

## PIERO DUSIO

Piero Dusio è uno di quei personaggi romanzeschi, affascinanti ed incantatori, di cui abbiamo sempre bisogno per abbellire la realtà quotidiana. Industriale accorto ed abile, ricchissimo, sognava e lo faceva in grande, scuotendo il placido mondo piemontese fin dalle fondamenta. Fu mecenate alla Lorenzo il Magnifico, prima ancora che imprenditore, tanto che lo storico belga Jacques Ickx lo definì “enfant prodige”, bambino prodigo, poi portato rapidamente dalla stravaganza della sua ambizione a diventare “l'enfant prodigue”, il bambino prodigo. Nella disastrosa Italia del secondo dopoguerra il torinese Dusio riuscì a mettere in campo soldi, fantasia, coraggio, e a radunare intorno a sé i migliori progettisti, tecnici e piloti del mondo, come Dante Giacosa, Giovanni Savonuzzi, Carlo Abarth, Eberan von Eberhorst, Ferdinand Porsche, Rudolf Hruska, Piero Taruffi, Tazio Nuvolari; riuscì a coinvolgere la Fiat, autorità politiche, la Germania, l'Argentina e a lanciarsi in imprese ogni volta più grandi e temerarie delle precedenti. Il suo sogno durò soltanto tre anni, ma furono indimenticabili per la storia dell'automobile, appassionanti, vorticosi.

Nato a Scurzolengo d'Asti il 13 ottobre 1899, Piero Dusio a venti anni era rappresentante di tessuti, ma sette anni dopo già possedeva la sua prima fabbrica di confezioni, tele cerate e forniture militari. Di scalino in scalino, l'intraprendente giovane si costruisce rapidamente una fortuna e, bon viveur, non trascura neanche le piacevolezze del vivere: casinò, belle donne, lo sport anche a livello agonistico, dal calcio all'automobile. Può permettersi di acquistare delle Alfa Romeo e delle Maserati con cui abbozza una carriera di pilota amatore tutt'altro che disprezzabile. E' campione d'Italia Dilettanti nel 1934, corridore esperto nel 1937, vince la sua categoria su una Fiat 500 Siata alla Mille Miglia 1937. I suoi risultati più lusinghieri sono nel 1938 il primo assoluto alla gara dello Stelvio è il terzo posto alla Mille Miglia del 1938, entrambi su un'Alfa Romeo 2900 compressore ; intanto entra in confidenza con il mondo dei Taruffi, dei Varzi, dei Nuvolari. Il suo impero si ramifica in molti campi, diventa una delle prime personalità industriali, e non solo, della

città tanto che, si racconta, per spiegare Torino ad un forestiero si va in Piazza San Carlo e gli si dice: “Ecco, vedi, di qua è tutto di Agnelli, di là è tutto di Dusio”. Dal 1942 al 1948 è anche presidente della Juventus. La guerra non lo sorprende: grazie ad una gestione oculata delle occasioni e delle relazioni politiche riesce a rendere ancora più solida la sua struttura industriale, diventando per esempio l'importatore e distributore per l'Italia della tela cerata. Possiede un'industria tessile, una banca, degli alberghi, una società di materiale sportivo, una fabbrica di macchine utensili; produce abbigliamento per il tennis, racchette, biciclette, uniformi. Nel 1944 fonda la Cisitalia, Compagnia Industriale Sportiva Italia, con sede in corso Peschiera a Torino. I tempi sono maturi per un'avventura in campo automobilistico: e anche non lo fossero, la sua fantasia ve lo spingerebbe comunque. In tre anni riesce a fare quello che generalmente gli altri impiegano una vita a fare: inventarsi strade nuove, strabiliare il mondo, entrare nella leggenda.

La favola si arena di fronte all'invincibile desiderio di realizzare una monoposto di F1 “in anticipo di venti anni sui criteri costruttivi delle vetture da competizione”, come dirà Pininfarina, che di vetture anticipatrici se ne intendeva. Dopo il tracollo finanziario, Dusio spedisce il prototipo della monoposto in Argentina, dove si trasferisce, e vi fonda la Autoar, prima fabbrica locale di automobili. Tuttavia la mancanza di tecnici competenti impedisce la messa a punto della vettura e nel frattempo Dusio lascia l'Autoar per dedicarsi ad altre attività commerciali ed edilizie.

In Argentina Dusio resterà fino alla fine dei suoi giorni, pur con numerosi viaggi in Italia dove vive il figlio Carlo. E' morto a Buenos Aires l'8 novembre del 1975.

Donatella Biffignandi

Centro di Documentazione del Museo Nazionale dell'Automobile di Torino