

Invece della matita è meglio un martello/accetta da corradore

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 carradore, 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 carradore, 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 tecnigrafo 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 svezzati e cresciuti alla sua scuola: fra tutti Franco Scaglione, Giorgetto Giugiaro, Marcello Gandini e Marc Deschamps.
Nel car design Nuccio perseguiva 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.

About Author



giuliano_molineri

See author's posts

Condividi