

## BIOGRAFIA DI DANTE GIACOSA

L'ingegner Dante Giacosa nasce a Roma il 3 gennaio 1905 (*“per caso – ebbe ad affermare egli stesso – perché il mio papà stava facendo il militare nella capitale”*) da famiglia originaria di Neive, in Piemonte. Compie studi classici, e la conoscenza di Latino e Greco gli sarà utile per tutta la vita, dandogli *“un senso di misura ed equilibrio senza il quale non avrei potuto svolgere il mio lavoro”*. Nel 1927 si laurea in Ingegneria Meccanica al Politecnico di Torino, e l'anno successivo, rispondendo ad un annuncio su un giornale, entra in Fiat come disegnatore progettista. Stipendio: 600 lire al mese.

Tutta la sua carriera si svolge negli uffici tecnico-progettativi della Fiat. Nel 1933 è a Capo dell'Ufficio Tecnico Vetture; nel 1955, Direttore della Direzione Superiore Tecnica Autoveicoli; nel 1966 è nominato Direttore di Divisione e membro del Comitato Direttivo.

*“Nella mia vita di lavoro – racconta nel suo bellissimo libro “I miei 40 anni di progettazione alla Fiat” – si possono distinguere due periodi. Il primo dal 1928 al 1946. Quasi diciotto anni, tanti mi furono necessari per farmi le ossa, acquisire esperienza e, soprattutto, per dimostrare al vertice della Fiat, passando da un grado all'altro della carriera negli uffici tecnici, che ero finalmente degno di assumere la responsabilità della progettazione. Il secondo, dal 1946, quando fui nominato direttore degli uffici tecnici, al 1970, anno nel quale diedi le dimissioni per raggiunti limiti d'età. Ventiquattro anni, questi, di lavoro estremamente vario e complesso, che mi impegnò in quasi tutti i campi di attività, essendomi stato affidato il progetto delle vetture, dei veicoli industriali, dei veicoli speciali e in particolare di quelli militari, e sotto forme diverse la supervisione in altri settori, come quello dei trattori agricoli e industriali, dei motori diesel veloci marini o industriali ecc. Il Centro Stile, dalla sua creazione, lavorò sempre sotto la mia guida”*.

Il primo progetto a cui contribuisce come responsabile della progettazione è quello della Zero A, a partire dal 1933. Un anno per arrivare alla prima prova su strada (il 7 ottobre 1934), un altro anno o poco di più per giungere alla presentazione al pubblico della 500, poi battezzata Topolino, il 15 giugno 1936: una velocità oggi inconcepibile. Quindi, finita la guerra, con la parentesi della progettazione della Cisitalia 1100 (che comunque finisce al Museum of Modern Art di New York quale esempio di opera d'arte contemporanea), si dedica alla creazione della 1400, chiamata *“la vettura europea”*, presentata al Salone di Ginevra del 1949, e della 1900, realizzata poco dopo, anche con motore diesel. La fine della guerra, infatti, rappresenta una cesura profonda con il periodo appena trascorso. Segue il progetto della Campagnola (1951), della 8V, magnifica vettura sportiva a due posti (1952), della 1100 – 103 (1953), della 1100 – 103 TV, della 103 Familiare (1954), della 1400 A e della indimenticabile 600 (1955), con motore posteriore. Questa è seguita dalla

versatile Multipla, a cui la Fiat ha recentemente tributato omaggio dando lo stesso nome ad uno dei suoi modelli più riusciti.

Nel 1954 è la volta della Fiat a turbina; nel 1957 compare la Fiat Nuova 500, un capolavoro, la vettura per la quale riceve nel 1959 il premio “Compasso d’Oro”. ; quindi la 1800 (1959), insieme alla 2100 e la 2300/2300 S Coupé. Nel 1961, sulla scia dell’influenza estetica americana, arriva la 1300 – 1500. Non trascura neanche la produzione della Autobianchi, per la quale disegna la Primula, prima vettura italiana di serie con trazione anteriore e motore trasversale, la A111 e la A112, straordinari esempi di originalità progettuale.

E’ anche responsabile del progetto della Fiat 124 (vettura dell’anno 1967), Fiat 125, Fiat Dino; della 130 berlina e coupé; della 128 (vettura dell’anno 1970), prima vettura Fiat a trazione anteriore; della 127 (vettura dell’anno 1972), disegnata dall’amico Pio Manzù. E’ Giacosa stesso a darci con semplicità ed immediatezza la sensazione palpabile del suo metodo di lavoro: *“Nel 1946, nominato direttore degli uffici tecnici autoveicoli, divenni il chief engineer, il responsabile del progetto delle vetture e degli altri veicoli terrestri costruiti dalla Fiat. Dirigere gli uffici tecnici non significava per me semplicemente fare il direttore, ma sviluppare in proporzioni di gran lunga maggiori il “mio” lavoro: ideare, pensare a tutta la attività che è peculiare del progetto. Significava esaminare ogni giorno sui tavoli da disegno il progredire degli studi e il graduale definirsi del nuovo modello di vettura, autocarro o autobus o altro veicolo, così come lo avevo immaginato in relazione ai programmi della Fiat”*. Quindi riesce a condensare in poche parole un impegno di decenni: *“Progettare è anche valutare le difficoltà, individuare i problemi essenziali, ricercarne le diverse soluzioni possibili e selezionare quelle che appaiono in grado di risolverli nel modo più semplice e completo”*. E’ un impegno che non si esaurisce nella sola attività di progettazione alla Fiat, che già di per sé è vastissima. E’ professore incaricato al Politecnico di Torino alla cattedra di “Costruzione di Motori” dal 1947 al 1966; scrive il libro “Motori endotermici”, adottato quale testo fondamentale in Istituti Universitari italiani ed esteri; registra 62 brevetti; ricopre una miriade di cariche in importanti associazioni tecniche dell’automobile in Italia e all’estero. E’ infatti, via via, Presidente CUNA (Comitato Tecnico Unificazione nell’Autoveicolo), Presidente Generale ATA (Associazione Tecnica dell’Automobile), Presidente della Fisita (Fédération Internationale des Sociétés des Ingénieurs des Techniques de l’Automobile); membro SAE (Society of Automotive Engineers – USA), e membro dell’Institution of Mechanical Engineers britannica.

I suoi incarichi sono numerosi quasi quanto i riconoscimenti ottenuti: la medaglia d’oro per la conferenza presentata nel 1966 alla 23a conferenza del Traffico e della Circolazione, promossa dall’ACI di Milano (settembre 1967); medaglia d’oro assegnatagli dal Comitato Promotore del Convegno Internazionale Artisti, Critici e Studiosi d’Arte per “l’attività di progettazione, sviluppata coerentemente per

raggiungere un equilibrio tra gli aspetti di una politica di produzione di grande serie e quelli sociali, economici, tecnologici e formali che ne danno una originale impronta” (settembre 1968); medaglia d’oro Colombiana con la seguente motivazione “La distinzione è un particolare riconoscimento alla intensa e feconda attività di progettista insigne di autoveicoli che caratterizzano nel mondo l’industria italiana ed alla chiara e motivata fama di docente universitario e di pubblicista di trattati scientifici notevoli”. Ma è per la vettura Fiat 500 del 1957 che gli viene attribuito il Compasso d’Oro, nel 1959, perché la vettura da lui progettata “costituisce un tipico esempio, nel campo dell’automobile, di una forma nata dalla stretta integrazione fra tecniche proprie della grande serie nell’industria meccanica e particolari esigenze di economia nella produzione di una macchina di ampia destinazione popolare. Il premio, sottolineando la coraggiosa rinuncia alla figuratività tradizionale dell’automobile attraverso un attento riesame del complesso dei suoi elementi fondamentali, intende portare in rilievo il fatto che tale concezione, oltre ad aver condotto il designer alla massima limitazione degli elementi superficiali del costume decorativo, segna una importante tappa nella strada verso una nuova genuinità espressiva della tecnica”.

Il 29 gennaio 1970 un comunicato della Fiat annuncia la nomina dell’ingegner Giacosa “a Consulente della Presidenza e della Direzione Generale per tutte le materie di sua specifica competenza e per importanti incarichi esterni, in rappresentanza della società presso Enti nazionali e internazionali”. E’ il momento delle dimissioni, per raggiunti limiti di età. Una decisione discreta, segno ancora una volta di grande equilibrio interiore, e rispetto per la struttura di cui per tanti anni ha fatto parte. “Validissimo contributo, alta competenza, geniale capacità” sono le parole con cui la Fiat lo saluta ufficialmente. Seguono fecondi anni di intensa attività memorialistica. Si spegne a Torino, nel 1996, all’età di 91 anni.

In un’epoca di esasperato ricorso a tecnologie informatiche, a comunicazioni elettroniche, a procedure automatiche di globalizzazione e omogeneizzazione del mercato, dei gusti, delle personalità, rimangono impresse le sue parole: *“Cosa c’è di più bello dell’intuizione che improvvisamente illumina una lunga, arrovellante, corrosiva, magari nebulosa meditazione e finalmente pone fine all’incertezza che sempre accompagna il lavoro della mente? Compiango chi tutto classifica, tutto giudica e decide senza il fremito d’incertezza nell’affrontare il futuro, senza provare l’intima emozione del dubbio che sempre affiora nelle cose del pensiero, come pervade i problemi dello spirito”*.

Donatella Biffignandi

Centro di Documentazione del Museo Nazionale dell’Automobile di Torino

(2000)