

## ***BISCARETTI STORY: quando l'automobile è passione, arte... e sacrificio***

Carlo Biscaretti di Ruffia nasce a Torino nel 1879, l'anno di morte di Virginio Bordino, ideatore e costruttore del primo, mastodontico veicolo a vapore in grado di muoversi da solo (trasportò le travi necessarie alla costruzione della Basilica della Gran Madre di fronte a piazza Vittorio a Torino). Ha 16 anni quando assiste alla prima corsa automobilistica italiana, la Torino-Asti-Torino. Non ne ha ancora venti quando una decina di imprenditori, banchieri, possidenti e nobili torinesi, tra cui il conte Roberto suo padre, fondano la Fiat. Nel 1901, tra un esame alla facoltà di Giurisprudenza e l'altro, riesce a convincere il padre e partecipa con lui al primo Giro d'Italia, al fianco del meccanico Felice Nazzaro e del giornalista della Stampa Edgardo Longoni (vedi Auto d'Epoca del maggio 2001). Può un giovane benestante, colto, intelligente e curioso come lui restare indifferente alla rivoluzionaria novità importata dalla Francia che stava entusiasmando tutta la gioventù europea di rango, ossia l'automobile? Non può, e non ci tenta neanche. Vi si butta anzi a capofitto con entusiasmo e irruenza giovanili: si fa fotografare al Parco del Valentino a Torino a bordo della prima Fiat, si esibisce in pubblico su un triciclo a motore sulla pista in legno del velodromo (allora in corso Dante), partecipa a varie gare tanto che la Prinetti Stucchi, impressionata dai suoi risultati, lo richiede come pilota professionista. Nel 1898, neanche maggiorenne, partecipa con il padre alla fondazione dell'Automobile Club di Torino (la cui riunione costitutiva si svolge a casa sua), ed è tra i primissimi a prendere la patente in Italia, nel 1902. Il senatore lo vorrebbe avvocato, ma ne capisce la passione, perché è la stessa sua. Non si comanda ai fiumi in piena: e neanche ai giovani entusiasti come Carlo.

Carlo Biscaretti, però, ha una marcia in più. E' sì appassionato, come tanti; ma ha anche un occhio d'artista, una prodigiosa maestria nel disegno meccanico, un talento innato nel disegno, pastello o acquerello. Ed è inoltre ricco di altre rare virtù: l'ironia e la leggerezza, che esaltano il suo fare di signore, già allora, d'altri tempi. Sfrutta subito queste doti, diventando un virtuoso del disegno "esplosivo" e cominciando a lavorare per le maggiori industrie automobilistiche del tempo. Sono sue le illustrazioni di tanti libretti di uso e manutenzione, dove ogni più piccolo particolare del motore o del telaio viene presentato nei minimi dettagli (a mano libera, senza computer). Avverte però la necessità di dimostrare al padre che nel suo essere artista non vi è niente di "scapigliato", e contrariamente alla sua reale vocazione nel 1905 si trasferisce a Genova e per tutto l'anno successivo è direttore della Filiale di Fabbre e Gagliardi (vendita Accessori per Cicli e Automobili); quindi va a Roma, a dirigere la Filiale della Carrozzeria Alessio. Trascorso questo periodo di apprendistato "manageriale", si sente libero di tornare a Torino, e aprire uno studio come libero professionista, proponendosi come disegnatore tecnico e pubblicitario. Nel suo delizioso "dépliant" promozionale che realizza qualche anno più tardi, si presenta come "Studio Tecnico Carlo Biscaretti, via della Rocca 22, Torino – Italia. Tel. 47 – 326", e illustra le sue capacità: un motore della Itala 51, due viste di un motore

Lancia, il marchio della Lancia, una pubblicità per una marca automobilistica, sezioni di telai, scomposizioni di parti meccaniche e poi pubblicità per la Michelin, per la Iodogelatina, per gli accumulatori Henseberger, le Officine Savigliano, la Penna Aurora. I suoi disegni sono arguti, divertenti, mai scontati o banali: e piacciono. Il suo nome circola tra gli uffici pubblicitari di tutte le grandi aziende torinesi, le commissioni fioccano. Lavora per Fiat, Lancia, Olivetti, Spa, Scat, Nazzaro, Ansaldo, Michelin, Solex; gli vengono chieste le illustrazioni più disparate, dalla cartolina per la “Festa Nazionale della Dante Alighieri” ai menu per riunioni goliardiche, alle inserzioni pubblicitarie per l’Olio Sasso (in cui un sole splendente trova un po’ pallida la Luna e le consiglia di fare uso dell’insuperabile Olio Sasso medicinale), al manifesto per la Sartoria Adriano Manfredini, alla locandina della festa di beneficenza a favore della Società Artisti Tipografi, agli ex libris per privati benestanti.

Nel 1916 entra all’Itala alla guida dell’Ufficio Stampa e Pubblicità; e firma, fino al 1930 (anno di chiusura dell’azienda) tutte le inserzioni, le locandine, i manifesti della gloriosa azienda torinese, oltre alle pubblicazioni tecniche. Si occupa di qualsiasi cosa abbia a che fare con la grafica, persino la realizzazione della tessera di riconoscimento della “Società di M.S. fra gli impiegati dell’Itala”. Realizza alcune delle sue pubblicità più belle, per i due modelli Itala 51 e Itala 61, quasi un “René Vincent” italiano, ma privo di quella malizia che traspare da numerosi disegni dell’artista francese. Biscaretti è sempre lieve, bonario, ma fantasioso, originale, delicatissimo nel tratto, riconoscibile tra mille. Giovani signore impellicciate, cani e galline che si rincorrono, automobilisti intabarrati fino al naso con gli occhi tondi dallo spavento, mani affusolate che reggono “il gioiello” (ossia un modellino della 61), scene eleganti di vita in campagna, in collina, tra ville e pendii boscosi, girotondi multicolori di bambini da tutto il mondo (un accenno di “politically correct” ci vuole sempre, per essere un bravo pubblicitario) sono le immagini più familiari del suo universo.

La sua bravura non salva l’Itala dalla chiusura, e Biscaretti sperimenta sei mesi di Fiat (dal 1° gennaio al 30 giugno del 1930) quindi ritorna alla libera professione, proponendosi stavolta, forte delle esperienze acquisite, come giornalista, storico, acquerellista, umorista, oltre che disegnatore tecnico e pubblicitario. Ha cinquantuno anni, è affermato, stimato, ha pubblicato le sue tavole in tutto il mondo (alcune sono riprodotte sul periodico britannico “The Sphere”, sull’americano “The Chicago Tribune”, sul tedesco “Die Woche”), ha ormai una rete di relazioni e conoscenze vastissima, le gallerie d’arte torinesi cominciano ad esporre i suoi acquerelli e le sue tempere. Potrebbe continuare così, e invece la svolta – incubo della sua vita deve ancora arrivare.

Inizia tutto, come succede spesso, in maniera inavvertita. Nel 1933 la Direzione del Salone dell’Automobile, che in quegli anni si svolge a Milano, lo incarica di organizzare una mostra retrospettiva di auto d’epoca. “D’epoca” sembra un termine poco adatto ad un oggetto che ha appena trent’anni d’età: ma l’evoluzione è stata così rapida da rendere le vetture d’inizio secolo obsolete anche agli occhi di chi vive negli anni trenta. L’incarico non è casuale. L’anno prima, durante il “Congresso dei

Veterani”, che si era svolto a Torino per celebrare il venticinquennale delle prime patenti, era stata avanzata l’idea di fondare un Museo dell’Automobile. La proposta prende corpo rapidamente e qualche mese dopo Cesare Goria Gatti, direttore del periodico “L’Automobile”, il primo e l’unico del genere in Italia, nel corso della prima visita del Capo di Governo a Torino, giunto per l’inaugurazione dell’autostrada Torino-Milano, gli sottopone il progetto di costituzione di un Museo. L’anno dopo Giuseppe Acutis, Presidente dell’Anfia, Associazione Nazionale Fascista Industrie dell’Automobile, e del Salone dell’Automobile, presenta al Podestà un piano completo, e contemporaneamente incarica Biscaretti di organizzare una mostra retrospettiva al Salone. Sull’onda anche del successo che tale mostra ottiene, la proposta viene accettata, e il 19 luglio 1933, con deliberazione podestarile, é costituito l’ente “Museo dell’Automobile” a cui il Capo del Governo, il mese successivo, conferisce il titolo di Nazionale. Nella stessa delibera la Città decide di stanziare 10.000 lire (a cui si aggiungono 5.000 da parte dell’Anfia e 5.000 da parte del R.A.C.I., Reale Automobile Club d’Italia) e di allocare il nuovo Museo nei locali dello stadio comunale intitolato a Benito Mussolini. Contemporaneamente la Città nomina un Comitato esecutivo (dapprima presieduto dallo stesso Podestà, successivamente da Acutis) e affida l’incarico di ordinatore provvisorio a chi si era distinto nell’organizzare la mostra retrospettiva, ossia a Carlo Biscaretti. Come tutti gli incarichi provvisori affidati in Italia, anche questo durerà più di venti anni.

Eccola, la svolta della sua vita. Forse Biscaretti ancora non se ne è accorto, ancora pensa che riuscirà a mettere insieme il Museo con la stessa rapidità ed immediatezza con cui si è allestita a Milano la mostra retrospettiva. E’ lontano dal pensare che questo incarico, da lui accettato con il consueto entusiasmo e con la sicurezza di chi è certo di farcela, si trasformerà in un giogo, al punto da fare una caricatura di se stesso anziano, col collo strangolato dalla parola MUSEO.

Ecco come egli stesso racconta quegli anni (da un documento manoscritto, curiosamente in francese, conservato negli archivi del Museo):

*“Ricetta: per costituire un Museo dell’Automobile si prende un poveraccio dalla vita molto occupata, perché lavora per guadagnarsi il pane quotidiano, lo si nomina direttore e gli si dice: sbrogliatela. Lo si lascia senza denaro, senza collaboratori, senza alcuno a cui rivolgersi per un aiuto o un consiglio. Il tempo scorre inesorabile, il poveraccio invecchia, una lunga barba bianca si stende sulla sua fede, il suo ardore, la sua buona volontà, la sua pazienza, ed ecco: nel giro di venti anni il Museo esiste, solido, pimpante, grazioso, e il poveraccio allo stremo delle forze non ha che da sparire per sempre, lasciando ai suoi successori la gloria dell’inaugurazione.*

*Ecco il riassunto di una lunga e paziente attività, che ha per risultato la nascita del Museo dell’automobile di Torino. Qual è dunque il procedimento per arrivare a questa fine gloriosa? Naturalmente occorre innanzitutto possedere conoscenza, fede, pazienza, relazioni diffuse all’interno del mondo dell’automobile. Tutte cose che io possedevo in abbondanza.*

*La mia carriera nell’automobile risale al 1897, epoca in cui una notevole parte dei miei lettori era ancora nel regno dei cieli, friggendo per l’impazienza di scendere a*

*provare questa nostra felice vita di quaggiù. Diciott'anni, l'età d'oro, in cui un evento grandioso, la ricchezza, la povertà, una donna, possono avere conseguenze incalcolabili nell'esistenza di un uomo. E' proprio a quell'età che io ho avuto il colpo di fulmine. E l'incontro con l'automobile è stato fatale al vostro servitore.*

*A quel tempo mio padre tornava da Parigi, con una strana meccanica che ha da subito sedotto la mia fantasia di giovane studente. Dal momento in cui il triciclo De Dion Bouton è stato tirato fuori dalla sua cassa nel giardino della nostra villa, il destino della mia vita è stato segnato: anche se, spinto dalla mia famiglia, ho seguito gli studi giuridici e sono giunto ad una felice laurea in giurisprudenza. Elegante pezzo di carta che mi ha lasciato del tutto indifferente, e che ho ritrovato parecchi anni più tardi, al fondo di un cassetto, tristemente abbandonato.*

*E così la mia nomina a direttore del Museo nel 1933 mi ha trovato pronto alla bisogna, pieno di ardore e di spirito di sacrificio. Infatti la mia vita era pienamente occupata dagli obblighi della professione e dalla necessità di guadagnarmi il pane, al di fuori e contro il peso del Museo, peso terribile che ha pesato pesantemente su tutta la mia attività di artista e di modesto scrittore.*

*La mia nomina aveva avuto un precedente: precedente che è stata la causa della scelta della mia persona. Nel 1933 la direzione del Salone dell'Automobile decise di tentare una esposizione retrospettiva dell'industria del motore. La mia passione per le anticaglie è nota: si pensa giustamente che sono la sola persona in grado di tentare l'impossibile. Io tento, riesco, e compio il miracolo di portare al Salone di Milano una trentina di modelli di cui il più giovane ha almeno quarant'anni di vita, felice o triste a seconda dell'umore del suo proprietario.*

*Da quel giorno l'idea del Museo è entrata nella coscienza della municipalità di Torino. I quattro iniziatori, mio padre, l'avvocato Goria Gatti, l'avvocato Acutis e l'umile sottoscritto persuadono il sindaco di Torino, Thaon de Revel, a decretarne la fondazione. Il decreto del Municipio porta la data del 19 luglio 1933, presto seguito dal decreto della mia nomina.*

*Ho cominciato subito la mia opera paziente e ostinata, che consiste soprattutto a disturbare discretamente tutte le persone con cui vengo a tiro, per domandare loro: sapete dirmi se da qualche parte è recuperabile una vecchia automobile? In più metto in moto l'organizzazione Fiat e Michelin, che spediscono delle circolari a tutti gli agenti, indirizzando loro la stessa domanda. Si aggiungono degli articoli sui giornali e il tamburo risuona ad ogni occasione.*

*Ed ecco che da tutte le parti, come per incanto, escono dagli angoli più reconditi vetture intere, parti di vettura, motori grandi e piccoli, ponti, cambi, che giungono ad ingrossare la falange di questi superstiti di un mondo meraviglioso, rifugiatisi nel sottosuolo, nelle cantine, nelle cascine, in magazzini straordinari, e che per un mezzo secolo sono stati preda di topi e di tarme, di insetti di tutti i generi, che sono riusciti a scalfire la superficie, ma non hanno avuto la forza di distruggere la sostanza essenziale.*

*Due operai ai miei ordini, abili e pieni di buona volontà, incominciano il difficilissimo lavoro di smontaggio, verifica, rifacimento, riassettaggio dei pezzi danneggiati, talvolta di ricostruzione di qualche organo (e in tutti questi casi, la mia*

*competenza in materia diventa indispensabile e sovrana), di sfrondamento delle sovrastrutture inutili, di messa a punto dei motori, il cui cuore ha cessato di battere, insomma di tutto ciò che è indispensabile per ridare a questi rottami la loro antica fisionomia, degna di comparire in un Museo.*

*Rapidamente il miserabile plotone, d'avanguardia, diventa una compagnia, poi un battaglione, un reggimento, una divisione, per giungere gloriosamente ad essere un corpo d'armata, di cui sono il legittimo e fierissimo comandante”.*

La vita del Museo, inizialmente, fu grama e faticosa. In via provvisoria, in attesa di disporre dei locali allo Stadio, a Biscaretti è concesso l'uso dei capannoni già dell'Aquila Italiana, in corso Belgio. Mentre si trova a Roma per patrocinare la causa del costituendo Museo, riceve un telegramma con cui il suo più fido aiutante, Pietro Vercellone, lo richiama a Torino perché degli operai hanno già iniziato la demolizione dei capannoni. La reazione di Biscaretti è immediata. Corre dal Podestà e lo minaccia di trascinare tutte le sue vetture lungo via Roma e abbandonarle in piazza Castello, affinché i cittadini possano rendersi conto della negligenza del Municipio. In realtà la Città ci crede, al Museo dell'Automobile, tanto da stanziare in sei anni, dal 1933 al 1939 (anno di apertura al pubblico) 175.000 lire. Aveva anche trovato un'area edificabile, compresa tra corso Dante, corso Massimo d'Azeglio e via Pietro Giuria, probabilmente supponendo fin da allora che la soluzione dello Stadio non sarebbe stata adatta. Allora la zona era di proprietà Fiat e a Giovanni Agnelli si rivolge il Podestà Paolo Thaon di Revel per chiedergliene la cessione. Agnelli non nega il consenso alla vendita, ma esprime anche il suo parere in merito all'idea di erigere un Museo dell'Auto a Torino. Egli scrive: *“Non ritengo francamente che l'Italia abbia motivo speciale di affermazione scientifica in questo campo, come, per esempio, nel campo della telegrafia senza fili, poiché il primo motore automobilistico è il motore Daimler del 1885 e le prime vetture che ebbero una qualche diffusione in Italia sono vetture francesi della marca Panhard Levassor. Le vetture costruite in Italia dalla Fiat al principio del secolo non vennero che dopo. Ad ogni modo, a parte questo nostro apprezzamento personale, ove la Città intenda realizzare il progettato Museo dell'Automobile, volentieri richiesti del nostro concorso, confermo che potremo concedere l'appezzamento di terreno posseduto dalla nostra società...”.* Questo consenso dato obtorto collo frena l'iniziativa del Comune, e la questione cade nel dimenticatoio. Sull'area sorge dopo pochi anni il maneggio della Società Ippica Torinese.

Il problema della sede è dunque tutto da risolvere. Però ormai i locali dello stadio sono pronti e il trasloco dallo Stadium (enorme costruzione fatta sorgere per l'Esposizione del 1911 nell'antica Piazza d'Armi) è ultimato nel 1938. Nel 1939 il Museo è inaugurato da Mussolini, durante la sua seconda visita a Torino; è aperto al pubblico nel luglio (tutti i pomeriggi, 1 lira per l'ingresso + 1 lira per l'ingresso allo stadio). La collezione consta di 181 pezzi, dal 1854 al 1939, di cui 55 vetture complete, 62 motori (anche d'aviazione), 30 telai. Ne sono esposti soltanto 73, per mancanza di spazi.

Ma Biscaretti non può ritenersi soddisfatto. E' evidente che si tratta di una soluzione transitoria: gli spazi sono inadeguati, e soprattutto inadatti ad una collezione aperta al

pubblico. Fa un freddo glaciale d'inverno, un caldo intollerabile d'estate. E' lontana dal centro, e non ci va nessuno, salvo qualche sporadico juventino o granata nell'intervallo delle partite. Anche i finanziamenti, quasi unicamente della Città, poco permettono un'attività culturale collaterale o una promozione capillare. Il Museo resta perciò totalmente ai margini della vita cittadina, poco conosciuto e ancor meno frequentato, con grande amarezza del suo ordinatore, che ormai ne ha fatto lo scopo della sua vita. Intanto arriva e passa la seconda guerra mondiale, con pochi danni per le vetture e, purtroppo, molti per la raccolta di documenti e cimeli.

Nel 1945 una delibera comunale del 15 ottobre riconferma Biscaretti quale Ordinatore. Però comincia ad intravedersi una volontà politica diversa. Si pensa anche ad una ristrutturazione dell'ente in grado di eliminare il perenne stato di provvisorietà. L'Anfia (diventata Associazione Nazionale fra le Industrie dell'Automobile) provvede a stanziare dei fondi che permettono di ampliare le collezioni, mentre si pone mano anche all'organizzazione. Nel luglio 1955 la svolta: l'Anfia decide di affrontare radicalmente il problema della nuova sede e di conferire una personalità giuridica al Museo che possa permettergli piena autonomia. La Civica Amministrazione interviene anche questa volta, concedendo il terreno in precario nel luglio 1956. I finanziamenti per la costruzione della nuova sede vengono assicurati dalle Fabbriche di Automobili, dalla Famiglia Agnelli, dalle case di pneumatici, Compagnie petrolifere, banche cittadine, enti ed associazioni nazionali. L'edificio é eretto su progetto dell'Arch. Amedeo Albertini. Risulta di proprietà della Città di Torino, il quale lo concede in comodato all'ente Museo, nel frattempo rifondato con decreto del Presidente della Repubblica nel 1957.

Il 14 maggio di quell'anno Biscaretti scrive ad un amico: *“Sono molto lieto di essere giunto finalmente alla meta, anche se la soddisfazione è velata di molta malinconia. Alla mia età non ci si può più rallegrare di un evento, il cui svolgimento anche se favorevole è limitato dal poco tempo che resta disponibile al povero vecchio per goderne. Ed io sono in queste condizioni. Comunque prendiamo rassegnati quello che Dio ci manda. Mi sono rimboccate le maniche e con inesausta passione spero di completare la mia opera, dando alla mia vecchia città un Museo degno di lei. Come Lei saprà, il palazzo sorgerà in regione Molinette. Abbiamo tutto: terreno, denari, volontà: speriamo che la cara burocrazia, così solerte nell'impedire di fare, non ci dia altre noie oltre a quelle già incontrate. Io spero di poter al più presto iniziare i lavori ed essere pronto per il Salone 1958...Il materiale aumenta ogni giorno e presto toccheremo la cifra di 100 automobili e circa quattrocento pezzi di ogni genere e qualità...”*

Così, tra gioie ed amarezze, ci si avvicina al giorno dell'inaugurazione. La collezione, di 106 vetture ( 86 delle quali donate) di 50 marche diverse, 26 telai (17 donati), 20 motori, una collezione di motociclette e di 15 velocipedi, e di 200 modelli, tocca un arco di anni tra il 1898 e il 1954 e riprende il criterio cronologico della originaria esposizione. Sul catalogo provvisorio, aggiornato al 15 luglio 1958, si leggeva: *“Il Museo comprenderà sezioni riservate alle automobili di tutte le età, alle vetture da corsa, all'automobilismo militare, oltre a sale destinate a biblioteca, conferenze, proiezioni ecc. Nell'intendimento quindi dei promotori l'opera non dovrà essere*

*unicamente una ben ordinata esposizione di modelli, ma una sede di incontri tra tecnici ed appassionati del motore, un organo propulsore di tutto quanto ha attinenza alla motorizzazione, un centro di documentazione costituito allo scopo di ricordare uomini e fatti del passato”*. La Biblioteca, costituita da libri, riviste, fotografie, disegni tecnici, illustrazioni e quadri, conta circa 2000 libri.

Passa il Salone del 1958, passa anche quello del 1959, perché i lavori, per un edificio così grande e complesso, non sono certo veloci. L'area coperta è di 5.600 mq, con un'estensione totale su tre piani di 13.300 mq. La superficie espositiva è di circa 10.000 mq. Le aree verdi e i parcheggi coprono un'ulteriore area di 8.400 mq.

Se non sono veloci i lavori, lo è il tempo. E' l'estate del 1959, Biscaretti si trova nel suo bellissimo rifugio toscano di Ripafratta, a disegnare una delle tante tavole prevista per le sale del Museo. Sono passati ventisei anni da quando ha ricevuto l'incarico di “ordinatore provvisorio”. Ancora quindici mesi, e il Museo, bellissimo, moderno, orgoglio della città, verrà inaugurato. Il 31 agosto scrive ad un amico: *“...nel mio eremo toscano, dove serenamente attendo agli ozi di Capua. Ozi benefici per il povero vecchio, ma che si limitano a non guardare le ragazze, a fare qualche passeggiatina, e a vivere in pace senza telefono e con il Museo semplicemente per corrispondenza. ...Sto disegnando una serie di grandi quadri (70 x 100) destinati al Museo stesso, in cui saranno riprodotte le macchine della vigilia, a partire da Daimler e Benz, per giungere forse alla Fiat 1899. Venti o venticinque esemplari che dovranno poi, messe sotto grandi cristalli, formare una parete di un nostro salone, allo scopo di dare al visitatore una visione sintetica ma sufficientemente chiara di quale fu lo sforzo geniale dei primi costruttori. Se il buon Dio mi darà forza e salute, penso di fare la stessa cosa nella sezione vetture da corsa, presentando una serie di modelli dalle prime alle ultime vetture da competizione, allo scopo sempre di sintetizzare per accontentare il visitatore dei nostri tempi: superficiale, indaffarato, frettoloso...e oblioso”*. Il buon Dio, invece, aveva deciso altrimenti. Una settimana dopo quella lettera, mentre sta ultimando quella tavola “in forse” dedicata alla prima Fiat del 1899, Biscaretti muore, portando a compimento quello che egli stesso aveva predetto: *“...nel giro di venti anni il Museo esiste, solido, pimpante, grazioso, e il poveraccio allo stremo delle forze non ha che da sparire per sempre, lasciando ai suoi successori la gloria dell'inaugurazione”*.

## DATI BIOGRAFICI DI CARLO BISCARETTI DI RUFFIA

Il Conte Carlo Biscaretti di Ruffia nasce a Torino il 24 agosto 1879, figlio di Roberto, senatore del Regno, e di Beatrice Ferrero. Si laurea in Legge nel 1904. Nel 1897 inizia la sua carriera di automobilista. Consegue la patente di guida nel 1902. E' socio fondatore dell'Automobile Club di Torino (15 novembre 1898); ne è vice Presidente dal 1948. E' autore di varie pubblicazioni e collabora a numerosi giornali sportivi. Alcune tra le sue opere: “Album Sportivo” 1905, “L'Automobile”, 1932, “auto 53”, “Auto 54”, “Auto 55”, “Auto 56”; “Carrozzeri di ieri carrozzieri di oggi”, 1952.

Nel 1956 l'Automobile Club di Torino gli conferisce il titolo di "Pioniere della Guida" con diploma di benemerenzza e medaglia d'oro, per i 54 anni di patente. Muore a Ripafratta (Pisa), il 7 settembre 1959. Alla sua morte, il Museo dell'Automobile gli viene intitolato.

Donatella Biffignandi

Centro di Documentazione del Museo Nazionale dell'Automobile di Torino  
(2002)