stata di 62 miglia all'ora (99,7 km/h). La media migliore, 41 miglia orarie, è stata tra il centro di Oxford e quello di Cheltenham. (Testo pubblicato da Autocar l'11 Marzo 1938, come riportato del volume di David Beare FIAT The First Fifty Years, Stinkwheel Publishing, Montgomery, 2019, e da noi tradotto)*

### LA DATA

**16 Giugno 1948** È il giorno in cui viene siglato il Complessivo Finizione Carrozzeria della FIAT 500 B Furgone. Il disegno (un lucido in scala 1:20) è il numero 724137 e si riferisce a un veicolo in colore Rosso 106.

### LA CIFRA

**280.000** In lire, è la quotazione di mercato massima (260.000 quella minima) per una 500 C Trasformabile usata del 1954 pubblicata da *Quattroruote* nel fascicolo di Gennaio 1958.



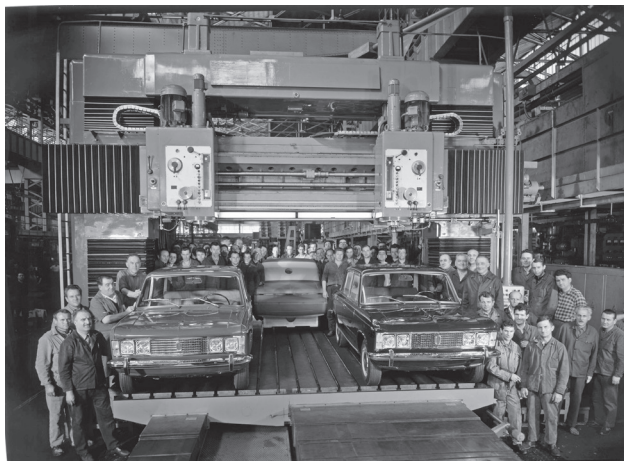
### LA FUORISERIE

La FIT, che non a caso riecheggiava nel nome la FIAT, produceva alla fine degli anni '30 una modifica dei lamierati anteriori per rendere la Topolino A in qualche modo simile alle 1100 e 1500 con frontale a spartivento. (Immagine tratta dal volume di Alessandro Sannia Topolino Fuoriserie, All Media, Torino, 2000)

### L'IMMAGINE



Una 1100/103, una Vespa e, soprattutto, una Topolino Belvedere. Con questa deliziosa immagine lo spot dei supermercati Esselunga ha raccontato, nei mesi scorsi – ma ogni tanto ancora passa sulle TV – gli esordi della propria storia. (Frame tratto dal canale YouTube Esselunga)



Primavera 1967: foto di rito per festeggiare le prime 125 (eredi della 1500 C) uscite dalla linea di produzione.

mercato. Lo slogan «più salario, meno orario» avrà effetti sulla contrattazione in tutta la seconda metà del decennio, ed esploderà nell'autunno caldo del 1969 preceduto, il 3 luglio dello stesso anno, da uno sciopero generale indetto dai confederali contro l'aumento degli affitti, che avrebbe fatto da prova generale con undici ore di guerriglia urbana anche, e soprattutto, in corso Traiano, il lungo viale che conduce davanti alla palazzina uffici di Mirafiori. Il 2 settembre l'azienda sospende 27 operai e le agitazioni si moltiplicano.

**Con oltre 5.000 automobili** costruite ogni giorno è imperativo, per la FIAT, trovare altri spazi su cui sviluppare la produzione, visto che dopo il raddoppio del 1956 tutta l'area di Mirafiori è saturata, tanto che oramai da anni la 1100 (nelle serie D e R), che pure non è un prodotto di nicchia, vede la luce nella vecchia fabbrica del Lingotto, cui viene chiesto un supporto logistico superiore alle sue possibilità di officina ausiliaria cui era stata destinata nel dopoguerra. È da qui che nasce l'idea di sviluppare una fabbrica leggermente decentrata, a Tetti Francesi, una frazione di Rivalta di Torino, a 15 km a sud-est di Mirafiori. Quando inizia a

funzionare nel corso del 1967 è un impianto sussidiario per la costruzione di gruppi meccanici (motori, sterzi e sospensioni). Ma l'idea iniziale trova una traduzione concreta giusto per pochi mesi perché Mirafiori rischia di scoppiare e la nuova fabbrica viene precipitosamente convertita per una produzione a ciclo completo, che dopo la prova generale dei modelli sportivi di piccolo volume (le coupé e le spider 850, 124 e Dino) troverà compimento definitivo a partire dal 1969 con la 128. Sarà peraltro, quella di Rivalta, l'ultima installazione torinese della FIAT, che negli anni '70 andrà nella direzione che aveva a suo tempo indicato, rimanendo inascoltato, il Professor Valletta: verso il centro-sud. Sono gli indicatori di un tempo che cambia profondamente. E del quale, prossimamente, torneremo a occuparci. ●

6ª puntata - Fine. Le precedenti sono state pubblicate su ZeroA 103, 104, 105, 106 e 107.

#### FONTI

- Archivio Storico Fiat
- Pier Luigi Bassignana, Alessandro De Magistris, *La nuova Torino com'era, com'è*, Umberto Allemandi, 2007
- Pier Luigi Bassignana, *Torino dal miracolo economico agli anni '80*, Edizioni del Capricorno, Torino, 2020
- Duccio Bigazzi, *La grande Fabbrica*, Feltrinelli, 2000
- Ettore Boffano, Salvatore Tropea, Mauro Vallinotto, *Torino '69*, GLF Laterza, Bari, 2019
- Alessandro Bruni, Massimo Clarke, Federico Paolini, Ornella Sessa, *L'automobile italiana*, Giunti, 2006
- Valerio Castronuovo, *Fiat Una storia del capitalismo italiano*, Rizzoli, 2005
- Stefano Garzaro, Angelo Nascimbene, *Barriera di Nizza Millefonti*, Graphot Editrice, 2010
- Claudio Giunta e Giovanna Silva, *Togliatti La fabbrica della FIAT*, Humboldt Books, Milano, 2020
- Giancarlo Madaro, *Tutte le Fiat*, 2a edizione, Editoriale Domus, 1980
- Enrico Miletto, Donatella Sasso, *Torino '900 La città delle fabbriche*, Edizioni del Capricorno, 2015
- Enrico Miletto, Donatella Sasso, *Torino città dell'automobile*, Edizioni del Capricorno, 2017
- Benn Steil, *Il piano Marshall Alle origini della guerra fredda*, Donzelli Editore, Roma, 2018
- AA.VV., *Automobile in Cifre*, Anfia-Satiz, Torino, 1998
- AA.VV., *Fiat: le fasi della crescita*, Scriptorium Paravia, 1996
- AA.VV., *Turin*, volume 1, Associazione Turin, 2012

**ZEROA** PERIODICO RISERVATO AI SOCI  
TOPOLINO AUTOCLUB ITALIA

DIRETTORE RESPONSABILE: MARCO VISANI  
REG. TRIBUNALE BOLOGNA N. 8384 DEL 12/06/2015

HA COLLABORATO A QUESTO NUMERO

FABIO ALBERANI

**TOPOLINO AUTOCLUB ITALIA**

Sede legale: Via Ranzani, 13/5 - 40127 BOLOGNA

Segreteria: tel. 339 711714

Lunedì - Martedì - Giovedì 10.00-13.00 / 15.00-16.30

Segreteria tecnica: tel. 331 1136794

da Lunedì a Giovedì 21.00-23.00

E-MAIL: [info@topolinoautoclubitalia.it](mailto:info@topolinoautoclubitalia.it)

WEB: [www.topolinoautoclubitalia.it](http://www.topolinoautoclubitalia.it)



Topolino Autoclub Italia