

Alle radici del mito Giuseppe Merosi L'Alfa Romeo e il Portello

AISA - Associazione Italiana per la Storia dell'Automobile

in collaborazione con

CPAE · Club Piacentino Automotoveicoli d'Epoca



Alle radici del mito Giuseppe Merosi L'Alfa Romeo e il Portello

AISA - Associazione Italiana per la Storia dell'Automobile
in collaborazione con
CPAE · Club Piacentino Automotoveicoli d'Epoca

Piacenza · Palazzo Farnese, 11 maggio 2008

-
- 2 Prefazione
Achille Gerla
- 3 Giuseppe Merosi a Piacenza: 1891-1904
Lorenzo Boscarelli
- 5 Giuseppe Merosi, il “fondatore” dell'Alfa Romeo
Maurizio Tabucchi
- 10 Merosi e la tradizione Alfa Romeo
Marco Fazio
- 11 Il Portello: operai, tecnici, imprenditori all'Alfa Romeo 1906-1926
Franco Amatori
- 13 Per Duccio Bigazzi
Edoardo Borruso
- 14 Collezionare Alfa Romeo: perché?
Gippo Salvetti

MONOGRAFIA AISA 82



Prefazione

Achille Gerla

Giuseppe Merosi nacque e visse la giovinezza a Piacenza e qui progettò le sue prime automobili, per la Marchand. Le capacità che dimostrò in quella fase iniziale della sua carriera lo portarono in seguito ad essere il progettista dell'Alfa, dall'esordio della casa, nel 1910, al 1926, quando era da anni diventata Alfa Romeo. A Milano, Giuseppe Merosi guadagnò la fama che ancor oggi ne fa una delle figure di spicco della prima fase di sviluppo dell'automobile.

L'incontro odierno ne ricorda l'opera e amplia la prospettiva a includere il luogo in cui le Alfa Romeo di quel tempo erano costruite, la fabbrica del Portello, allora alla periferia di Milano. Al Portello e alle vicende che vi ebbero luogo nei primi due decenni della storia dell'Alfa Romeo, un valentissimo storico, il professor Duccio Bigazzi, ha dedicato uno studio approfondito, di cui quest'anno ricorre il ventesimo anniversario della pubblicazione, presso Franco Angeli.

Con la manifestazione odierna ricordiamo il progettista Merosi, lo storico Bigazzi e il luogo che è stato, in forme diverse, oggetto del loro lavoro, appunto il Portello. Il punto di collegamento di tutto ciò è naturalmente l'Alfa Romeo, oggi e non solo da oggi attenta a valorizzare il proprio passato, che a pieno titolo si può definire glorioso, nella tecnica, nelle realizzazioni industriali, nelle competizioni.

Il CPAE-Club Piacentino Automotoveicoli d'Epoca da tempo persegue lo sviluppo della cultura storica dell'automobile, in collaborazione con la sede di Piacenza del Politecnico di Milano e con l'AISA, con particolare attenzione a ripercorrere le vicende rilevanti per la storia dell'automobile che a Piacenza hanno avuto luogo o hanno tratto origine. Vicende che si sono sviluppate e compiute altrove, come nel caso di Giuseppe Merosi, ma che qui hanno trovato il terreno adatto per indirizzarle nel cammino successivo.

Giuseppe Merosi a Piacenza

1891-1904

Lorenzo Boscarelli

Giuseppe Merosi nacque a Piacenza, da Giacomo e da Annetta Varesi, l'8 dicembre 1872, in strada S. Antonino 35.

Giacomo Merosi aveva un laboratorio di produzione di candele in cera, abbastanza affermato, tanto che all'Esposizione Industriale Italiana che si tenne a Milano nel 1881 gli venne conferita una medaglia di bronzo, appunto come ceriere.

Le condizioni economiche della famiglia consentirono a Giuseppe Merosi di studiare: nel 1891, conseguì il diploma di geometra, all'epoca un risultato notevole, all'istituto G. D. Romagnosi di Piacenza. Appassionato di meccanica, terminato il servizio militare rientrò a Piacenza e fondò, con l'ing. Vittorio Bassi, un'azienda per la produzione di biciclette, la "Ing. Bassi e Merosi", i cui prodotti portavano il marchio Endless. Può apparire curioso che a fine Ottocento si scegliesse un nome inglese per biciclette piacentine, ma era un modo per impreziosire il prodotto, per conferirgli un'aura di qualità, essendo allora i prodotti inglesi molto reputati (ricordiamo che la prima Fiat, progettata dai fratelli Ceirano, era in pratica la riproduzione di una loro precedente vettura a cui avevano dato il marchio di fantasia Welleyes, di assonanza inglese).

La Endless non ebbe fortuna; Merosi vi perse sia il capitale che gli aveva affidato il padre, sia la dote della moglie, Adalgisa Malvezzi, che aveva sposato nel 1896.

Si vide così costretto a cercar lavoro altrove; all'inizio del 1899 trovò impiego come tecnico d'officina nella Türkheimer a Milano, azienda che, nel 1894, aveva cominciato a vendere le motociclette tedesche Hildebrand & Wolfmüller e che trattava anche motori; per Merosi, un'importante occasione per conoscere la meccanica motoristica. Alla fine del 1899, ebbe l'occasione di tornare a Piacenza, come Direttore Tecnico della Orio & Marchand, "Fabbrica di automobili, motociclette e biciclette".

La Orio & Marchand aveva tratto origine dall'iniziativa di Stefano Orio - nato nel 1837, che a Piacenza aveva un laboratorio di fabbro e di meccanica, dove lavorava come armaiolo, produttore di velocipedi e

costruzioni meccaniche - e dei fratelli Léonce e Paul Marchand, francesi, giunti a Piacenza per sfruttare i giacimenti petroliferi di Montechino. I Marchand erano appassionati di ciclismo, allora uno sport in gran voga nelle classi agiate, disputavano gare e avevano ottenuto qualche successo sportivo. È probabile che i Marchand su qualche campo di gara abbiano conosciuto Bartolomeo Orio, nato nel 1867, che pure correva in bicicletta ed era figlio di Stefano.

Da questa conoscenza, verso il 1893, nacque la Orio & Marchand, con sede a Musocco, a nord di Milano, per produrre biciclette.

L'azienda nel 1898 si trasferì a Piacenza, dove il 18 settembre di quell'anno venne inaugurato un nuovo stabilimento in via Campagna 53. L'inaugurazione ebbe notevole risonanza anche fuori Piacenza, forse per le relazioni che intrattenevano i fratelli Marchand con ambienti industriali e finanziari, nonché sportivi, e per l'ambizioso programma produttivo, che prevedeva automobili e motociclette, oltre alle biciclette.

All'inaugurazione dello stabilimento fu invitato, e presenziò, anche Giuseppe Merosi, ancora impegnato nella vicenda delle biciclette Endless, una presenza che fa intuire come egli dovesse essere amico di Bartolomeo Orio. La Orio & Marchand all'inizio produsse alcune automobili su licenza della francese Décauville, ma già nel 1899 fu realizzata una vettura originale, dotata di un piccolo motore bicilindrico a V, di provenienza ignota, che si può supporre fosse stato progettato da Bartolomeo Orio. La vettura Orio & Marchand il 30 aprile del 1899 ottenne il primo posto in una gara disputata a Torino e in quella occasione le fu conferita una medaglia d'oro del Ministero dell'Agricoltura e del Commercio.

La prima auto di Merosi

Nell'agosto del 1899, morì Stefano Orio e il figlio Bartolomeo rientrò nell'officina di famiglia, che avrebbe continuato a produrre biciclette, a Piacenza in via San Bartolomeo, fino al 1937. È molto probabile che lo stesso Bartolomeo Orio abbia suggerito ai Marchand di assumere come direttore tecnico Giuseppe Merosi, che tra la fine del 1899 e l'inizio del 1900 assunse il nuovo incarico. L'esperienza fatta alla Türkheimer e la conoscenza del disegno, acquisita con gli studi da geometra, gli consentirono di progettare una vettura completamente di sua mano che, studiata nel corso

Lorenzo Boscarelli è presidente Aisa. Piacentino di nascita, è studioso della storia del motorismo, in particolare di quanto è legato alla sua città.

del 1900, giunse sul mercato nel 1901 con il marchio Marchand, dato che, all'uscita dell'azienda di Bartolomeo Orio, il suo nome non aveva più motivo di rimanere nella ragione sociale.

La vettura progettata da Giuseppe Merosi aveva il motore bicilindrico verticale anteriore, di 770 cc che sviluppava 7 HP; il cambio era a 3 marce, la trasmissione alle ruote posteriori era a catena, uno schema consueto per l'epoca. Nel 1901 apparve anche il modello 12 HP, a 4 cilindri in linea e 4 marce. Poi, nel 1902-1903 fu presentata una nuova bicilindrica, la 10 HP, con cilindrata leggermente superiore a 1,5 litri e infine, forse ultima automobile Marchand progettata da Merosi, la 12/16 HP del 1904, una 4 cilindri in linea, separati, di oltre 5 litri di cilindrata. Oggi, può apparirci incredibile che un solo tecnico in così breve tempo abbia disegnato tante vetture diverse.

Tanto più quando si pensi che ai primordi dell'automobile il progettista doveva ideare, dal nulla o quasi tante soluzioni, perché anche l'industria dei componenti era ai primi passi. Però l'ingegno aiutava: a Merosi non faceva difetto e dobbiamo anche ritenere che i clienti fossero disposti a sobbarcarsi gli inconvenienti tipici di qualsiasi prodotto sperimentale.

Non si hanno dati riguardanti il numero di vetture prodotte in quegli anni dalla Marchand, ma si può ritenere che non abbia superato di molto le 100 unità (una 10 HP del 1903, sopravvissuta, porta il numero di telaio 57). Tra i possessori, diversi piacentini, ma anche persone di grande notorietà, come il compositore Giacomo Puccini (forse indotto all'acquisto dal poeta e suo librettista Luigi Illica, arquatese e proprietario di una Marchand) e il lottatore Raicevich.

Gli addetti dell'azienda furono probabilmente meno di 100; non molti, ma sufficienti a diffondere a Piacenza una conoscenza di meccanica e di carrozzeria automobilistica che per decenni si sarebbe mantenuta in tante attività artigianali di riparazione e manutenzione.

Merosi per la Marchand progettò anche delle motociclette, mono e bicilindriche, queste ultime con lo schema dei cilindri accoppiati fronte marcia, una soluzione allora innovativa, dotate di una forcella anteriore molleggiata, pure progettata da Merosi. Queste moto, pilotate dal piacentino Bruno Tamagni, che era collaudatore della Marchand, e dal torinese conte Dionigi Albertengo di Monasterolo colsero molte vittorie e stabilirono numerosi record di velocità.

Le vittorie di auto e moto Orio & Marchand e Marchand

In quegli anni, le competizioni motoristiche erano frequenti e il loro fine era sì di premiare chi giungeva per primo al traguardo, cioè di esaltare la velocità, ma anche di dimostrare l'affidabilità dei nuovi mezzi sulle lunghe distanze. Fin dall'origine le Orio & Marchand,

e poi le Marchand, disputarono molte gare e ottennero frequenti successi.

Le prime vittorie furono ottenute dal francese Emile Laporte, che era amministratore della Orio & Marchand. Laporte fu primo di categoria, in 2 ore 36' e 12", a 35 km/h di media, nella "corsa di resistenza" Torino-Pinerolo-Avigliana-Torino, di 90 km, che venne disputata il 30 aprile del 1899. Nello stesso anno, il 22 maggio, Laporte vinse la Bologna-Poggio Renatico-Malalbergo-Bologna, di 80 km, percorsi alla media di 33 km/h e la prima gara automobilistica disputata nel piacentino, il 15 agosto, la Piacenza-Cremona-Borgo San Donnino (Fidenza)-Piacenza, di 100 km, pure coperti a 33 km/h di media. Laporte chiuse la stagione 1899 con la vittoria, il 30 ottobre, nella "gara di resistenza" Trento-Oderzo-Conegliano-Treviso. Dopo qualche altro successo nel 1900, nel 1901 una vettura Marchand, condotta da Bruno Tamagni, partecipò al primo Giro d'Italia automobilistico, patrocinato dal Corriere della Sera, che si svolse sul percorso Milano-Torino-Genova-Firenze-Roma-Perugia-Bologna-Milano ed ebbe grande risonanza in tutta la Penisola. Nel 1902, una Marchand condotta da Giuseppe Tamagni, con a bordo Costamagna, direttore della Gazzetta dello Sport, che aveva patrocinato l'impresa, nonché un giornalista della Gazzetta, Edgardo Longoni, compì un nuovo Giro d'Italia automobilistico che, partendo da Piacenza, con un tragitto complessivo di 5.500 km portò l'equipaggio fino in Sicilia, per poi percorrere a ritroso tutte le regioni italiane, Veneto incluso, e concludersi a Torino.

Di non minore rilievo furono le vittorie delle motociclette Marchand. Il 15 giugno 1903, Bruno Tamagni vinse la Coppa della Consuma, una gara in salita che partendo dalla periferia di Firenze dopo un percorso di circa 15 km giungeva al Passo della Consuma, a una media di quasi 50 km/h. Lo stesso giorno, Tamagni vinse anche la prova sul chilometro lanciato, disputata alle Cascine, a oltre 80 km/h.

Nel 1904, il successo più clamoroso: Giuseppe Tamagni vinse la prima corsa motociclistica internazionale, la Milano-Nizza, precedendo di ben 4 ore il secondo classificato! Nel 1905, al "Meeting internazionale di Padova", Dionigi Albertengo di Monasterolo fu primo alla media di 124 km/h.

La fine della Marchand

Possiamo essere certi che tutte le autovetture e le motociclette Marchand prodotte dal 1901 al 1905 furono progettate da Giuseppe Merosi, che lasciò l'azienda alla fine del 1904 per entrare all'Ufficio Tecnico della Fiat, dove rimase per un breve periodo.

Non è invece noto se la produzione Marchand del 1906 e del 1907, che giunse a includere cinque modelli a 4 e uno a 6 cilindri (una gamma eccessiva) sia ancora da attribuire a Merosi.

La Marchand, dopo l'uscita di Merosi, proseguì l'attività ancora per qualche tempo. La sede legale, nella primavera 1905, fu trasferita a Genova e il capitale portato a 1.000.000 di lire (per inciso, il capitale della Fiat in quel momento era di 800.000 lire). Ben presto l'azienda ebbe delle difficoltà; nel 1906, la Marchand si fuse con la svizzera Dufaux, forse alla ricerca di nuova linfa tecnica (una vettura a 8 cilindri in linea Dufaux-Marchand, ormai di nazionalità svizzera, disputò, con poco successo, il Grand Prix de France del 1907) poi

nel novembre del 1907 fu chiesto il concordato preventivo e nel 1908 la Marchand venne posta in liquidazione. Una sorte comune a tantissime aziende dei primordi dell'automobile.

I veicoli progettati da Giuseppe Merosi non diedero alla Marchand un successo duraturo, né avrebbero potuto farlo, ma affermarono il loro progettista come tecnico di grande valore e gli permisero di accedere a posizioni che lo avrebbero portato a una notorietà che dura meritatamente ancora oggi.

Giuseppe Merosi

Il “fondatore” dell’Alfa Romeo

Maurizio Tabucchi

Alla fine del 1904, Giuseppe Merosi decide il grande passo: lasciare Piacenza alla volta di Torino, dove si fabbricano le macchine da corsa più veloci d’Italia. Ha optato per la Fiat (o è la Casa torinese che lo ha scelto) e, grazie alle sue già notevoli credenziali, viene destinato all’Ufficio Tecnico Automobili: più precisamente, al reparto vetture da corsa diretto da Giovanni Enrico, il tecnico che ha messo a punto il sistema a valvole in testa. Vi rimane un anno e partecipa alla progettazione della 100 HP, una quattro cilindri da 16.286 cc e 160 km/h di velocità massima, vettura sensazionale per l’epoca.

Insieme agli altri progettisti divide il merito della vittoria al Mont Ventoux e il secondo e terzo posto alla Coppa Gordon Bennet.

È in parte sua anche l’elaborazione della 24 HP, che viene trasformata in 28-40 HP Tipo Targa Florio, dato che il regolamento della corsa siciliana impone un limite al prezzo dell’autotelaio, come pure circo-scrive la misura dell’alesaggio dei cilindri e obbliga la fabbricazione di un numero minimo di esemplari.

Da Torino a Milano

In un anno, il tecnico piacentino ha acquisito una preparazione di prim’ordine. A fine 1905, decide di lasciare la Fiat per la Lentz, dove, in tempi brevissimi, progetta una vettura che viene però costruita in soli tre esemplari. La fabbrica milanese ha modificato i propri obiettivi e Merosi comprende che è meglio rivolgersi ad un’altra azienda cittadina, in forte espansione. È la Edoardo Bianchi, molto interessata alle competizioni che i lungimiranti titolari vedono come elemento trainante per le vendite del prodotto di serie. Nell’autunno del 1906, Merosi vi prende servizio come responsabile del Reparto Tecnico Automobili. Con la rapidità ormai proverbiale, all’inizio della stagione 1907, ha già terminato un progetto straordinario: la nuova 120 HP. La vettura non può che nascere dall’esperienza sviluppata alla Fiat con la 110 HP, ma la Casa torinese non grida al plagio (come sarebbe invece avvenuto quasi vent’anni più tardi con il suo successore all’Alfa Romeo, Vittorio Jano). La 120 HP

è affidata a Ferdinando Tommaselli (socio dell’azienda), che corre alla Targa Florio, e ad Alfieri Maserati (anche lui originario di Piacenza) che partecipa con lusinghieri risultati alla Coppa dell’Imperatore sul Circuito del Taunus e al G.P d’Italia. Ma sono soprattutto le vittorie alla Coppa d’Oro di Verona e al Circuito di Bologna, gara valida per l’assegnazione della Coppa Florio del 1908, a dare prestigio al progettista piacentino. Per la Coppa Florio, il regolamento impone il limite dell’alesaggio a 130 mm e Merosi in pochi giorni riprogetta il motore. Ancora grandi successi delle Bianchi nel 1908, a cominciare dalla Corsa del Semmering in Austria, come pure nel 1909, quando la 120 HP è protagonista alla Terza Coppa Montague all’autodromo di Brooklands. Nei giorni in cui sta già pensando di approdare a una nuova fabbrica, Merosi ha un’idea rivoluzionaria: l’albero di trasmissione a giunto cardanico, anche per le vetture di elevata potenza, soluzione che nel 1910 rappresenta un’importante innovazione.

I successi di Merosi alla Edoardo Bianchi sono ormai di dominio internazionale e, all’inizio di settembre 1909, il ragioniere Ugo Stella, amministratore delegato della Società Italiana Automobili Darracq (sull’orlo del crollo a causa del prodotto scadente che fino a quel momento ha realizzato), nell’ultimo tentativo di salvare l’azienda, decide una svolta storica: offrire la direzione tecnica a Giuseppe Merosi per dare un taglio netto con la precedente produzione, caratterizzata dal materiale proveniente da Suresnes (sede della Darracq), che la filiale italiana assemblava con risultati deludenti.

Il passaggio alla Darracq -A.L.F.A.

Stella convince Merosi, assicurandogli piena libertà di azione. A fine settembre 1909, Merosi lascia la Edoardo Bianchi e, a dicembre, avviene il passaggio alla nuova azienda.

È di questo periodo l’avvio del forte sodalizio con Antonio Santoni, esperto di automobili, ma anche di aeroplani, che occuperà un ruolo di rilievo all’Alfa.

Anche Nino Franchini (collaudatore e pilota in forza alla Bianchi), altro personaggio di grande valore, segue Merosi al Portello nella nuova avventura. L’1 gennaio 1910, Merosi assume l’incarico di Direttore Tecnico dell’Anonima Lombarda Fabbrica Automobili. A dieci anni dal timido inizio con la piacentina

Maurizio Tabucchi, storico dell’automobile, socio Aisa, è autore di numerosi libri e pubblicazioni e direttore di EpocaAuto.

Orio & Marchand, entra all'Alfa nella veste di capo della progettazione con il compito di "inventare" una nuova fabbrica.

Una delle prime realizzazioni è il moderno biplano che, all'inizio del 1910, viene costruito da Franchini e Santoni. È equipaggiato con il motore Alfa 24 HP, appena realizzato per quella che sarà la nuova vettura, ma sensibilmente incrementato nella potenza per l'impiego aeronautico.

Ed ecco che, sempre in quell'anno, con una rapidità travolgente, prerogativa che rappresenterà sempre una delle più grandi doti di Merosi, vedono la luce due magnifiche automobili: la 24 HP e la 12 HP (quattro cilindri rispettivamente di 4.084 e 2.413 cc di cilindrata). Con la seconda, Nino Franchini partecipa alla prima competizione della storia dell'Alfa, il Concorso di Modena del 1911, e si aggiudica con pieno merito il primo posto ex-aequo. Nel frattempo, è uscita una vettura non esaltante, la 14-16 HP (4 cilindri 2.296 cc), definita anche 15 HP, retaggio della precedente progettazione (sembra con destinazione taxi), che Merosi riesce tuttavia a rendere miracolosamente accettabile. E il fatto è confermato dai disegni datati 13 luglio 1910, a sua firma, conservati nell'archivio storico Alfa Romeo.

All'indomani del successo al Concorso di Modena, la 12 HP diventa 15 HP, proprio mettendo a frutto la preparazione cui era stata sottoposta la vettura vincitrice.

Il motore non ha cambiato cilindrata, è ancora il 4 cilindri da 2.413 cc, ma la potenza è salita e questo è il primo risultato tangibile della filosofia di Merosi, secondo la quale le competizioni migliorano il prodotto di serie.

Nel 1913 arriva la 40-60 HP (4 cilindri 6.082 cc, valvole in testa e due alberi a camme nel basamento): vettura straordinaria, raffinata e potente, destinata ad una clientela di élite, ma che, a causa della difficile situazione economica italiana, non ottiene il successo sperato.

L'inventore del motore bialbero

Merosi non ha dimenticato la progettazione delle Grand Prix e, l'anno successivo, dietro sua sollecitazione, ma anche in seguito al desiderio della proprietà di cimentarsi nelle competizioni al massimo livello, appare la vettura (4 cilindri 4.490 cc bialbero) per la nuova formula che prevede cilindrata massima 4500 cc e peso massimo 1100 kg. Nel pensiero corrente, l'introduzione all'Alfa della distribuzione a doppio albero a camme in testa si fa risalire a Vittorio Jano, ma il vero precursore, dieci anni prima, è Merosi. L'Alfa si pone quindi all'avanguardia dell'innovazione, un concetto tecnico mai abbandonato ed ancora oggi in auge. La Peugeot vi era arrivata nel 1912, mentre Sunbeam, Humber e Delage, le Case europee dalla meccanica

più sofisticata, introducono il principio nel 1914. La Grand Prix deve correre al G.P di Lione nel mese di luglio, ma è pronto un solo esemplare tanto che l'Alfa è costretta a rinunciare, poi la guerra che scoppia il mese successivo cancella in Europa ogni velleità agonistica e cambia il focus industriale. In quello stesso anno, prende forma l'evoluzione della 24 HP e della 15 HP, ancora due progetti di Merosi: la 20-30 HP e la 15-20 HP, uguali le cilindrature, ma prestazioni notevolmente incrementate. È dell'anno successivo, con l'Italia ormai in guerra, la progettazione di un interessante gruppo elettrogeno (motore 15-20 HP) per uso militare.

L'incertezza dovuta alla guerra ha praticamente bloccato il mercato automobilistico e il ragioniere Ugo Stella ha tentato, senza tuttavia riuscirci, di convertire l'attività automobilistica alla redditizia produzione di materiale bellico, cui ormai tutti i costruttori nazionali si stanno orientando. Si trova quindi costretto a porre l'Alfa in liquidazione.

Nicola Romeo e la produzione bellica

Si fa avanti l'ing. Nicola Romeo, l'imprenditore napoletano trasferitosi a Milano, che incorpora la fabbrica nel suo gruppo assumendo la carica di Direttore Generale. Comprende immediatamente quali enormi utili si possono conseguire con la fabbricazione di armamenti (fiumi di denaro, commenterà qualcuno) e interrompe la fabbricazione di automobili. Merosi si oppone vivacemente, teme che la produzione automobilistica non venga più ripresa, ma Romeo è irremovibile: si costruiranno soltanto armamenti. Nel 1916, infatti, il progettista è quasi costretto a progettare un motocompressore destinato alla realizzazione di gallerie e camminamenti al fronte, il Tipo C 4 cilindri (2 cilindri motori e 2 compressori), ma la sua avversione a tali progetti è palese. I contrasti con Romeo si fanno violenti, tanto che l'anno successivo Merosi viene trasferito a Napoli a dirigere le Officine Ferroviarie Meridionali, anch'esse facenti parte del gruppo. Ne nasce una vertenza legale, vinta da Merosi, e la difficile ricomposizione dei rapporti si avrà concedendo al progettista una provvigione su ogni vettura progettata. A metà 1918, Merosi fa quindi ritorno all'Alfa, dopo che l'assenza si è fatta sentire con l'insuccesso dei 350 trattori fabbricati su licenza americana Titan, nessuno dei quali è stato venduto. 1920: si ricomincia con le auto dalla G1 alla R.L.

Nel 1920, riprende la produzione automobilistica; sembra quasi che da parte di Merosi la lunga astinenza nella progettazione abbia provocato uno scatto di orgoglio, con l'uscita di una vettura straordinaria, nata anche in seguito alle sollecitazioni di Enzo Ferrari, che vede nel programma la possibilità di un utilizzo nelle competizioni. Si tratta della G1, oltre 6000 cc di cilindrata, che erogano una potenza di 70 CV. Nelle

intenzioni della Casa, la G1 dovrebbe affiancare la più avvicinata 20-30 E.S. Sport, la cui uscita è imminente, ma la classe elevata e i notevoli consumi non la rendono adatta al fragile mercato italiano.

Se ne fabbricano solo cinquanta esemplari, oltre ai due prototipi, i quali vengono tutti esportati in Australia, paese emergente, ricco, dove la domanda di vetture veloci ed affidabili, adatte a percorrere lunghe distanze, è molto vivace. L'azienda nel frattempo ha cambiato denominazione ed è diventata Alfa Romeo; l'ingegner Romeo ne ha consolidato la proprietà. Nel 1921, arriva la E.S. Sport (motore 4 cilindri, 4250 cc derivato dal 20-30 HP), decisamente sportiva e riuscita, anche se l'automobile serve solo a conferire a gruppo un'immagine vincente, visto che Romeo ha ben altre mire di sviluppo nei più svariati campi dell'industria meccanica. Merosi ha compiuto il miracolo realizzando una moderna vettura veloce e affidabile, utilizzando quasi tutti i componenti della ormai datata 24 HP. E non lo soddisfa il fatto che il suo lavoro di affinamento tecnico della E.S., divenuta anche un'auto da competizione vincente, sia visto da Romeo in un'ottica che non condivide.

È proprio questa situazione, che non lo gratifica completamente, a stimolarlo nella realizzazione di un capolavoro, per affermare la validità del prodotto automobile: la R.L., una sei cilindri da 2.916 cc di cilindrata, con distribuzione ad albero a camme in testa.

Nel 1922, vede la luce il progetto che per la Casa del Portello segnerà gli anni successivi, fino a tutto il 1927, anche quando Merosi se ne sarà ormai andato, amareggiato dall'insuccesso della G.P.R. Nelle varie versioni, le R.L. ottengono sia successi di vendite, irrompendo sul mercato internazionale, sia magnifici risultati sportivi con la versione Super Sport (il motore, dotato di lubrificazione a carter secco, è stato portato a 2.994 cc), che nelle mani del Conte Gastone Brilli Peri, il pilota toscano vincitore nel 1925 del primo Campionato del Mondo con la P2 progettata da Vittorio Jano (che, nel frattempo, ha sostituito Merosi alla direzione della progettazione), compie nel 1927 un exploit formidabile alla prima Mille Miglia. Brilli Peri, accompagnato da Bruno Presenti, il concessionario Alfa Romeo di Firenze, scatta da Brescia e la sua cavalcata verso Roma fa saltare tutti i tempi teorici dei passaggi, tanto che i cronometristi sono presi dalla disperazione. La sua corsa deve purtroppo interrompersi nei pressi di Spoleto, quando un guasto lo ferma. L'Alfa Romeo ha comunque dimostrato un potenziale incredibile che conferma le grandi doti della R.L.

Ma soprattutto la R.L. Targa Florio, che Merosi ha realizzato nel 1923, costituisce la massima espressione di vettura da competizione derivata dalla serie e nemmeno costruita con l'impiego di ingenti risorse. Nelle diverse configurazioni: Tipo 1923 (3.154 e 2.994 cc) e Tipo 1924 (3.690 e 2.994 cc), ottiene la vittoria

assoluta alla Targa Florio del 1923, con la conquista del 1°, 2° e 4° posto, mentre nel 1924 è significativa la media di 178 km/h che la Tipo 1924 riesce a raggiungere il 9 giugno 1924, sui 10 Chilometri Lanciati di Cremona.

Ed è singolare che proprio nella gara parallela trionfi la P2, il capolavoro di Vittorio Jano.

Il disastro della GPR-Gran Premio Romeo

Ma la delusione per Giuseppe Merosi è arrivata con la G.P.R. (Gran Premio Romeo), definita P1, una Grand Prix (6 cilindri 1.990 cc ad aspirazione atmosferica) progettata secondo la formula due litri in vigore, dotata di buona potenza ed ottima velocità.

Il debutto, previsto per il G.P. d'Europa a Monza il 9 settembre 1923, deve purtroppo essere rinviato per la morte del pilota collaudatore Ugo Sivocci, incorso in un incidente durante una seduta di prova in vista del Gran Premio. Il triste evento finisce per gettare una pessima luce sul progettista piacentino. Se è vero che il divario tecnico con le G.P. Fiat, le 805/405, è notevole, Merosi viene soprattutto (e ingiustamente) accusato di avere realizzato una vettura non affidabile e poco veloce, tanto che il povero Sivocci, nel tentativo di contrastare il passo alla stupefacente grand prix torinese (la Fiat in quel momento è all'apice del successo), ha perso la vita. E la Casa del Portello, all'indomani del triste evento, prende la storica decisione di sottrarre Vittorio Jano alla Fiat, colui che della 805/405 è in parte l'artefice.

L'operazione pare sia stata gestita da Enzo Ferrari, il quale se ne definiva l'autore, mentre Giorgio Rimini, braccio destro di Nicola Romeo e fautore dell'impegno agonistico del Portello, altrettanto ne vantava il merito. E proprio a suggellare la sconfitta di Merosi, la P2, la nuova Grand Prix di Jano, la vettura che indurrà il senatore Giovanni Agnelli a far perquisire studio ed abitazione di Milano da parte dei Carabinieri, alla ricerca dei presunti disegni trafugati alla Fiat, trionfa ai Grand Prix del 1924, per conquistare il Campionato del Mondo l'anno successivo.

Ancora nel 1924, Merosi realizza un interessantissimo mezzo cingolato dotato di meccanica R.M., un modello contemporaneo alla R.L., ma dalle caratteristiche meno impegnative (1.944 cc, 4 cilindri), con doppi comandi per uso militare.

Nonostante questo successo e il grande risultato della R.L. Super Sport alla prima Mille Miglia, la stella di Merosi è ormai al tramonto, offuscata dai grandi successi delle vetture progettate da Vittorio Jano.

I lunghi anni dopo l'Alfa Romeo

Nel 1926, disorientato anche dalle continue pressioni politiche che provengono dal regime fascista, il quale esibisce le Alfa Romeo come vetture d'apparato nelle

manifestazioni ufficiali (“Le Alfa sono rapide come il mio pensiero” ama affermare Mussolini), Merosi rassegna le dimissioni, secondo quanto lui affermava, ma altre fonti sosterranno che vi sia stato indotto. Nel 1929, cinquantasettenne, è alla Mathis, a Strasburgo, i cui titolari hanno sempre ammirato la perfezione della R.L.

Assume l’incarico di “Capo Ingegnere”, ma solo per sei mesi perché la Casa cambia improvvisamente programma.

Nel 1931, fa ritorno in Italia e sono gli amici Corrado e Gianni Frera che lo chiamano alla loro azienda moto-ciclistica di Tradate, nei pressi di Milano, dove Merosi, da quel grande tecnico che è, collabora con successo per un certo periodo. Nel 1936, l’amicizia con l’ingegner Giuseppe Cattaneo, molto occupato con i motori d’aviazione all’Isotta Fraschini, lo porta ad accettare un incarico di consulenza per sviluppare il progetto di un prototipo di automobile. Deve essere una tre litri su telaio a ruote indipendenti, ma rimane tuttavia a livello di studio.

Successivamente, si occupa di veicoli industriali e lascia l’azienda milanese nel 1938.

Nel 1942, ormai settantenne – smentendo ogni previsione – fa ritorno in Alfa Romeo, al Lago d’Orta dove l’azienda si è ritirata per salvare la progettazione dalle incursioni belliche.

Non è dato sapere se il vitalizio mensile assegnatogli dal Direttore Generale, Ugo Gobbato, sia stato l’aiuto offerto a causa di uno dei suoi purtroppo frequenti rovesci finanziari o se invece abbia prevalso la riconoscenza per il contributo tecnico che Merosi aveva

fornito in tanti anni di collaborazione.

In ogni caso, per il tecnico piacentino è il riconoscimento per il lungo periodo dedicato al Portello e la conclusione delle polemiche dell’abbandono. Merosi si dedica immediatamente alla progettazione di una vettura con sospensioni a barre di torsioni longitudinali, in contrapposizione al progetto di Wifredo Ricart, per il prototipo “Gazzella” (che non verrà mai costruita) con sospensioni a barre trasversali. Ma gli scontri fra l’esercito tedesco e le formazioni partigiane nella zona del Lago d’Orta, lo obbligano ad interrompere la collaborazione. Memorabile l’ultimo successo per la rapidità con cui trasforma un autocarro militare in posabinari destinato al Nord Africa: da mesi i disegnatori Alfa Romeo si stanno arrovellando nella conversione e lo studio viene sottoposto a Merosi, che realizza il veicolo in soli venti giorni.

Nel 1951, all’età di quasi ottant’anni, ottiene un incarico dal dirigente della ditta Aspi-Tamini, Radice (conosciuto nel 1937 all’Isotta Fraschini), il quale gli chiede di progettare due tipi di motopompe per incendi, montate su carrelli e azionate da motori a scoppio.

Merosi svolge gratuitamente il lavoro.

Trascorre gli ultimi anni a Germanedo, sopra Lecco, in una casa per anziani, per sua scelta; non voleva essere di peso ai figli. Muore il 26 marzo 1956.

Giuseppe Merosi si definiva “fondatore” dell’Alfa Romeo e aveva tutto il diritto di affermarlo, se si pensa che la Casa del Portello, nata dalle ceneri di una pesante sconfitta tecnica, assurse agli onori internazionali grazie alla magnifica 24 HP, ma soprattutto alle straordinarie R. L. plurivittoriose.

Merosi e la tradizione Alfa Romeo

Marco Fazio

L'Anonima Lombarda Fabbrica Automobili nasce un venerdì di giugno, il 24 dell'anno 1910, grazie all'intesa economica di un gruppo di giovani industriali milanesi, capitanati da Ugo Stella.

La produzione prende avvio innestandosi da subito nella tradizione che sarà propria del nostro (quasi) secolo di storia, un percorso costituito da vetture con grandi prestazioni, vittoriose nelle competizioni, frutto di un apporto tecnico innovativo che si è sempre rivelato fondamentale.

Il reparto di progettazione del Portello (e di Arese dagli anni Settanta) ha sempre avuto ai propri tecnografi ingegneri e tecnici capaci di interpretare la filosofia sportiva targata Alfa, alla ricerca di innovazioni, attraverso la ragione e l'esperienza, guidati da un'entusiastica voglia di confrontarsi e di primeggiare. Questa costante tensione verso la prestazione sportiva ha portato nel palmarés dell'Alfa Romeo 5 campionati del mondo, il record di 11 vittorie alle Mille Miglia e uno sterminato elenco di vittorie in ogni angolo del pianeta.

L'elenco dei personaggi (tecnici, piloti, dirigenti, meccanici) che hanno contribuito a fare grande l'Alfa Romeo, comincia con il nome di Giuseppe Merosi, geometra piacentino, che fu il primo progettista dell'A.I.f.a.

Merosi arriva al Portello a 37 anni, con un bagaglio di esperienza già di quasi vent'anni, passati prima alla Orio & Merchand, poi alla Fiat ed alla Bianchi, ma con un'immutata passione per i motori che, in Alfa, ebbe modo di esprimere appieno.

È suo, infatti, il primo 4 cilindri italiano con distribuzione a doppio albero a camme, destinato a una vettura che era sì motivo di soddisfazione per la clientela sportiva, ma poteva con ottimi risultati equipaggiare

anche vetture da competizione. La 24 HP, uscita come prima vettura Alfa nel 1910, aveva infatti le caratteristiche di un veicolo di grande rappresentanza, ma rendeva molto bene anche sui campi di gara, dove è attestata già dai primi mesi del 1911.

La produzione di Merosi si adatta anche alle esigenze "motoristiche" della prima guerra mondiale, per poi tornare all'imprinting Alfa Romeo negli anni Venti, quando la R.L. di Ugo Sivocci vince la Targa Florio, prima prestigiosa competizione a livello mondiale, consacrando definitivamente l'Alfa Romeo e il Quadri-foglio nell'Olimpo della velocità.

Nel 1926, facendo signorilmente spazio alle nuove leve e a un "certo" Vittorio Jano, la cui P2 aveva appena vinto un Campionato del Mondo, Merosi si dimette, pur rimanendo nel mondo dei motori.

Il geometra Merosi, capostipite della progettazione Alfa Romeo e di tutta la scuola di progettazione della Casa del Biscione, cresciuto in mezzo ai battilastra e alle "carrozze a motore", alfiere del concetto di automobile come simbolo di estrema (e malcelata) ricchezza, muore nel 1956.

Nello stesso anno, la Giulietta (nelle sue versioni coupé, berlina e spider) diventava il simbolo della produzione in serie, della vettura di una nuova classe borghese. L'Alfa Romeo voltava una pagina importante del grande libro della passione e dell'ingegno, per orientarsi verso importanti volumi di produzione, forte del successo ottenuto dalle monoposto 158 e 159 che, all'inizio degli anni Cinquanta, si erano aggiudicate gli allori dei primi due campionati mondiali di Formula 1.

La tradizione dell'Alfa Romeo, la tradizione di Merosi, continuava, così come continua ai giorni nostri, con il rombo della nuova 8C Competizione.

Il Portello

Operai tecnici imprenditori all'Alfa Romeo 1906-1926

Franco Amatori

A circa vent'anni dalla pubblicazione, il volume *Il Portello* di Duccio Bigazzi può essere ancora considerato una delle più importanti opere della business history italiana.

Il valore è dato non solo dall'attenta ricostruzione della storia aziendale dell'Alfa Romeo, ma soprattutto dal carattere globale che l'analisi assume. Vengono colte le vicende umane e professionali all'interno della fabbrica in maniera approfondita e dettagliata, legandole questioni economiche a quelle sociali, offrendo un'analisi che considera con lo stesso interesse sia il mondo operaio sia i problemi manageriali e imprenditoriali, senza trascurare i legami sempre più determinanti con la politica.

Duccio Bigazzi non trascura inoltre il vastissimo patrimonio di conoscenze e capacità che caratterizzano i tecnici dell'Alfa, indipendentemente dalle travagliate vicissitudini finanziarie dell'azienda.

I primi stabilimenti dell'Alfa Romeo occupano un'area industriale alla periferia nord-ovest della città, detta "Il Portello", divenuta presto uno dei luoghi simbolo della Milano operaia. Alternando la ricostruzione della storia dell'azienda alle vicende del movimento operaio, che procedono cronologicamente in parallelo, viene delineandosi da subito il peso avuto dall'alta conflittualità all'interno della fabbrica sulla capacità produttiva dell'azienda: scioperi e agitazioni caratterizzano infatti il clima aziendale fino ai primi anni Venti.

L'etica solidaristica degli operai metallurgici coinvolge anche gli operai dell'Alfa che si dimostrano tra i più attivi partecipanti ai movimenti di protesta anche durante la mobilitazione bellica, meritandosi la fama di essere "i più turbolenti della città".

Nel 1920, dalla serrata dello stabilimento del Portello inizia il periodo di occupazione delle fabbriche su scala nazionale, con una serie di agitazioni concluse solo in piena crisi economica; il movimento operaio viene definitivamente messo a tacere dall'avvento del fascismo e dall'introduzione delle leggi speciali.

Vent'anni di storia aziendale ricostruiti tra scenario, economia, politica, società

Duccio Bigazzi, considerando una molteplicità di aspetti che si intrecciano tra loro all'interno della fabbrica, ripercorre le vicende dell'azienda dalla fondazione nel 1906 della società Darracq, alla successiva trasformazione in società anonima, all'arrivo di Nicola Romeo, fino al 1926, anno in cui termina la gestione privata e il regime fascista mette fine alla libertà di iniziativa del movimento operaio.

Il problema principale che, da subito, segna la storia dell'azienda è rappresentato da un'affannosa ricerca di una fetta di mercato nel difficile settore dell'automobile. Il sistema delle commesse ministeriali si rivela ben presto l'unica via per la sopravvivenza: con la guerra, l'Alfa è indotta a diversificare la produzione accaparrandosi commesse per proiettili, gruppi perforatori, motori aeronautici e spolette.

L'azienda diviene un gruppo che gestisce stabilimenti a Milano, Saronno, Roma e Napoli e mantiene una produzione sempre più diversificata. La crisi e l'intervento della Banca Italiana di Sconto caratterizzano il periodo che precede gli anni Trenta e la svolta rappresentata dall'intervento dell'Iri. Come già accennato, le vicende aziendali si intrecciano con le storie personali degli operai e di tutti gli "uomini d'officina". Emerge un quadro molto vivace sulle competenze e sulle capacità delle maestranze e allo stesso tempo ben delineate risultano le figure dei tecnici e dei dirigenti: l'ingegner Nicola Romeo, imprenditore privo di ingenti capitali e competenze significative, ma abile nella scelta di collaboratori, il presidente e azionista Ugo Ojetti, un "retore concreto", i progettisti Giuseppe Merosi, Vittorio Jano e Kálmán Kandò.

È in questi anni che l'azienda consegue le numerose vittorie nelle corse, soprattutto a partire dal 1923, che le consentono di dar vita ad un mito attorno al proprio marchio tale da garantire l'affermazione nel mercato delle automobili sportive.

L'autore sottolinea l'inizio di un cambiamento epocale: le corse perdono progressivamente il carattere originariamente elitario per trasformarsi sempre più in un fenomeno di massa, seguito con attenzione dalla stampa, ma soprattutto da folle di spettatori che frequentano gli autodromi o si distribuiscono lungo i tracciati cittadini. Le corse entusiasmano tutti i com-

Franco Amatori è professore ordinario di Storia Economica, Università Bicconi, Milano.

ponenti della fabbrica che si stringono attorno alle “eroiche” figure dei piloti: nasce così un forte e condiviso senso di appartenenza all’azienda e al marchio.

Il secondo volume che non è stato scritto

L’opera avrebbe dovuto proseguire con un secondo volume dedicato alle vicende dal 1926 al 1945, che però non ha mai visto la luce a causa della prematura scomparsa di Duccio Bigazzi, avvenuta nel 1999.

La sua capacità di incrociare tipologie documentarie differenti e disomogenee fra loro consente un’accurata ricostruzione degli eventi, prendendo in considerazione ogni aspetto della vita nello stabilimento, anche

in mancanza delle carte aziendali relative al periodo esaminato: utilizzando ad esempio le corrispondenze di fabbrica e i verbali di polizia, dai quali è possibile ricavare informazioni sulle vicende personali dei singoli lavoratori, Bigazzi riesce a ricostruire minuziosamente e con precisione gli eventi e le dinamiche dei gruppi e delle varie componenti sociali in essi coinvolti.

La particolarità di quest’opera è data proprio dalla corralità con la quale vengono presentati gli eventi che ruotano attorno alla fabbrica.

Il Portello sintetizza perfettamente il metodo di ricerca dell’autore, minuzioso, accurato, ma allo stesso tempo capace di cogliere una visione d’insieme tale da poter essere considerato un raro esempio di storia globale.

Per Duccio Bigazzi

Edoardo Borruso

Ricorrono in questi giorni i vent'anni dalla pubblicazione de *Il Portello*, la monografia storica che ricostruisce i primi vent'anni dell'Alfa Romeo, opera che fu presentata a Milano proprio presso l'Associazione Italiana per la storia dell'Automobile (AISA). L'opera fu un intenso e lungo lavoro di Duccio Bigazzi, Professore di Storia dell'Industria presso l'Università degli Studi di Milano, purtroppo scomparso prematuramente nel 1999. Era nato a Firenze nel 1947. Duccio Bigazzi oltre che importante studioso del mondo dell'auto, fu anche un valente organizzatore di cultura, un vero maestro per molti giovani allievi dell'università.

A lui si devono alcune importanti iniziative nel campo dell'organizzazione e del perfezionamento degli studi storici come la pubblicazione della *Bibliografia dell'economia e della società lombarda: 1900-1945* (Milano Ed. Bibliografica, 1985) e *Gli archivi d'impresa nell'area milanese. Censimento descrittivo* (Milano, Ed. Bibliografica, 1990).

Proveniente dalle fila della labour history, Duccio riuscì a calare le istanze e le problematiche di quella disciplina in un orizzonte più ampio, mirando quasi a una sorta di *histoire totale*. In questa sua aspirazione si misurò con grande acume anche nel campo della storia d'impresa, facendo de *Il Portello* un esempio ineguagliato di business e labour history.

Al momento della sua scomparsa, amici e colleghi dettero vita, nell'aprile 2000, all'Associazione Duccio Bigazzi per la ricerca sulla storia d'impresa e sul mondo del lavoro, di cui mi onoro di essere il presidente, per proseguire i suoi insegnamenti. L'Associazione intende promuovere attività di ricerca e di studio, favorire occasioni di dibattito teorico e metodologico, contribuire alla salvaguardia, conoscenza e valorizzazione di fonti documentarie. Le attività e le iniziative si rivolgeranno principalmente ai giovani studiosi, con

l'obiettivo di sviluppare quei filoni di ricerca ai quali Duccio Bigazzi ha dato grande impulso con i suoi studi innovativi e con il suo appassionato e rigoroso insegnamento. L'Associazione è nata per iniziativa della famiglia e delle principali istituzioni in cui Duccio Bigazzi ha svolto la sua attività di docente e di studioso. Raccoglie inoltre il desiderio degli amici e dei collaboratori che nel corso degli anni gli sono stati vicini e che intendono ricordarlo.

Essa promuove l'istituzione di borse di studio biennali per giovani ricercatori sulla storia d'impresa, dell'organizzazione del lavoro e del movimento operaio, con particolare attenzione alla metodologia di ricerca e all'uso delle fonti.

La prima, erogata nel 2001, è andata a un bel lavoro di Gino Martino sulla cultura manageriale in Italia fra il 1930 e il 1950, recentemente pubblicato. Si sta concludendo una seconda borsa di studio, concessa ad Anna Pellegrino, una studiosa di Firenze, che affronta una ricerca sugli operai italiani alle Esposizioni Internazionali europee del Novecento. Ne bandiremo presto una terza.

L'Associazione si propone inoltre di rendere disponibile la documentazione raccolta da Duccio Bigazzi nell'ambito delle sue ricerche. La documentazione è stata versata alla Fondazione Feltrinelli di Milano ed è in fase di riordino, mentre la sua biblioteca è stata data in comodato alla Fondazione Dalmine. Tra questa documentazione, particolarmente importanti sono la grande messe di testimonianze orali raccolte da dipendenti, operai e dirigenti, per completare l'opera sul *Portello* con il periodo fra le due guerre. Le stiamo riversando su supporti tecnici più aggiornati per poi valutare se trascriverle e pubblicarle. L'Associazione è aperta all'adesione di quanti nutrono interesse specifico per questi settori di ricerca e di iniziativa e a tutti coloro che vogliono contribuire a ricordare Duccio Bigazzi.

Edoardo Borruso è presidente dell'Associazione Duccio Bigazzi. È professore associato all'Università Bocconi, Milano; ha insegnato in varie università in Italia e Francia ed è autore di numerosi libri di storia economica e industriale.

Collezionare Alfa Romeo: perché?

Gippo Salvetti

Quando mi hanno chiesto di trattare il tema “Collezionare Alfa Romeo, perché?” avevo tre tagli possibili di intervento: uno di 11 ore e 31 minuti, il secondo di 4 ore e 27 minuti e il terzo di 10 minuti circa. Cercherò di stringere ancora di più per stare nel tempo strettamente necessario per trasmettervi alcune mie ispirazioni, più teoriche che rigorose e storiche. Naturalmente tutto quello che dirò “potrete usarlo contro di me”, come si dice nei film giudiziari, trattandosi di mie considerazioni e opinioni assolutamente personali, che possono quindi non essere condivise. Infatti io non vi parlerò da “alfista”, categoria molto diffusa di appassionati, ma da “alfazioso”, categoria meno diffusa di appassionati “particolarmente alfisti”, anzi “molto ammalati di Alfa Romeo”.

Perché collezionare Alfa Romeo? La mia risposta da “alfazioso” è molto banale: perché l’Alfa Romeo è la marca che, nel panorama storico, cioè da quando è stata inventata l’automobile, ha il carico di storia superiore a qualunque altra del passato e del presente. Di fronte a questo approccio il pensiero corre subito ad altre marche che sono forse ancora più famose, come Ferrari (anche se sappiamo che la Ferrari è nata da una costola dell’Alfa Romeo e fa in un certo senso parte della sua storia) e molte altre che hanno brillato nella storia dell’automobile; ma dobbiamo constatare che l’Alfa Romeo è una marca ancora viva e molto vitale, con un carico di storia che non è secondo a nessuno, contrariamente a Bugatti e Isotta Fraschini, per esempio, che dopo aver fatto cose stupefacenti hanno dovuto poi fermarsi sul piano industriale per qualche pecca o per malasorte.

Il bello di collezionare Alfa Romeo è inoltre la possibilità per l’appassionato di automobili di avere davanti a sé una gamma di scelta che va da 1.000 a molti milioni di euro per un singolo esemplare. Io ho una mia personale idea: io sostengo che, se, per ipotesi,

dovesse oggi andare all’asta, la vettura che spunterebbe la più alta quotazione al mondo non sarebbe né una Ferrari né un’altra marca altrettanto prestigiosa, ma un’Alfa Romeo. Precisamente la monoposto che abbiamo qui oggi davanti a noi: la “159”. Io sono convinto che questa macchina spunterebbe 25/35 milioni di euro, forse anche 50 milioni di euro. E questo senza banalizzare, monetizzandolo, il carico di storia e la personalità industriale di questa Marca.

Questo vuol dire che è possibile collezionare Alfa Romeo anche partendo da una semplice Alfasud (vettura di grande intelligenza tecnica) o da un’Alfetta (vettura di primissima qualità), per arrivare fino a modelli di sogno che rappresentano la massima espressione dell’automobile, creati dall’Alfa Romeo. Dal punto di vista psicologico e culturale l’idea è quella di una collezione che, partendo dal piccolo, può essere infinita. A questo proposito vorrei spendere qualche parola sul concetto di collezionismo: “collezionare” significa “scegliere e mettere insieme”. Per collezionare bisogna quindi prima di tutto scegliere: mettere insieme delle automobili al di fuori di uno specifico legame affettivo o di una linea logica significa semplicemente fare una “raccolta”. Collezionare significa raccogliere seguendo un tema. Il tema Alfa Romeo è facile perché, come ho detto, offre subito amplissime possibilità di scelta.

Fra i collezionisti di Alfa Romeo ci sono naturalmente anche gli “alfaziosi” e i “malati di alfite”, quelli più preoccupanti perché arrivano al punto di chiamare i figli Giulietta o Nicola (come Romeo). Io, però, non sono ancora arrivato a questo livello.

Un messaggio finale a tutti gli alfisti, agli alfaziosi e ai malati di alfite: noi dobbiamo arrivare un giorno a guardare gli altri collezionisti, quelli che non collezionano Alfa Romeo, e dire loro: “Signori, non sapete cosa vi siete persi a non collezionare Alfa Romeo!”.

LE MONOGRAFIE AISA

- 82 **Alle radici del mito. Giuseppe Merosi, l'Alfa Romeo e il Portello**
Conferenza Aisa-Cpac
Piacenza, 11 maggio 2008
- 81 **I primi veicoli in Italia 1882-1899**
Conferenza Aisa-Historic Club Schio
Vicenza, 29 marzo 2008
- 80 **Automobili made in Italy. Più di un secolo tra miti e rarità**
Tavola rotonda
Museo dell'Automobile Bonfanti-Vimar
Romano d'Ezzelino, 1 marzo 2008
- 79 **Aisa 20 anni 1988-2008**
Riedizione della Monografia 1
I progettisti della Fiat nei primi 40 anni: da Faccioli a Fessia
di Dante Giacosa
Milano, 15 marzo 2008
- 78 **Vittorio Valletta e la Fiat**
Tavola rotonda Aisa-Fiat
Torino, 1 dicembre 2007
- 77 **Dalla Bianchi alla Bianchina**
Alessandro Colombo
Milano, 16 settembre 2007
- 76 **60 anni dal Circuito di Piacenza, debutto della Ferrari**
Tavola rotonda Aisa-Cpac
Palazzo Farnese,
Piacenza, 16 giugno 2007
- 75 **Giuseppe Luraghi nella storia dell'industria automobilistica italiana**
Tavola rotonda Aisa-Ise Università Bocconi
Università Bocconi, Milano, 26 maggio 2007
- 74 **La Pechino-Parigi degli altri**
Antonio Amadelli
Palazzo Turati, Milano, 24 marzo 2007
- 73 **Laverda, le moto, le corse**
Tavola rotonda
Università di Vicenza, 3 marzo 2007
- 72 **100 anni di Lancia**
Tavola rotonda
Museo Nicolis, Villafranca, 25 novembre 2006
- 71 **1950-1965. Lo stile italiano alla conquista dell'Europa**
Lorenzo Ramaciotti
Milano, 14 ottobre 2006
- 70 **Fiat 124 Sport Spider, 40 anni tra attualità e storia**
Tavola Rotonda
Torino, 21 maggio 2006
- 69 **L'evoluzione della tecnica motociclistica in 120 anni**
Alessandro Colombo
Milano, 25 marzo 2006
- 68 **Dalle corse alla serie: l'esperienza Pirelli nelle competizioni**
Mario Mezzanotte
Milano, 25 febbraio 2006
- 67 **Giulio Carcano, il grande progettista della Moto Guzzi**
Alessandro Colombo, Augusto Farneti,
Stefano Milani
Milano, 26 novembre 2005
(con la collaborazione del CMAE)
- 66 **Corse Grand Prix e Formule Libre 1945-1949**
Alessandro Silva
Torino, 22 ottobre 2005
- 65 **Ascari. Un mito italiano**
Tavola rotonda
Milano, 28 maggio 2005
- 64 **Itala, splendore e declino di una marca prestigiosa**
Donatella Biffignandi
Milano, 12 marzo 2005
- 63 **Piloti italiani: gli anni del boom**
Tavola Rotonda
Autodromo di Monza,
29 gennaio 2005
- 62 **Autodelta, dieci anni di successi**
Tavola rotonda
Arese, Museo Alfa Romeo,
23 ottobre 2004
- 61 **Carlo Felice Bianchi Anderloni: l'uomo e l'opera**
Tavola rotonda
Museo dell'Automobile Bonfanti-Vimar
Romano d'Ezzelino, 8 maggio 2004
- 60 **I mille giorni di Bernd Rosemeyer**
Aldo Zana
Milano, 20 marzo 2004
- 59 **Moto e corse: gli anni Settanta**
Tavola rotonda
Milano, 29 novembre 2003
- 58 **Le automobili che hanno fatto la storia della Fiat. Progressi della motorizzazione e società italiana.**
Giorgio Valentini, Lorenzo Boscarelli
Milano, 7 giugno 2003
- 57 **Dalla carrozza all'automobile**
Aspetti, Boscarelli, Pronti
Piacenza, 22 marzo 2003
- 56 **Le moto pluricilindriche**
Stefano Milani
Milano, 30 novembre 2002
- 55 **Carrozzeria Bertone 1912 - 2002**
Tavola rotonda
Torino, 30 ottobre 2002
- 54 **L'ingegner Piero Puricelli e le autostrade**
Francesco Ogliaresi
Milano, 18 maggio 2002
- 53 **Come correavamo negli anni Cinquanta**
Tavola rotonda
Milano, 12 gennaio 2002
- 52 **L'evoluzione dell'auto fra tecnica e design**
Sandro Colombo
Verona, 8 ottobre 2001
- 51 **Quarant'anni di evoluzione delle monoposto di formula**
Giampaolo Dallara
Milano, 8 maggio 2001
- 50 **Carrozzeria Ghia - Design a tutto campo**
Tavola rotonda
Milano, 24 marzo 2001
- 49 **Moto e Piloti Italiani Campioni del Mondo 1950**
Alessandro Colombo
Milano, 2 dicembre 2000
- 48 **1950: le nuove proposte Alfa Romeo 1900, Fiat 1400, Lancia Aurelia**
Giorgio Valentini
Milano, 8 ottobre 2000
- 47 **Come nasce un'automobile negli anni 2000**
Tavola rotonda
Torino, 23 settembre 2000
- 46 **Maserati 3500 GT una svolta aperta al mondo**
The Maserati 3500 GT (English text)
Giulio Alfieri
Milano, 12 aprile 2000
- 45 **Lancia Stratos**
Pierugo Gobbatto
Milano, 11 marzo 2000
- 44 **Il record assoluto di velocità su terra**
Gli anni d'oro: 1927-1939
Ugo Fadini
Milano, 21 ottobre 1999
- 43 **L'aerodinamica negli anni Venti e Trenta**
Teorie e sperimentazioni
Franz Engler
Milano, 4 giugno 1999
- 42 **Adalberto Garelli e le sue rivoluzionarie due tempi**
Augusto Farneti
Milano, 17 aprile 1999
- 41 **La Carrozzeria Zagato vista da...**
Tavola rotonda
Trieste, 13 settembre 1998
- 40 **Tenni e Varzi nel cinquantenario della loro scomparsa**
Convegno
Milano, 7 ottobre 1998
- 39 **Il futurismo e l'automobile**
Convegno
Milano, 16 maggio 1998
- 38 **I fratelli Maserati e la OSCA**
Tavola rotonda
Genova, 22 febbraio 1998
- 37 **Enzo Ferrari a cento anni dalla nascita**
Tavola rotonda
Milano, 18 aprile 1998
- 36 **La Carrozzeria Pininfarina vista da...**
Tavola rotonda
Trieste, 14 settembre 1997
- 35 **Passato e presente dell'auto elettrica**
Tavola rotonda
Milano, 26 maggio 1997
- 34 **Gli archivi di disegni automobilistici**
Tavola rotonda
Milano, 19 aprile 1997
- 33 **D'Annunzio e l'automobile**
Tavola rotonda
Milano, 22 marzo 1997
- 32 **Lancia - evoluzione e tradizione**
Vittorio Fano
Milano, 30 novembre 1996
- 31 **Gli aerei della Coppa Schneider**
Ermanno Bazzocchi
Milano, 26 ottobre 1996
- 30 **I motori degli anni d'oro Ferrari**
Mauro Forghieri
Milano, 24 settembre 1996

- 29 **La Carrozzeria Touring vista da...**
Tavola rotonda
Trieste, 15 settembre 1996
- 28 **75-esimo Anniversario del 1° GranPremio d'Italia**
Tavola rotonda
Brescia, 5 settembre 1996
- 27 **Ricordo di Ugo Gobbato 1945-1995**
Duccio Bigazzi
Milano, 25 novembre 1995
- 26 **Intensamente Cisitalia**
Nino Balestra
Milano, 28 ottobre 1995
- 25 **Cesare Bossaglia: ricordi e testimonianze a dieci anni dalla scomparsa**
Tavola rotonda
Milano, 21 ottobre 1995
- 24 **Moto Guzzi e Gilera: due tecniche a confronto**
Alessandro Colombo
Museo dell'Automobile Bonfanti-Vimar
Romano d'Ezzelino, 7 giugno 1995
- 23 **Le Benelli bialbero (1931-1951)**
Augusto Farneti
Milano, 18 febbraio 1995
- 22 **Tecniche e tecnologie innovative nelle vetture Itala**
Carlo Otto Brambilla
Milano, 8 ottobre 1994
- 21 **I record italiani: la stagione di Abarth**
Tavola rotonda
Museo dell'Automobile Bonfanti-Vimar
Romano d'Ezzelino, 16 aprile 1994
- 20 **Lancia Aurelia**
Francesco De Virgilio
Milano, 26 marzo 1994
- 19 **Battista Pininfarina 1893-1993**
Tavola rotonda
Torino, 29 ottobre 1993
- 18 **Antonio Chiribiri, pioniere del motorismo italiano**
Giovanni Chiribiri
Milano, 27 marzo 1993
- 17 **Gilera 4 - Tecnica e storia**
Sandro Colombo
Milano, 13 febbraio 1993
- 16 **Tazio Nuvolari tra storia e leggenda**
Tavola rotonda
Milano, 17 ottobre 1992
- 15 **La vocazione automobilistica di Torino: l'industria, il Salone, il Museo, il design**
Alberto Bersani
Milano, 21 settembre 1992
- 14 **Pubblicità auto sui quotidiani (1919-1940)**
Enrico Portalupi
Milano, 28 marzo 1992
- 13 **La nascita dell'Alfasud**
Rudolf Hruska e Domenico Chirico
Milano, 13 giugno 1991
- 12 **Tre vetture da competizione: esperienze di un progettista indipendente**
Giorgio Valentini
Milano, 20 aprile 1991
- 11 **Aspetti meno noti delle produzioni Alfa Romeo: i veicoli industriali**
Carlo F. Zampini Salazar
Milano, 24 novembre 1990
- 10 **Mezzo secolo di corse automobilistiche nei ricordi di un pilota**
Giovanni Lurani-Cernuschi
Milano, 20 giugno 1990
- 9 **L'evoluzione del concetto di sicurezza nella storia dell'automobile**
Tavola rotonda
Torino, 28 aprile 1990
- 8 **Teoria e storia del desmodromico Ducati**
Fabio Taglioni
Milano, 25 novembre 1989
- 7 **Archivi di storia dell'automobile**
Convegno
Milano, 27 ottobre 1989
- 6 **La progettazione automobilistica prima e dopo l'avvento del computer**
Tavola rotonda
Milano, 10 giugno 1989
- 5 **Il rapporto fra estetica e funzionalità nella storia della carrozzeria italiana**
Tavola rotonda
Torino, 18 febbraio 1989
- 4 **Le moto Guzzi da corsa degli anni Cinquanta: da uno a otto cilindri**
Giulio Carcano
Milano, 5 novembre 1988
- 3 **Maserati Birdcage, una risposta ai bisogni**
Giulio Alfieri
Torino, 30 aprile 1988
- 2 **Alfa Romeo: dalle trazioni anteriori di Satta alla 164**
Giuseppe Busso
Milano, 8 ottobre 1987
- 1 **I progettisti della Fiat nei primi 40anni: da Faccioli a Fessia**
Dante Giacosa
Torino, 9 luglio 1987

AISA

Associazione Italiana per la Storia dell'Automobile

Aisa è l'associazione culturale che dal 1988 promuove studi e ricerche sulla storia e sulla cultura dell'automobile, della moto e di altri mezzi di trasporto. I suoi soci sono persone, enti, associazioni o società che condividono questo interesse per passione o ragioni professionali.

L'obiettivo fondante dell'Aisa è la salvaguardia di un patrimonio di irripetibili esperienze vissute e di documenti di grande interesse storico.

Nella sua attività, l'Associazione ha coinvolto protagonisti di primo piano e testimoni privilegiati del mondo dell'auto e della moto: sono state organizzate conferenze e tavole rotonde, il cui contenuto è registrato nelle Monografie distribuite ai soci. La qualità e quantità delle informazioni e dei documenti delle Monografie ne fanno un riferimento di grande valore.

Per diventare soci è sufficiente compilare l'apposita richiesta sul sito dell'Associazione: **www.aisastoryauto.it**



ASSOCIAZIONE ITALIANA PER LA STORIA DELL'AUTOMOBILE

ASSOCIAZIONE
ITALIANA
PER LA STORIA
DELL'AUTOMOBILE



AISA • Associazione Italiana per la Storia dell'Automobile
C.so di Porta Vigentina, 32 - 20122 Milano - www.aisastoryauto.it