

SE OTTANT'ANNI VI SEMBRANO POCCHI

Compie ottant'anni* Motor Italia, il più antico periodico automobilistico italiano tuttora in edicola

* testo scritto nel 2005

“I compiti che questa nuova pubblicazione mensile si prefigge sono i seguenti: in primo luogo documentare e discutere, in forma precisa ma accessibile pure ai non tecnici, il continuo evolversi della costruzione del motore a scoppio nelle diverse applicazioni: automobilismo ed aeronavigazione, motociclismo e motonautica. In secondo luogo contribuire a far meglio conoscere i prodotti di quell'industria automobilistica, ed in genere motoristica italiana, la cui eccellenza fu ancora una volta dimostrata dal recentissimo trionfo nell'ardua competizione per la Coppa Schneider. Concorreranno al raggiungimento di tal fine una ricchezza singolare di informazioni, di dati e di illustrazioni originali, una speciale organizzazione che assicura larga e razionalmente intesa diffusione all'estero, e l'essere il testo – in gran parte – bilingue: italiano ed inglese. In questo modo, praticamente ovunque nel mondo, e specie in quei paesi che accolgono la maggior parte della nostra esportazione di automobili e di prodotti congeneri, chi dell'automobile fa oggetto di studio o di commercio, chi dell'automobile si serve per lavoro o per svago, tutti avranno modo di seguire gli incessanti progressi della nostra costruzione”.

Era il 15 novembre del 1926. Usciva a Torino il primo numero di una magnifica rivista mensile, “Motor Italia”, dedicata all'autocostruzione, autosport, autoturismo, aeronavigazione, motonautica, con una redazione costituita in pratica da un uomo solo, che era contemporaneamente fondatore, fotoreporter, redattore tecnico, impaginatore, direttore responsabile, distributore: Stefano Bricarelli. Ciò che distinse la rivista di Bricarelli da tutte le altre, oltre al fatto che egli ne restò alla direzione per cinquant'anni esatti, conferendole una uniformità e una unità di indirizzo che qualsiasi altro prodotto editoriale di quegli anni non poté conoscere, fu (ed è ancora, visto che la rivista è tuttora pubblicata) la notevole qualità editoriale, derivante dall'uso del grande formato e della carta patinata, e soprattutto l'altissima qualità delle fotografie.

Bricarelli, infatti, nacque fotografo, ben prima e ben più che avvocato, giornalista o esperto d'automobili. Ce lo ha raccontato una bella mostra allestita alla Galleria d'Arte Moderna a Torino dal 15 luglio all'8 ottobre 2005, dal titolo “Stefano Bricarelli. Fotografie”, 100 scatti scelti nel mare magnum della sua produzione fotografica. Una selezione attentissima, che comprendeva le prime “stampe alla gomma” di paesaggi, risalenti agli anni dieci del novecento; ritratti di giovani ed elegantissime rampolle della borghesia torinese; foto di viaggi, tra cui quello negli Stati Uniti del 1936; servizi ufficiali, come quello fatto a Mussolini nel 1938 per la rivista americana “Life”; fino alle straordinarie riprese dedicate alle automobili ed alle prime prove di colore.

Bricarelli era un fotografo d'istinto, anche se con il tempo acquisì una grandissima tecnica. Ebbe fin da subito uno sguardo che non è quello dei ragazzi suoi coetanei: è uno sguardo già “fotografico”. Quando descrisse il suo primo incontro con questa nuovissima arte, ne accennò come all'apparizione di una eterea fanciulla: *“L'avevo conosciuta nel 1904, quando ero nella quinta classe del ginnasio all'Istituto Sociale di Torino, presso cui compii l'intero iter degli studi classici, allora serii e severi”.* E, notiamolo, non si riferisce all'amore per la fotografia in senso lato, quello c'è già dal suo primo respiro, non gli viene in mente di accennarne. Stava parlando della sua prima macchina fotografica, un apparecchio a lastre che gli venne donato per la fine dei suoi studi liceali. *“Era una Murer fabbricata a Milano, uno dei pochissimi apparecchi a mano per dilettanti, di prezzo modesto, 30 lire oro, allora sul mercato. Era a cassetta rettangolare in legno rivestita in similpelle nera, lunga poco meno di 30 cm, alta circa 18 e di quasi 10 di spessore, aveva la fronte anteriore fissa che portava, incassati e alquanto spostati verso l'alto, l'obiettivo acromatico e l'otturatore del tipo a ghigliottina...”.* Per quanto rudimentale, fu l'apparecchio che l'avviò alla pratica della fotografia e che egli maneggiò subito con l'intento di esplorarne l'intera capacità

espressiva. D'altra parte Torino all'epoca era un terreno molto stimolante per sperimentazioni del genere. Solo due anni prima, nell'ambito della Esposizione Internazionale di Arte Decorativa e Moderna, i visitatori avevano affollato l'importante "Esposizione Internazionale di fotografia artistica", dove furono esposte oltre 1300 opere di autori da tutto il mondo; e proprio nel 1904 nasceva il periodico "La Fotografia Artistica", diretto da Annibale Cominetti, già segretario della Società Fotografica Subalpina, che costituì, con il suo grande formato, l'uso di testi bilingui, e varietà di tavole fuori testo, l'"espressione più rilevante della cultura fotografica italiana d'inizio 900". In questo ambiente così mobile e in fermento prende forma la passione del nostro adolescente (Bricarelli era nato il 26 dicembre 1889). La successiva Esposizione Internazionale di Fotografia Artistica, tenutasi sempre a Torino nell'ambito delle celebrazioni per il Cinquantenario dall'Unità d'Italia (1911), costituì la sua prima ribalta: vi espose otto immagini di paesaggi piemontesi, e da questa prima esposizione cominciarono a scaturire le collaborazioni con le riviste del settore: La Fotografia Artistica, già citata, il "Corriere Fotografico" di Milano, "The Amateur Photographer", di Londra.

Inviato al fronte di guerra, nel 1917, come sottotenente del 4° reggimento Genio Pontieri, impiegò i 4/5 della indennità allora prevista per gli ufficiali subalterni (ossia 400 lire su 500) per l'acquisto di una fotocamera Kodak 6x9 a pellicole in rulli, che utilizzò non soltanto per tutto il periodo della guerra ma anche per più anni dopo il ritorno della pace.

Al ritorno dal fronte si aprirono per Bricarelli anni decisivi per la sua formazione e le sue scelte professionali. Ripresi i rapporti con gli ambienti fotografici esteri (per esempio la partecipazione al London Salon of Photography), si inserì a buon diritto sempre più profondamente nella vita culturale torinese. Partecipò alla fondazione del Gruppo Piemontese per la Fotografia Artistica, nato nell'inverno del 1921 da una costola della Società Fotografica Subalpina. Tra i suoi primi atti (1924) vi fu l'acquisto e il trasferimento a Torino del "Corriere Fotografico" a cui Bricarelli collaborava da una decina d'anni *"e così – caso inaudito – un periodico lasciò la capitale dell'editoria italiana per Torino. Ne trasformammo il contenuto (sono parole di Bricarelli) da piuttosto commerciale a tecnico-artistico, migliorandone anche l'aspetto; ed il rinnovato Corriere incontrò tosto un buon successo nel ristretto ma esigente mondo fotografico di allora"*.

Si tratta di un passaggio fondamentale per gli appassionati di automobile. Perché è proprio da questa esperienza, da questo lungo tirocinio "in immagine" che scaturì la più bella rivista automobilistica del tempo. Ecco cosa racconta al proposito lo stesso protagonista: *"Io mi occupavo (al Corriere, nda) particolarmente della parte fotografica e illustrativa della pubblicazione; trovando molto di mio gusto quel lavoro, pensai di estenderlo ad un campo più vasto e di maggiori possibilità economiche, quello automobilistico: anche perché allora in quel ramo si pubblicavano da noi soltanto due Riviste, entrambe a Milano, di buon valore come testo, ma molto modeste nell'aspetto e nelle illustrazioni; con l'appoggio di altri amici affermati nell'automobilismo torinese, la nuova iniziativa prese corpo e già nel novembre 1926 appariva il primo numero di "Motor Italia"*.

La nuova rivista si affacciava su un panorama editoriale non del tutto sguarnito. Una delle riviste a cui Bricarelli si riferisce era sicuramente "Auto Italiana", quindicinale, fondata nel 1920 come "Organo ufficiale dell'Automobile Club d'Italia e dell'Automobile Club di Torino", redazione a Milano in via Gustavo Modena 1 (poi corso Roma 51) e direttore (fino al 1921) l'ing. Armando Sechi, poi Amerigo Germani, successivamente diretta da un comitato di direzione composto dagli ingegneri Pasquale Borracci, Aldo Farinelli, Giacomo Piantanida, insieme a Italo Luraschi e Gino Magnani. Nel 1926 ne era direttore Italo Luraschi, che ne fece un sicuro punto di riferimento per il mondo automobilistico, per ricchezza e varietà di argomenti ed informazioni. La seconda era "Motori Aero Cicli & Sports", settimanale, redazione a Milano in via Manzoni 31, "organo ufficiale e notiziario periodico dell'Automobile Club di Milano", dedicato alla locomozione meccanica, automobilismo, aviazione, motonautica, motocultura, motociclismo, ciclismo, direttore responsabile Mario Morasso, ottima attendibilità e completezza ma pessima carta e modesta resa fotografica. Costava (1926) una lira, veniva inviato regolarmente a tutti i soci degli Automobile Clubs aderenti

(Milano, Torino, Padova, Montebelluna, Genova, Palermo, Ascoli Piceno, Catanzaro), era stampato con pochissimo uso del colore, limitato a qualche pubblicità e ai titoli della copertina. Alla fine dell'anno alla redazione di Milano si era aggiunta anche quella di Torino, in via dei Mille 26. Le riviste legate agli automobili club non si limitavano a queste; ve ne erano anche altre, collegate tra loro in un intreccio che ha ingenerato spesso, negli anni successivi, non poche confusioni. Nel 1923 era stata fondata la "Rivista mensile dell'Automobile Club di Torino", con redazione in via XX Settembre 50, direttore responsabile l'avvocato Giuseppe di Miceli, venduta a una lire e mezza e caratterizzata da una certa ricercatezza grafica e una carta migliore rispetto alle riviste precedenti. *"La nostra Rivista non si è mai prefissa il compito di rivoluzionare il corso delle pubblicazioni automobilistiche italiane, di apportare il nuovo verbo nel campo tecnico e sportivo dell'automobilismo, ma ha assegnato a se stessa un compito più limitato: tenere al corrente degli avvenimenti sportivi e delle novità tecniche i soci della A.C.T. e contribuire all'incremento del Club di cui è diretta emanazione"*. Nel 1925 assunse però nuova veste ("Organo ufficiale dell'Automobile Club d'Italia e degli A.C. regionali e locali riconosciuti dall'ACI"), spostandosi in via Carlo Alberto 43, dandosi una diversa veste grafica e chiedendo due lire e mezzo a fascicolo. Gli articoli erano rigorosamente in bianco e nero, ma la rivista ostentava bellissime pubblicità a colori, anche di aziende non automobilistiche (come la Venchi, che produceva caramelle, o la Sitmar, Società Italiana di Servizi marittimi): solo però per alcuni numeri, mentre per la maggior parte l'impaginazione era da quotidiano.

Risaliva al 1920 la fondazione di "Automotociclo", quindicinale, "rivista tecnico-sportiva illustrata", in vendita a 2,5 lire, redazione a Milano in via della Signora 15, direttore gerente responsabile Adriano Salvetti, una certa eleganza grafica ed attenzione sia agli aspetti sportivi sia a quelli tecnici.

Il 17 aprile del 1927 usciva anche il primo numero del RACI, giornale settimanale organo ufficiale del Reale Automobile Club d'Italia. Carta pessima, qualità e formato da quotidiano, quaranta centesimi il costo, foto in prima pagina del "Guidatore meraviglioso che Dio diede all'Italia" ossia di Benito Mussolini.

Anche Motor Italia esordisce con una foto di Benito Mussolini in seconda pagina, sul numero d'esordio. Ma è l'unico punto in comune. La nuova rivista è di livello decisamente superiore, e il suo prezzo lo rispecchia: 10 lire a fascicolo, 100 lire l'abbonamento annuo per l'Italia e le colonie (il che spiega la tiratura non altissima: tra le 3000 e le 5000 copie a seconda dei periodi). Carta patinata, splendide illustrazioni, grande cura nella resa grafica, raffinatezza anche nella scelta degli argomenti: i saloni, le vetture fuoriserie, i concorsi d'eleganza, le grandi corse, approfondimenti tecnici ed estetici. La stessa scelta di presentare i testi in italiano ed in inglese denota un'apertura internazionale che le altre riviste non avevano mai conosciuto. La presentazione dei temi segue una impostazione precisa. Per esempio, già dal primo numero si annuncia che *"verrà pubblicata ogni mese una completa serie di disegni relativi ad un'automobile o ad altro prodotto della costruzione motoristica italiana. Oltre all'interesse che ciò presenterà pei lettori amanti di precise documentazioni, la collezione che andrà così formandosi riuscirà di reale utilità per i progettisti e pei tecnici in genere"*. E per gli storici dell'automobile, diremo con il senno di poi: la rubrica tecnica di Motor Italia è diventata con il tempo molto preziosa per i bellissimi disegni costruttivi pubblicati, come quelli relativi alla Fiat 509 S, Itala 61, Ansaldo 6B, per restare ai primi numeri. Ma agli articoli di approfondita tecnica ingegneristica si affiancano per la prima volta servizi di tipo turistico. *"Questa rivista si prefigge tra l'altro di illustrare in ogni numero qualcuna delle tante bellezze che l'opera della natura ed il lavoro di molte generazioni di uomini hanno profuso nelle terre d'Italia, sì da farne il paese al mondo più interessante da visitare fin nei suoi remoti recessi, come oggidi l'automobile consente"*. Questo accostamento era del tutto inconsueto, e costituì una grande novità. L'Italia ci scorre davanti, a sfogliare "Motor Italia": maestosa, monumentale, retorica, ma anche struggentemente bella. Ancora le parole di Bricarelli: *"Motor Italia fu la prima rivista automobilistica, non solo in Italia ma anche all'estero, ad essere illustrata sistematicamente ed in prevalenza con belle fotografie. Per singolare grazia del cielo potei mettere insieme di*

persona, progettandoli pagina per pagina del testo, tutti senza alcuna eccezione i numeri di essa nel corso di cinquant'anni, dal primo del 1926 a quello della fine del 1976 con cui terminò la mia gestione...Il fatto che durante il primo mezzo secolo della rivista gran parte delle foto in essa riprodotte erano state riprese da me assicurava ad essa una costante unità di stile, molto evidente nelle rarissime collezioni complete dei primi 50 anni di essa. Vi si potrebbe anche notare la grande prevalenza nei miei soggetti di inquadrature in senso verticale: una specie di deformazione professionale dovuta al fatto che nelle impaginazioni il formato verticale delle immagini è assai meglio sfruttabile”.

Bricarelli fu il primo a trasformare l'automobile in un oggetto d'arte tramite la fotografia. Che eseguiva però con grande asciuttezza e capacità di sintesi: *“non amava preparare una foto – ricordò sua figlia Carla, che ne seguì il lavoro con grande rispetto e passione per lunghi anni – preferiva sempre comunque la realtà”.* La sua filosofia è ben resa dall'introduzione che lo stesso Bricarelli scrisse ad un volume sulle realizzazioni delle carrozzerie torinesi dal 1948 al 1968: *“Aggiungeremo, per coloro cui possano interessare alcuni particolari sulla tecnica fotografica seguita per la ripresa delle immagini della presente raccolta, che esse sono state tratte tutte, eccetto una, da fotografie del sottoscritto, anche per ottenere un'effettiva unità stilistica; questa è ancora accentuata dal fatto che si tratta sempre di foto di sole automobili, con esclusione della figura umana quale contorno o pretesto: come si addice ad una iconografia che si vuole in primo luogo documentatrice. Soltanto in qualche caso non si è rinunciato a degli sfondi paesistici particolarmente idonei a mettere in valore certi modelli. Inoltre si sono evitate con cura quelle esasperazioni o deformazioni di singole parti o di dettagli di carrozzerie che – se talvolta possono offrire lo spunto ad immagini d'effetto – falsano sempre la realtà delle linee e dei volumi: perché lo scopo che sempre perseguiamo è quello di rendere le automobili esattamente come sono...”*

Se è vero che Bricarelli lasciò la direzione della rivista nel dicembre 1976 a Gianni Rogliatti, tuttora direttore della rivista che non ha mai smesso di uscire in edicola con numeri annuali monografici, non cessò certo la sua attività, dedicata negli ultimi anni (si spense nella sua casa di Torino quasi centenario, nel maggio 1989) a riordinare gli immensi archivi. Da questa mole di documenti la figlia Carla ha tratto un grande fondo fotografico composto di oltre 40.000 fototipi e l'ha donato nel 1998 all'Archivio Fotografico dei Musei Civici di Torino, ora Fondazione Torino Musei.

Così, un uomo dalla vita intensa e lunghissima vive ancora due volte, nella sua rivista tuttora esistente, e nelle sue foto, ormai patrimonio della fotografia torinese e nazionale del XX secolo.

Donatella Biffignandi
Museo dell'Automobile
2005

BIBLIOGRAFIA

- Stefano Bricarelli, “Gli occhi della memoria”, Milano, Automobilia, 1979
Stefano Bricarelli. Fotografie. Catalogo della mostra a cura di Pierangelo Cavanna, svoltasi a Torino, Galleria Civica d'Arte Moderna e Contemporanea, 15 luglio/18 settembre 2005
“L'auto è femmina. Vent'anni di stile carrozzeria a Torino nelle fotografie di Stefano Bricarelli”, edizione Motor Italia, 1968