

## **LA STORIA DEI SALONI DELL'AUTOMOBILE in Italia dalle origini alla seconda guerra mondiale**

Quando si é svolto il primo Salone dell'Automobile in Italia? Beh, non é difficile rispondere...o quasi. Se escludiamo due piccole esposizioni, una nel 1898 e l'altra l'anno successivo, in cui ad esporre sono gli orgogliosi proprietari delle vetture, e non già le case costruttrici, la prima "Mostra di Automobili" si é svolta a Torino dal 1 al 24 aprile del 1900, alla Palazzina delle Belle Arti. A Milano, dal 5 al 27 maggio dell'anno successivo, il 1901, si svolge la... "I Esposizione Internazionale dell'Automobile e del Ciclo". Ma la ... "I Esposizione Internazionale degli Automobili" ha anche luogo a Torino, dal 5 al 21 febbraio del 1904. Da notare che nel 1902, a metà strada tra il 1901 e il 1904, nell'ambito dell'Esposizione di Arti Decorative Moderne di Torino vi è stata una esposizione automobilistica, fortunatamente senza numero. Nel 1905, tra gennaio e febbraio, si svolge a Torino quella che é definita la "II Esposizione Internazionale di Automobili". A cui risponde Milano nello stesso anno, qualche mese dopo, con una manifestazione senza numero, sobriamente intitolata "Mostra del Ciclo e dell'Automobile". Torino insiste, nel 1906, a febbraio, organizzando la sua "III Esposizione Internazionale di Automobili" (ormai, come numero effettivo di edizioni, tra le due sedi, saremmo arrivati globalmente a sette), e Milano ripete, dal 28 aprile al 7 giugno, la sua "Mostra dell'Automobile". Nel 1907, stesso copione: Torino organizza la sua "IV Esposizione Internazionale di Automobili", mentre Milano corre ai ripari con la sua "III Mostra del Ciclo e dell'Automobile". Nel 1908, per Torino é la quinta edizione; Milano tace. Torino procede per la sua strada e le sue esposizioni, nel 1909 (6°, ma in realtà é la dodicesima) e nel 1910. Nel 1911 si festeggia il Cinquantenario dell'Unità d'Italia: non poteva mancare un Salone dell'Automobile, che però resta senza numero. Della sua esistenza si tiene comunque conto, perché quello del 1913 (nel 1912 non vi fu nulla) porta il numero 9 (in realtà siamo arrivati al quindicesimo).

Dopo la parentesi della guerra, si riparte nel 1920, a Milano. E tanto per fare una cosa originale, si tratta del "I Salone dell'Automobile". La denominazione ufficiale é senza numero, ma che sia il primo, a cui nel 1921 segue il secondo, lo si capisce dal fatto che quello del 1922 viene definito il terzo. D'altra parte c'è stata una guerra mondiale, nuove forze politiche si sono affacciate sulla scena, la vita é radicalmente cambiata, il Salone non poteva essere lo stesso!

Tutto procede con tranquillità fino al 1927 (VII Salone, ventitreesima edizione). Nel 1928, quando ad organizzare l'evento é l'A.N.F.I.A. (sigla che allora significava Associazione Nazionale Fascista fra Industriali dell'Automobile), affiancata dalla Gifac, Gruppo Italiano Fabbriche Automobili e Carrozzerie), ecco che il 17 maggio, sempre a Milano, si apre per l'ennesima volta il "I Salone Internazionale dell'Automobile". Stavolta una ragione c'è: nel 1928 gli organizzatori hanno chiesto al Bureau International Permanent des Constructeurs d'Automobiles di poter inserire la manifestazione nel calendario internazionale, e dunque per la prima volta il Salone italiano é riconosciuto da questo ente sovranazionale. Ecco la ragione dell'azzerarsi della numerazione.

Passano nove anni, e nove saloni. Le prime proteste si alzano nel 1936, e quindi più forti nel 1937, per voce di Carlo Biscaretti, e poi di Roberto degli Uberti, direttore di "Auto Italiana". Il resto del mondo, Parigi, Londra, Berlino, New York, Amsterdam, é giunto chi alla 36° edizione, chi alla 31°, l'Italia, a forza di ricominciare daccapo, é l'ultima tra le ultime. Le proteste sono accolte, e l'Italia, di colpo, ha il suo XXXI Salone.

La "Mostra di Automobili" che sancisce l'inizio di questa lunga e travagliata storia, si svolge come abbiamo visto a Torino dal 21 al 24 aprile del 1900, presso la Palazzina delle Belle Arti al Valentino. Il prezzo del biglietto é venti centesimi; la superficie occupata, 800 mq, tre le nazioni partecipanti (Francia, Germania, Italia), diciannove le marche di autovetture, di cui otto francesi (De Dion Bouton, Hurtu, Panhard Levassor, Patin, Perfecta, Peugeot, Renault,

Werner), una tedesca (Bergmann), dieci italiane (Carcano, Ceirano, Cook, Fiat, Lanza, Marchini, Orio & Marchand, Phénix, Prinetti & Stucchi, Welleyes).

La rivista "L'Automobile" del 1° maggio 1900 scrive al proposito: *"Gli stands del Lanza, dell'Alessio, del Ceirano Giovanni, del Marchand, dello Storero, del Bender & Martiny, del Ceirano Michele, della F.I.A.T stanno a dimostrare la vitalità e la pregevolezza della produzione nazionale...Gran parte del Salone é occupato dallo stand della Fabbrica Italiana di Automobili...Al centro il pubblico ammira il perfetto funzionamento di un motore da 4 HP in azione, che da' moto ad una dinamo mantenendo accese 46 lampadine elettriche di dieci candele ciascuna disegnantì sul quadro il motto: F.I.A.T. Parecchi giustamente osservano che con uno di questi motorini si potrebbe comodamente provvedere all'illuminazione di un paesello..."*

A contorno della mostra di automobili si svolge anche la "Corsa di salita", dalla Madonna del Pilone al Pino; la "Corsa internazionale di velocità"; l'"Esposizione Fotografica Automobilistica", il "Concorso di Dirigibilità"...e un banchetto. Il tutto si conclude con una cerimonia di premiazione che vede assegnare: la medaglia vermeil alla Fiat per lo sviluppo dato all'industria; la medaglia d'argento a Lanza per la varietà dei tipi esposti; la medaglia di bronzo ai fratelli Marchand per il tipo di vettura esposta. Un successo: l'incasso é di 720 lire, superiori alle 626 lire di spese. Rimane un succoso incasso di 94 lire, a futura gloria.

Da 3.500 visitatori a 20.000 la differenza non é poca, ma è il risultato raggiunto già nel 1902, quando, in occasione della Esposizione di Arti Decorative Moderne, al Valentino si organizza un'altra rassegna, la terza considerando quella di Milano del 1901. Fiat, Rosselli, Rondine, Michelin, Peugeot, Panhard Levassor, Ceirano, Marchand, Darracq, Hurtu, Isotta Fraschini, Renault, Martini gli espositori.

Nel settembre 1903 la rivista settimanale "Stampa Sportiva" di Torino lancia la grande idea. Prendendo spunto da una informazione diramata dal Ministero degli Esteri francese, secondo cui in Francia, grazie al prevalere delle esportazioni di automobili sulle importazioni, sono entrati 29 milioni, perché non organizzare un Salon automobilistico da tenersi a Torino nel gennaio 1904, in continuazione di quello parigino che con tanto successo si tiene già da anni a dicembre? *"Sarà organizzato con concetti nuovi e pratici, in modo che risponda sicuramente al suo scopo, di offrire cioè alla nostra industria nazionale il mezzo di affermarsi e misurarsi coi migliori prodotti dell'industria forestiera. Il Salon comprenderà quattro sezioni, Automobili, Motociclette, Canotti Automobili, Aeronautica".* Così, grazie al giornale e all'Automobile Club di Torino nasce quello che sarà chiamato il I Salone dell'automobile. Debutta per l'occasione un nuovo tipo di comunicazione pubblicitaria, tramite cartelloni che tappezzano tutti muri della città, e che evidentemente destano sensazione. Sono infatti 50.000 i visitatori, accorsi ad ammirare 60 auto, 110 moto, 3 canotti, 115 biciclette. Viene anche stilata una classifica degli stands più belli. Per plebiscito, con 2267 voti, vince quello della Fiat, illuminato da oltre mille lampadine. Conferenze, concerti, gare di velocità (tra cui quella per "triporteurs" intorno al laghetto del Valentino), palloni dirigibili, cene e pranzi di gala, concorsi e referendum le...spensierate manifestazioni a contorno. L'interesse ormai é vivissimo, ed infatti dal 1905 fino al 1907 compreso vi saranno due Saloni, uno invernale a Torino, uno primaverile a Milano. Gli espositori aumentano, molti sono esordienti e tra questi nel 1905 vi sono l'Itala, la Rapid, la Züst; nel 1906 l'Aquila Italiana. Lo sfarzo é impressionante, tanto da utilizzare, per l'illuminazione, cinquanta grosse lampade ad arco e cinquemila lampadine (la storia dei saloni si potrebbe quasi fare rilevando il progressivo sfolgorio di luci...) Ma lo spazio é insufficiente, alcune richieste di costruttori si devono rifiutare, e si arriva ad ipotizzare la costruzione di un palazzo per le future esposizioni. I cittadini rispondono all'appello, si raggiunge il milione di lire di sottoscrizioni: ma all'ultimo viene a mancare l'appoggio del Comune, e il progetto fallisce. Comunque l'incasso nel 1906 é di 100.000 lire, per oltre 36.000 visitatori (ma che fine fa il milione?).

Nel 1907, a Torino gli espositori sono addirittura 166, troppi per lo spazio disponibile. A Milano, nello stesso anno, espongono in 197. Il successo é fantastico, se lo dicono gli stessi

organizzatori che hanno saputo riempire fino all'ultimo centimetro gli oltre 7.000 metri quadrati della mostra. Non sanno che li aspetta il 1908, anno di crisi, e difatti gli espositori scendono ad ottanta, e unicamente a Torino, dove per la prima volta espone una piccola marca, che é riuscita a inviare qualche modello nonostante un furioso incendio ne abbia devastato le officine poco tempo prima: la Lancia. E come sempre quando c'è la crisi, si decide un bel referendum, promosso dal giornale "La Stampa Sportiva", per far decidere ai cittadini se é ancora nell'interesse comune organizzare queste esposizioni. La popolazione risponde di sì all'80%, e esprime anche la sua preferenza in quanto a sede: Torino, vincente su Milano, Roma e Bologna (forse avrà un poco pesato il fatto che la consultazione avvenisse nel capoluogo piemontese...)

E arriviamo al 1909. Il numero degli espositori aumenta (120), ma si decide di organizzare il Salone su criteri diversi. In omaggio alla crisi perdurante, bando alle decorazioni troppo fastose, a quei meravigliosi stands che da soli sono simboli di un'epoca dal gusto ricchissimo: d'ora in poi il Salone dovrà seguire una impostazione austera, in linea con i tempi. Comunque, il successo é vivissimo: tanto che in qualche giornata i visitatori sono più di diecimila.

Qualcosa però si é rotto irrimediabilmente. Pesa innanzitutto molto la mancanza di una sede adeguata per ospitare un simile evento: demolita la Palazzina delle Belle Arti al Valentino, si alloggia il salone, nel 1910, nelle gallerie che si stanno preparando per l'imminente esposizione del 1911, che dovrà celebrare il cinquantenario dell'Unità d'Italia. Ma é una sistemazione che palesa tutta la sua precarietà. Si rinnova così un dilemma che é stato di Torino per tutto il secolo: avere delle belle idee, ma spesso mancare del coraggio necessario a realizzarle fino in fondo. D'altra parte il clima non aiuta: per l'intero periodo del Salone del 1910, dal 7 al 24 aprile, tempo ininterrottamente pessimo, tanto che l'inaugurazione, prevista inizialmente il 2 aprile, é spostata al 7 per ...le neviccate troppo abbondanti. I risultati di pubblico sono buoni, ma l'Automobile Club stesso é incerto se proseguire o no su questa strada, stanco dei continui urti con gli industriali, che non vogliono più saperne. Nel 1911 tenta di intavolare delle trattative con il comitato organizzatore dell'Esposizione del Cinquantenario, per essere autorizzato ad allestire un salone autonomo di automobilismo. La risposta é negativa. Il Salone viene allestito all'interno della Grande Esposizione, e naturalmente non raggiunge la ricchezza e completezza degli anni precedenti, nonostante la presenza, per la prima volta, di una marca destinata a lunga storia, l'Alfa (non ancora Romeo). Ma un risultato la Grande Esposizione comunque lo raggiunge: rimane in piedi il bellissimo Palazzo del Giornale, dove il Salone viene ospitato due anni più tardi, nel 1913, dal 26 aprile all'11 maggio, per quella che sarà l'ultima edizione torinese, e l'ultima prima della Grande Guerra. 130 espositori, e 50.000 visitatori, dimostrano l' indubbio successo, reso ancora più grande dalla presentazione di una assoluta novità, la Fiat Zero. Ma ancora una volta lo spazio si rivela insufficiente. Occorre trovare una soluzione, possibilmente definitiva...Si avviano nuovamente trattative con il Municipio, sulla base di un progetto dell'ingegner Ceresa per ingrandire il Palazzo del Giornale. Viene lanciato un appello alle Autorità per trovare i fondi, e ben 41 sottoscrittori rispondono, tra cui i dirigenti dell'Automobile Club e la UIFA, Unione Italiana Fabbriche di Automobili. A un certo punto però il Municipio cambia idea. E tutto cade nel nulla. Il sogno di un bel palazzo destinato ai Saloni dell'Automobile crolla come un castello di carte e segna il tramonto di Torino, come centro del movimento motoristico della nazione, per almeno trentacinque anni.

Finita la Grande Guerra, la prima città a riprendersi e a osare è Milano. Che di coraggio ne ha parecchio: perché organizza il primo Salone del dopoguerra, nel 1920, addirittura sfidando il divieto lanciato dalla U.I.F.A. ai propri membri di partecipare ad esposizioni e a corse, vista la "delicata situazione economica del paese". Il comitato organizzatore milanese convoca i costruttori non federati e li invita ad esporre, contro tutti e tutto. La piccola mostra riesce come può: due sole le fabbriche di automobili (Restelli e Prince), tante quelle di accessori, quarantadue. E' però una dimostrazione di vitalità e i frutti si raccolgono già l'anno

successivo, con la caduta del divieto, la partecipazione di oltre cento espositori, un concorso di pubblico davvero confortante, e la presentazione di novità di grande interesse, come il tipo 8 della Isotta Fraschini e la Fiat 501. Per tutti gli anni successivi, fino al 1937 (con la sola parentesi romana del 1929), la sede rimane saldamente a Milano, che si dimostra subito conscia dell'importanza di un edificio adeguato, tanto che già nel 1923 inaugura solennemente il Palazzo dello Sport per alloggiarvi da allora in poi il Salone. Quella del 1923 è davvero un'edizione straordinaria anche per il numero di novità presentate: la OM 665 Superba, la Fiat 519, la Itala 56, la Chiribiri Monza da corsa, il cyclecar Petromilli, la vetturessa F.I.A.M., la vetturessa Colombo (la Lancia, assente, aveva presentato la sua Trikappa l'anno precedente).

Con l'andar degli anni iniziano a delinearsi tendenze nel mondo della produzione automobilistica, a crescere istanze, a prendere corpo precise richieste al governo. Sono gli anni dei cyclecars, soprattutto esteri: nel Salone del 1924 se ne espongono 28 tipi diversi. Pallidi sostituti dell'automobile, guadagnano interesse soprattutto perché in grado di competere come costo di acquisto e di esercizio. Intanto però cresce anche l'insofferenza degli industriali, e del mondo giornalistico-affaristico che ne segue le vicende, verso il prezzo della benzina giudicato troppo alto, verso una politica fiscale ritenuta iniqua e tale da scoraggiare a priori il diffondersi dell'automobile in Italia. Che rimane il fanalino di coda dell'Europa in quanto a circolazione automobilistica, passata da 57.000 nel 1921 a 120.000 veicoli nel 1926, e a produzione, attestata stabilmente su una cifra che oscilla tra i 50.000 e i 60.000 modelli prodotti all'anno. Di questi, circa la metà viene esportata. Intensa anche la concorrenza estera, soprattutto americana, tanto che si parla, con viva preoccupazione, di "pericolo americano". E se è vero che le case italiane continuano a sfornare una novità dietro l'altra (nel Salone del 1925 sono presentate la Lancia Lambda, la Itala 61, l'Alfa Romeo 1500, la Fiat 509), manca ancora, e non vi è rivista del settore che non lo ricordi incessantemente, quel modello di vettura utilitaria a buon mercato che possa davvero permettere a una consistente fetta di popolazione di avvicinarsi all'automobilismo. Vengono sempre esposte vetture di grandissima classe, ma di relativo altissimo costo, tale da renderle inarrivabili per quasi tutti.

Nella sola edizione del 1926, espongono il fior fiore dei carrozzieri: Alessio, Borsani, Casaro, Castagna, Farina, Garavini, Imperia, Lombarda, Moderna, Nord-Italia, Pavesi e Crespi, Sala, Schieppati, Solaro, Treviso, Viotti e Tolfo, Zagato, con una profusione di "ballon", berline, landaulet-limousine, trasformabili, coupé-limousine, torpedo, sport-lusso, cabriolet, coupé. E se si pensa che fossero tutte nere, ecco il colpo d'occhio di una piccola zona della Sezione Carrozzerie del Salone del 1927: guida interna Itala giallo scuro, con listelli verdi filettati in giallo chiaro (Farina); cabriolet verde e azzurro su Fiat 519 (Farina); torpedo grigio chiaro e marrone scuro su Itala (Farina); Lambda gran sport rossa (Ghia); Lambda coupé de ville rossa e nera (Montescani); torpedo tipo 10 Ansaldo in due tonalità di grigio (Montescani); limousine Isotta Fraschini marrone e nera (Pavesi e Crespi); spyder cabriolet sport OM 665 azzurra e nera (Pavesi e Crespi); coupé limousine Fiat 507 blu e nera (Sala); mylord Isotta Fraschini gialla (Sala)...e sono solo alcune. Macchine bellissime, che oggi farebbero la gioia di qualunque collezionista, e costituirebbero il clou di qualsiasi asta. Allora erano normale routine delle nostre carrozzerie...A queste si affianca il meglio della produzione americana, che non a vanvera era temuta dai costruttori europei. Nel solo Salone di Milano del 1928, erano presenti 21 marche americane: per esempio, Ford, Chevrolet, Hudson-Essex, Pontiac, Oldsmobile, Reo, Victory, Cadillac, La Salle, Packard, Chrysler, e tutte con prodotti di altissima classe. Un articolo, pubblicato su "Auto Italiana" del 15 maggio 1928, intitolato "Guardando il pericolo", diceva: *"Un comunicato ufficiale di qualche settimana fa dava le previsioni statistiche della circolazione automobilistica italiana nel 1927. Le automobili che hanno pagato la tassa di circolazione sarebbero state 100 mila, con un aumento sul precedente anno di sole 15 mila unità. Troppo poche invero e, almeno per la metà, al di sotto delle più modeste previsioni. Un paese come il nostro non solo dovrebbe dare posto ogni anno ad un numero di nuove vetture almeno cinque volte superiore a quelle entrate in*

*servizio nel 1927 ma dovrebbe contare su una circolazione annua non inferiore al milione di veicoli. Come si vede, siamo molto al di sotto della realtà, ma non bisogna né disperare né desistere...L'industria italiana ha un solo mezzo per poter trionfare della minaccia straniera: mettendo sul mercato dei tipi di vetture adatte ai bisogni e ai gusti della clientela italiana".* Era la richiesta della vettura utilitaria, su cui ormai da anni si insisteva, ma che non arrivava mai. La speranza, sempre delusa, di incontrare finalmente questa vettura aveva spinto anche il pubblico romano a visitare l'unica edizione del Salone nella Capitale, quella del 1929, ospitata nel Palazzo delle Esposizioni di via Nazionale. Non si era badato a spese: arazzi, broccati, fiori, tappeti, passatoie, quadri, statue, mobili antichi, oggetti preziosi un po' dovunque, con la folla intimidita e sognante che appena osa muoversi tra gli stands (ora chiamati stalli). Se il reddito medio italiano é - ragionava Auto Italiana il 31 gennaio 1928 - di 2500 lire annue, come aspettarsi che vadano a ruba le Isotta Fraschini 8 A o le Fiat 520, vetture di costo compreso tra le 40.000 e le 60.000 lire? *"Con questi mezzi non si fanno miracoli e se vorremo che molte, moltissime automobili nuove corrano per le nostre strade sarà giocoforza produrre...macchine di prezzo assai più accessibile"*. Ma prima che le case si decidano a produrre in vista del mercato interno, e non solo e non sempre per l'esportazione, passeranno ancora tre anni e dovrà essersi spiegata in tutti i suoi nefasti effetti una crisi economica di proporzioni mondiali. Passa inutilmente il Salone del 1930, tornato a Milano, dove é esposta l'Alfa 1750 con cui Nuvolari e Guidotti avevano trionfato alla Mille Miglia, la Lancia Dilambda, la Fiat 514. Passa inutilmente il Salone del 1931, quando é presentata la Fiat 522. Perché gli industriali si dimostrino consci dell'importanza, della vitale necessità del consumo nazionale, deve arrivare il Salone di Milano del 1932, quando la Fiat espone la fatidica 508, la Balilla. Allora é un tripudio, nonostante le cifre sull'andamento economico siano desolanti. In tre anni, dal 1929 al 1931, la produzione automobilistica mondiale si é dimezzata. Provvedimenti doganali presi un po' dovunque hanno praticamente chiuso ogni frontiera, e reso impossibili esportazioni ed importazioni; per una economia come la nostra, che viveva di esportazioni, non è un colpo da poco. Se erano 21.000 le vetture esportate nel 1930, sono 11.000 quelle vendute oltreoconfine nel 1931, e a questo si aggiunge una continua discesa del valore unitario. Per non parlare della capacità di acquisto delle popolazioni enormemente diminuita. Ma durante il Salone del 1932 queste paiono difficoltà superabili, a fronte delle splendide novità presentate: la Fiat Balilla, la Bianchi S5 1500, le Lancia Ardena ed Astura, la Itala 75. *"Abbiamo visto abbassare tutti i prezzi delle macchine della produzione corrente e presentare, finalmente, quel tipo di macchina che, per le ridotte proporzioni, il minimo costo di acquisto e di esercizio, dovrebbe dare un colpo decisivo alle vendite e far salire rapidamente le cifre della circolazione automobilistica in Italia"* (Auto Italiana, 30 aprile 1932), Circolazione che quell'anno si attesta sulle 300.000 vetture (per un confronto, circolano 1.700.000 vetture in Francia, 1.500.000 in Gran Bretagna, 650.000 in Germania).

Se il 1932 era stato "il salone delle diecimila lire" (tanto era il costo della Balilla), il salone del 1933 fu quello delle ventimila lire, perché così costavano le novità dell'anno, la Lancia Augusta, la Fiat Ardita, e l'ormai nota Bianchi S5 1500. Adesso non é più un problema la gamma delle vetture offerte sul mercato, ma rimane quello politico, rappresentato dall'entità della tassa di circolazione, e dal salatissimo prezzo della benzina. E che nel 1933 non si sia risolto nulla, non é difficile intuirlo oggi.

Il Salone del 1934 è il più sfolgorante della serie: 272.000 visitatori. E' un successo destinato a non più ripetersi per lunghi anni, e lo si capisce fin dall'edizione successiva, apertasi il giorno prima dell'applicazione delle "inique sanzioni" comminate all'Italia dalla Società delle Nazioni in risposta all'aggressione italiana all'Etiopia. L'Italia é isolata dal resto del mondo, e il problema appare subito gravissimo a riguardo delle scorte di carburante. Con la benzina severamente razionata, a favore delle necessità dell'Esercito, dell'Aviazione e della Marina, che senso ha parlare di produzione e di circolazione automobilistica? Nel 1937, l'ultima edizione prima della guerra, le nazioni straniere partecipanti sono due, Germania e Stati Uniti;

37.000 i visitatori, forse gli unici a sperare ancora che nulla cambi, e che si possa ancora sognare una gita alla domenica, in vettura, con la famiglia.

<b>ANNO</b>	<b>LUOGO</b>	<b>PERIODO</b>	<b>DENOMINAZIONE</b>	
1900	Torino	21 – 24 aprile	Mostra di Automobili	2000 visitatori, incasso 720 lire,
1901	Milano	5 – 27 maggio	1° Espos. Internazionale dell'Automobile e del Ciclo	Biglietto: £ 0,50. Superficie occupata: 6.875 mq
1902	Torino	9 giugno – 27 luglio	Esposizione d'Arte Decorativa Moderna	20.000 visitatori
1904	Torino	5 – 21 febbraio	1° Esposizione Internazionale di Automobili	50.000 visitatori. 60 auto esposte, insieme a 110 moto, 3 canotti, 115 biciclette
1905	Torino	21 gennaio – 6 febbraio	2° Esposizione Internazionale di Automobili	85 espositori, 120 automobili esposte. Espongono per la prima volta Itala, Rapid, Züst
1905	Milano	11 maggio – 1° giugno	Mostra del Ciclo e dell'Automobile	Superficie occupata: 4.000 mq
1906	Torino	3 – 18 febbraio	3° Esposizione Internazionale di Automobili	90 espositori, 100.000 lire di incasso, 36.500 visitatori. Espone per la prima volta Aquila Italiana
1906	Milano	28 aprile – 7 giugno	Mostra dell'Automobile	100 espositori, 8 nazioni. Abbinato il III Congresso Internazionale di automobilismo
1907	Torino	16 febbraio – 3 marzo	4° Esposizione Internazionale di Automobili	166 espositori. Nella sola giornata di domenica 17.02, 10.000 visitatori, con intervento della polizia
1907	Milano	19 maggio – 9 giugno	III Mostra del Ciclo e dell'Automobile	7.000 metri quadrati coperti, 197 espositori
1908	Torino	18 gennaio – 2 febbraio	5° Esposizione Internazionale di Automobili	80 espositori. Espone per la prima volta la Lancia
<b>ANNO</b>	<b>LUOGO</b>	<b>PERIODO</b>	<b>DENOMINAZIONE</b>	<b>NOTIZIE</b>
1909	Torino	30 gennaio – 14 febbraio	6° Esposizione Internazionale di Automobili	120 espositori. Distribuzione di automobili ai bambini

1910	Torino	2 (rimandato al 7) – 24 aprile	7° Esposizione Internazionale di Automobili	10.000 metri quadrati coperti, 206 espositori. Organizzato il 1° Congresso di Locomozione Aerea
1911	Torino	16 luglio – 19 novembre	Esposizione per il Cinquantenario dell'Unità	Espone per la prima volta l'A.L.F.A.
1913	Torino	26 aprile – 11 maggio	9° Espos. Internazionale di Automobili	130 espositori, 50.000 visitatori. La Fiat presenta il modello "Zero"
1920	Milano	12 – 27 aprile	Salone dell'Automobile Fiera Campionaria	Solo 2 le marche italiane partecipanti. La UIFA aveva proibito la partecipazione
1921	Milano	12 – 27 aprile	Salone dell'Automobile Fiera Campionaria	L'Isotta Fraschini presenta il modello "8"
1922	Milano	12 – 27 aprile	III Salone dell'Automobile Fiera Campionaria	La Lancia presenta la Trikappa
1923	Milano	12 – 27 aprile	IV Salone dell'Automobile Fiera Campionaria	Presentata la OM 665 Superba, la Fiat 519, la Itala 56
1924	Milano	12 – 27 aprile	V Salone dell'Automobile Fiera Campionaria	11 delle 44 marche automobilistiche presenti sono francesi
1925	Milano	12 – 27 aprile	Salone dell'Automobile Fiera Campionaria	Presentate la Lancia Lambda e la Itala 61, l'Alfa Romeo 1500 e la Fiat 509
1926	Milano	12 – 27 aprile	Salone dell'Automobile Fiera Campionaria	7 nazioni, 34 espositori automobilistici
<b>ANNO</b>	<b>LUOGO</b>	<b>PERIODO</b>	<b>DENOMINAZIONE</b>	<b>NOTIZIE</b>
1927	Milano	12 – 27 aprile	Salone dell'Automobile (Sezione Automobili) Fiera Campionaria	Si decide che gli utili saranno ripartiti tra gli espositori in ragione dell'importo pagato da ciascuno
1928	Milano	17 – 31 maggio	Primo Salone Intern. dell'Automobile	Ente organizzatore è l'A.N.F.I.A. Associazione Nazionale Fascista fra Industriali dell'Automobile
1929	Roma	30 gennaio – 10 febbraio	2° Salone Intern. dell'Automobile	191 espositori. Presentata la Alfa Romeo 1750 che nello stesso anno vincerà la Mille Miglia
1930	Milano	12 – 27 aprile	3° Salone Internazionale dell'Automobile	42 marche automobilistiche, 34 di veicoli industriali, 15 carrozzieri, 83 ditte di componentistica

1931	Milano	16 – 27 aprile	4° Salone Internazionale dell'Automobile	La Fiat presenta la 522
1932	Milano	12 – 27 aprile	5° Salone Internazionale dell'Automobile	Presentata la Fiat 508. La Maserati espone per la prima volta. L'Itala presenta il modello 75
1933	Milano	12 – 27 aprile	6° Salone Internazionale dell'Automobile	La Fiat espone l'Ardita. Carlo Biscaretti organizza la "Mostra Retrospettiva"
1934	Milano	12 – 27 aprile	7° Salone Italiano dell'Automobile	272.000 visitatori. La Fiat rpresenta la 508 Balilla 4 marce
1935	Milano	9 – 20 novembre	8° Salone Internazionale dell'Automobile	l'Alfa Romeo presenta la 8C 2900; la Fiat, la 1500
1936	Milano	28 ottobre – 8 novembre	9° Salone Internazionale dell'Automobile	La Fiat presenta la 500, poi chiamata Topolino. 150.000 visitatori
1937	Milano	28 ottobre – 11 novembre	10° Salone dell'Automobile	I visitatori scendono a 37.000.

Donatella Biffignandi  
Museo dell'Automobile  
2000